



Skal, Балтика!

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Это странно, но для многих российских яхтсменов, ряды которых за последние годы сильно пополнились заботами чартерных компаний, Балтийское море — море таинственное. Меня как питерского яхтсмана не перестает удивлять это обстоятельство, но факт остается фактом: кое-кому прибрежные воды Турции, Греции и Хорватии оказались роднее балтийских. «На Балтике жизни нет!» — в шутку или всерьез утверждают они.



Нет, ребята, есть жизнь на Балтике, да еще какая! Да, Балтика сильно отличается от Средиземного моря. А что вы хотите: другой климатический пояс. Навигация имеет свой срок. Зима сковывает льдом большие пространства воды, и яхты хранятся в это время года на берегу. Но собственно для нас, здесь живущих, это нормальный ход событий. И теплое время года с нескончаемыми днями и короткими ночами дарит понятные радости для яхтсмена, лето — пора путешествий и регат...

Яхтинг на Балтике имеет глубокие корни. Так получилось, что моду в этом вопросе здесь всегда задавала Швеция — страна с протяженным морским побережьем, там и сям

прикрытом россыпью островов. Идеальные условия для любительского мореплавания и тяга населения к спортивному образу жизни сделали свое дело — Швеция уже к середине XIX века стала крупнейшей яхтенной державой и подавала пример своим соседям. Именно в Швеции особенную популярность стали приобретать морские прогулки под парусами в семейном кругу, без посторонних людей на борту и уж, боже упаси, без наемных матросов. Местные акватории как нельзя лучше способствовали таким плаваниям: невообразимое количество уютных бухт, хорошо укрытых от штормов заливов, идущих вдоль всего побережья защищенных фарватеров позволяли морякам-любителям набираться здесь знаний и оттачивать свой опыт.

Может быть, из-за массового интереса, проявляемого к подобному рода путешествиям, и появилось в Швеции первое в мире объединение любителей крейсерских плаваний, которое благополучно живет и развивается и поныне. В крейсерской ассоциации Svenska Kryssarklubben, организованной в 1923 году, сегодня состоит 43 тысячи человек.

Швеция явила миру яхты особой конструкции — шхерные крейсера, как нельзя лучше приспособленные к плаванию в местных условиях. Здесь же впервые появился и стал широко использоваться облегченный яхтенный рангоут: полые мачты, гики, гафели. В то же время в стране постоянно росло число небольших и очень мореходных яхт, которые, с одной стороны, удовлетворяли все более возрастающую потребность шведов в семейной лодке для небольших путешествий, а с другой — давали возможность собирать внушительный флот на разного рода регатах, устраиваемых повсеместно. Короче, мы можем благодарить Швецию за бурное развитие яхтинга на Балтике. По примеру этой благополучной страны все больше яхт стало появляться в Дании и Норвегии. Финляндия, входящая в состав Российской империи, оглядываясь на скандинавских соседей, усиленно культивировала любительский парус. Германия тоже старалась не отставать: старейший германский яхт-клуб был основан в 1855 году именно на Балтике и находился в Кёнигсберге. В 1882 году появился яхт-клуб в Киле.

В России первый демократический яхт-клуб основали в 1860 году в Петербурге. Так к концу XIX века Балтийское море стало одним из крупнейших мировых центров развития яхтинга.

Конечно, войны XX века сильно отразились на развитии любительского мореплавания и парусного спорта, но и они закончились, вновь открыв воды Балтики, хотя долго еще многие районы моря пугали повышенной минной опасностью. Удивительно, но именно во время Второй мировой войны в Швеции возникла идея создать новый класс недорогой красивой массовой яхты. Скандинавским парусным союзом (SSA) был объявлен конкурс, Королевская шведская ассоциация яхтинга поддержала эту идею. Результаты были объявлены осенью 1941 года, и на основе победивших в конкурсе проектов появился «Фолькбот» — очень шведская по своей идеологии яхта: тут тебе и соревнования, и крейсерские плавания — все «в одном флаконе». Эта модель быстро завоевала популярность, «Фолькботы» стали строить по всему миру...

После Второй мировой войны Балтика оказалась условно разделена на две половины: капиталистическую северную и социалистическую южную, и каждая по понятным



причинам варилась в собственном соку. И хотя на южном побережье любовь к парусу сильно подогревалась Польшей, Варнемондская регата ГДР пыталась соперничать с «Кильской неделей» ФРГ, а «Кубок Балтики» из Ленинграда свежим ветром проносился вдоль ее южных границ, северная часть моря по-прежнему в большей степени продолжала влиять на развитие европейского и мирового яхтинга.

Массовое строительство стеклопластиковых яхт Швеция освоила одной из первых. Отформованный яхтенный фальшкиль, столь ценимый почитателями «крепких лодок», — это ведь тоже шведское ноу-хау, разошедшееся по всему миру.

Сеть специальных яхтенных гаваней — марин — быстро росла по всему побережью этой страны. Собственно, это было вызвано лавинообразным интересом к любительскому мореплаванью, путешествиям и соревнованиям под парусом. Чуть позже, почувствовав в этом крайнюю необходимость, подобные гавани стали строить и другие прибалтийские страны. Больше на севере и западе, меньше на юге и востоке. В результате на Балтике появилась отлично развитая яхтенная инфраструктура, которая позволяет весьма комфортно путешествовать здесь на яхте. Причем яхтенные гавани расположены по побережью так часто, что глав-



ной проблемой является проблема выбора. Каждая гавань стремится так или иначе заинтересовать странствующих яхтсменов, устраивая различные фестивали, концерты, праздники...

Меню кафе и ресторанов, уровень сервиса, благожелательность, близость интересных объектов и памятников — все играет здесь свою роль. Ну и, конечно, степень защиты гавани от непогоды.



На Балтике практика швартовок во многом отличается от средиземноморской. Здесь предпочитают швартоваться к причалу носом. Почему? Чего здесь больше: желания уединиться на борту своей яхты или элементарного удобства исполнения маневра подхода к причалу? Вопрос интересный, я и не задумывался над этим, пока не столкнулся со странным, на мой «балтийский» взгляд, «средиземноморским» методом подхода к бону кормой. Кстати, возможно, это вызвано и архитектурой яхт, чаще встречающихся на Балтике — здесь не редкость увидеть острую «скандинавскую» корму; или тем, что здесь больше частных, а не сдающихся в аренду яхт, то есть и уровень подготовки другой — на юге часто говорят, что с кормы удобнее заходить на яхту... Ладно, отставив эту или иную точку зрения, мы можем уподобиться спору любителей вареных яиц — тупоконечников и остроконечников из известного романа Д.Дефо. Продолжим наше повествование, просто приняв к сведению факт существования двух основных вариантов швартовки: «скандинавского» и «средиземноморского».

Регаты на Балтике имеют очень плотный график. Каждый яхт-клуб проводит их за сезон множество. Пирамида соревнований имеет в основании многочисленные местные регаты, проводимые во всех прибалтийских странах. А на вершине балтийских регат, конечно, старейшие из них: «Кильская неделя» и «Готланд Рунт». А сколько здесь проводится фестивалей классических и старинных яхт! У яхтсменов, владеющих лодкой, отношение к ней особенное. Такое, какое и не снилось самому любимому автомобилю. И поэтому на Балтике особенно много яхт-должителей. Причем их хватает и среди деревянных судов, уход за которыми требует особого тщания и немалых знаний. Здесь успешно работает объединение классических яхт Scandinavian Classic

Yacht Trust, которое проводит много разного рода мероприятий, позволяющих увидеть и насладиться красотой этих судов жителям прибалтийских стран. С недавнего времени к его работе подключился и Санкт-Петербург, впервые проведя в прошлом году «Неделю классических яхт».

Ну и, конечно, нельзя не рассказать о крейсерских плаваниях по Балтике. Они настолько хороши, что многие яхтсмены и не думают о каких-то других акваториях. Желтый песок пляжей, зелень густых лесов, медь стволов сосен, красноватый гранит скал... Где все это увидишь в такой концентрации? Только здесь, на Балтике, и, пожалуй, больше нигде. Тысячи яхт бороздят ее просторы. Каких только флагов ни встретишь на их флагштоках! Сюда в поисках северной экзотики идут яхты со всей Европы, пополняя и без того многонациональный балтийский флот. Шхерные фарватеры становятся похожи на оживленные автотрассы, балтийские марины не имеют свободных мест.

Навигация на Балтике словно спрессована по времени: с одной стороны, ее не назовешь длинной, но с другой — каждый ее день кажется бесконечным. И часто, когда солнце, лишь чуть «перекурив» за горизонтом, вновь поднимается на небосвод, ты приветствуешь его традиционным на Балтике присловьем «skal», приподнимая свой бокал.



Фото Екатерины Лебедевой, Валерии Хохленковой, Sam Victorin

