**Парусный спорт в Советском Союзе**

Прошло всего несколько дней, но всем стало уже ясно, что с советскими парусниками приходится считаться, как с первоклассными мастерами.

Газета «Рома», 3 сентября I960 г., об олимпийских гонках в Неаполитанском заливе

После Октябрьской революции значительная часть яхтенного флота оказалась вместе с эмигрировавшими хозяевами за границей: много судов, оставшихся без надлежащего ухода, погибло или требовало капитального ремонта. Поэтому в начале 20-х годов энтузиасты-любители взялись за восстановление парусного флота и хозяйства яхт-клубов. Большую роль в возрождении парусного спорта сыграло введенное в 1918 г. всеобщее военное обучение населения. Молодежь, пополнявшая ряды советского Военно-морского Флота и морских территориальных отрядов Всевобуча, знакомилась с морской службой в яхт-клубах. Активисты Всевобуча пропагандировали парусный спорт.

Советский парусный спорт получил в наследство сравнительно небольшое количество яхт, различных и по размерам, и по классам и типам вооружений. Это очень затрудняло организацию спортивной работы. Из-за недостатка судов одного класса пришлось вспомнить о гонках с пересадкой рулевых, которые впервые были проведены в России в 1903 г. С конца 20-х годов гонки с пересадкой надолго стали у нас основным видом соревнований — они проводились вплоть до 50-х годов

Превосходная школа тактического мастерства, дающая одинаковые шансы для всех гонщиков, гонки с пересадкой рулевых привлекли в парусный спорт массы молодежи. Однако они не стимулировали проектирование и постройку новых судов; снизился уровень морской культуры и квалификации яхтсменов, привыкших к гонкам на спокойной воде и небольших дистанциях. Поэтому, сыграв свою положительную роль, гонки с пересадкой уступили место классным гонкам, основным в практике международных встреч. С 1971 г. гонки с пересадкой были возрождены в соревнованиях для юношей. Теперь они проводятся на яхтах определенных классов («Оптимист», «Кадет», «Финн»), в том числе и в гонках, проходящих по всесоюзному календарю, в частности на приз «Хрустальный кубок».

Создание в 1936 г. Всесоюзной парусной секции позволило объединить разрозненную до того времени деятельность яхт-клубов и парусных секций спортивных обществ и положило начало организационной и систематической спортивной работе. Были разработаны и введены такие единые общесоюзные документы, как. Правила соревнований, Правила национальной советской классификации яхт, программы подготовки яхтенных рулевых и Положение об их квалификации.

Первая попытка провести гонки на первенство СССР была предпринята водным отделом ВСФК в 1924 г. в Ленинграде на военно-морских шестивесельных яхтах. Несмотря на разосланные приглашения, в гонках приняли участие только ленинградские яхтсмены и моряки Балтийского флота. Выиграл первенство экипаж шлюпки спортклуба «Спартак» (рулевой Б. Б. Лобач-Жученко).

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 судоверфь 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 — сказалось отсутствие опыта между народных состязании 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 пятые места 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 1984 г. 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 ллаваниям 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.

**Список литературы**

Для подготовки данной работы были использованы материалы с сайта <http://seawolfs.narod.ru/>