

Прошло время. Лето. Я на сборах сборной области на озере Бол. Акуля. Поздно вечером срочный вызов в Москву с отчётом о выступлении в Болгарии. Ночью машина до Новогорного, поезд до Челябинска, утренний рейс самолёта до Москвы. И вот я в приёмной, пятница, ожидаю вызова на заседание президиума ЦС по туризму. Балабин болен. На заседание приглашён Евгений Иванович Иванов, отвечающий за ориентирование. Перед нами проходит председатель грузинского совета по туризму и директор гостиницы. Через несколько минут, слышен голос председателя ЦС – Алексея Хуршудовича Абукова на высоких тонах. Выходят. У грузинского председателя – выговор, директор – свободен, как птица. Потом Абуков задаёт вопросы нам, суть которых, почему второе место, а не первое. Отвечаю тоже громко. На меня смотрят несколько удивлённо, тем более что я работаю в другой системе – в образовании. Называю, что уже есть у болгар, и чего пока нет у нас, и в первую очередь ориентирования в Центральном институте физической культуры. Разговор неожиданно приобретает конструктивный характер. Выходим. Иванов одобрительно хлопает по плечу.

Как же сложилась дальнейшая судьба у членов той команды?

Алида Зукуле (Абола) до 1988 года восемь раз выигрывала Всесоюзные соревнования и Чемпионаты СССР, успешно выступала на Кубке соцстран и, наконец, в 1989 г. на XII Чемпионате мира в Швеции — бронзовая медаль.

Сергей Симакин в том же 1975 году с большим отрывом выиграл личное первенство на Всесоюзных соревнованиях в г. Миасс (Челябинской области), став первым россиянином, которому удалось победить прибалтов на Всесоюзных соревнованиях среди мужчин. Через два года в Латвии он повторил свой успех, и ещё неоднократно поднимался на высшую ступень пьедестала Кубка соцстран и Чемпионатов СССР. Ещё он организовывал группы ветеранов и спортивных картографов для выступления и работы за рубежом. Помню нашу с Сергеем встречу и воспоминания через 30 лет в 2005 г. на финале Чемпионата России.

Заметный след в истории ориентирования, особенно ленинградского, оставил Сергей Кузнецов. Его победные старты начались ещё на соревнованиях школьников РСФСР 1970-1972 гг. Спортсмен, тренер, спортивный картограф.

У Сахия Губайдулина за плечами 40 лет тренерской работы, бронзовая медаль Кубка мира среди ветеранов (М-45), десятки карт и дистанций крупных соревнований, его воспитанники - члены сборной СССР в течение длительного времени.

Всё это ещё одна небольшая страница в истории ориентирования в СССР и России, 50-летие которого мы отмечаем в 2013 г.

ЗИМНЯЯ МАРКИРОВАННАЯ ТРАССА

Когда и как возникли соревнования на маркированной трассе



Лев ЛЕБЕДКИН (г. Ленинград)

Вместо вступления: Прежде чем Вы прочитаете воспоминания судьи всесоюзной категории, мастера спорта Л. В. Лебежкина, приведу несколько строк из его письма, отправленного из Ленинграда 19 февраля 1988 г. «Посылаю текст, о котором мы говорили. Он был составлен несколько лет назад по просьбе Станислава Елаховского в связи с его книгой. Однако я сильно задержался с отправкой этого текста, и использован он не был».

Письмо пролежало в моем архиве почти четверть века. Это – большая ошибка. Нужно было каким-то образом ознакомить поклонников спортивного ориентирования с воспоминаниями автора фирменных российских зимних соревнований. Думаю, что 50-летие нашего вида спорта – отличная возможность исправить упущение.

Борис Огородников

Сначала – по поводу первых соревнований на маркированной трассе: они были проведены 10 марта 1960 г. в Орехове. В этот день под эгидой городского совета спортобществ состоялось первое зимнее первенство Ленинграда по ориентированию. В принципе соревнования мало отличались от нынешних. Штраф: 1 мм – 1 мин. Насчет льготных, нештрафуемых миллиметров, не знаю. Контрольных пунктов было немного. У мужчин на 15 км – всего 6. На всех КП находились судьи. Они своим присутствием и обозначали КП. Обводку же делал участник сам. Это он мог сделать, пройдя еще один перегон. Последний КП «кололся» на месте. Дистанцию ставил известный турист и автор

туристских песен Б. Полоскин. Его долго уговаривали, так как после интересных летних стартов и Беляков, и Котов, и Рыбин хотели участвовать сами.

Первые места в этом соревновании заняли Г. Николаева и Л. Лебежкин. Результатов женщин я не знаю. У меня был 1:51.31 (сколько из них штрафа, не знаю). Помню, что дистанция была пробита плохо, длинные перегоны шли больше по «молоку», но КП стояли на точках и в довольно простых местах.

Я долго пытался вспомнить, откуда у нас было такое подробное представление о маркировке, пока не наткнулся на свои записи о пребывании на Фестивале молодежи и студентов в Москве в 1957 г. Тогда

на озере Селигер состоялся международный слет туристов, а потом в Москве было что-то вроде симпозиума. Я был на этом слете и на этом симпозиуме в составе ленинградской делегации. Скандинавы, швейцарцы, немцы ГДР и ФРГ рассказывали о том, как они проводят туристские соревнования, в том числе по ориентированию. Упоминалась маркированная трасса, но, видимо, без деталей. Сейчас я почти уверен, что принцип маркировки был занесен к нам именно оттуда (во всяком случае, уже зимой 1958 г. у нас было стремление осуществить такие соревнования), а детали явились следствием нашей самодеятельности и были подсказаны логикой. Кстати, эта же информация с Фестиваля стала, видимо, основой первых летних (индивидуальных – прим. Б.О.) соревнований по ориентированию 1959 г., подготовка которых была начата в 1958 г.

Теперь об эстафете на маркированной трассе, которая была впервые проведена 13 марта 1966 г. на матче 18 городов в Ленинграде по инициативе твоего покорного слуги.

А об этом я расскажу поподробнее. Мысль о проведении эстафеты на маркированной трассе впервые появилась у меня зимой 1964 г. после слета «Европа-Азия». Большие это были соревнования. Собрались команды из 60 – 70 городов. Маркированная трасса к этому времени уже прижилась повсюду. И первый день соревнований прошел в интересной спортивной борьбе. А вот второй день – командные соревнования в заданном направлении, как это часто случалось, прошли менее интересно. Результаты сильно зависели от капризов погоды и жеребьевки. Темп гонки обычно определял кто-то один из команды, тот, кто послабее (команды, обычно, были очень неровные). Ему и доставалось отрабатывать всю дистанцию в поте лица. Остальным не составляло труда при этом следить за несложной цепочкой ориентиров, подбадривая и понукая своего более слабого товарища...

И на этот раз команды, стартовавшие в конце, имели большое преимущество. Было ясно, что ориентированию нужен второй, командный вид соревнований, лучше всего – эстафета.

Эстафета на «маркире». Чтобы осуществить эстафету на «маркире», нужно было сделать так, чтобы к моменту передачи эстафеты участник полностью «рассчитался» за свои ошибки и чтобы этот расчет не был простой суммой штрафных минут. При размышлении выяснилось:

1. Подсчет ошибки можно существенно упростить, загрузив систему штрафа, разбив ошибку на зоны: скажем, до 3 мм – без штрафа, от 3 до 6 мм – небольшой штраф, свыше 6 мм – большой штраф и т.д. Ведь штраф 1 мм = 1 мин – чистая условность, а при больших ошибках – еще и

грубая нелогичность. Логично не наказывать участника, если он знает свое местоположение с точностью до нескольких десятков метров. Логично наказывать его каким-то штрафом, если он знает свое местоположение приблизительно (по аналогии с летом, когда в таком случае он потратит несколько лишних минут, чтобы выйти на КП). Ну, а если участник вообще «плывет», нужен достаточно большой штраф. Причем его величина не должна зависеть от того, куда участник наугад или по наитию ткнет свою иглу. Вот и появилась дискретность в оценке штрафа: 3, 6, 9 мм или 4 и 8 мм.

2. Ну, а как быть дальше со штрафом? Мелькнула мысль, почему бы не сделать так: чем больше ошибка, тем длиннее дистанция – вообще штрафные круги после каждых 2 – 3 КП. Наверное, все было бы проще, если бы в то время с Союзе уже была эстафета биатлонистов. Но о ней тогда еще ничего не было слышно (свой первый Союз с эстафетой по моим сведениям биатлонисты провели в день нашего матча 18 городов 13 марта 1966 г.). Впрочем, велосипед пришлось изобретать самим.

Я много раз мысленно проигрывал такую эстафету. Казалось, чем чаще будут пункты оценки, тем интереснее и динамичнее пройдет эстафета для участников. С другой стороны, чрезмерное увеличение количества пунктов оценки упрощает ориентирование, да и организовывать их трудно. Беспокоило, какой выбрать штраф, чтобы не выгодно было сильному гонщику на хорошей лыжне предпочесть штрафные круги ориентированию, но и лыжная подготовка играла роль. С запасом получалось, что максимальная сумма штрафных кругов должна быть немного меньше длины этапа. Я повторяю: с запасом. Не очень-то велики были тогда скорости у ориентировщиков. Поэтому и пришлось брать запас.

Делился я мыслями с ребятами. Время шло, а случая проверить на практике эстафету не представлялось. И только год-полтора спустя, когда Ленинграду поручили проведение матча 18 городов, я вспомнил про эстафету. Впрочем, первоначально в программе никакой эстафеты не было. Был обычный командный закрытый маршрут. Главный судья матча Никита Владимирович Благово против новинки не возражал. Энтузиасты подобрались, и мы начали готовить дистанцию. Сейчас, наверное, покажется удивительным, как эстафета сразу попала на всеобщий уровень, что с этим безоговорочно все согласились. Трудно сказать, что сыграло роль: то ли назрел этот вопрос (конечно, это главное), или высок был тогда авторитет ленинградцев, но предложение поддержала и Центральная секция ориентирования, и ее судейская комиссия, и ответственный секретарь Е. И. Иванов.

За неделю до старта эстафету «обкатали» в Комарове на полуофициальных соревнованиях с участием полсотни десятков команд. В основном ленинградских, но были и гости. Было важно посмотреть на все глазами участника, и я бежал первый этап. Я и смотрел на все настолько со стороны, что на первой же оценке «схватил» круг (причем заметить, схватил его раньше всех других, значит это был первый штраф в истории эстафет, вот она чеховская «Радость»). И когда я «молотил» по плохо проложенному штрафному кругу, взгляды окружающих были иронические: «Придумал – вот и беги». Это я вспомнил, конечно, ради шутки. Важно было другое: стали сразу видны наши просчеты. «Как медленно судья определяет мой штраф». «И ведь ошибиться он мог, измеряя линейкой». «Правильно ли я понял оценку?» Нет, такая система для крупных соревнований не годится.

После двух или трех вечеров споров служба дистанции (Лебедин, Штейнбук, Гладкобородов, Авидон) предложила другую систему: участник «колет» КП на судейских картах, на оборотной их стороне заранее наносят круги и заклеивают непрозрачной бумагой. Оценка будет быстрой, без ошибок, документальной. На собрании представителей пришлось отвечать на многочисленные вопросы, но возмущений не было. Мы обещали интересное соревнование, и все ждали, что получит.

С особой тщательностью бригада готовила лыжню. Ясно было, что успех эстафеты в большой мере зависит от скоростных качеств трассы. А тут ночью накануне старта – жуткий снегопад. Утром автобусы с участниками застряли на Приозерском шоссе часа на 1,5. Этого было достаточно, чтобы успеть заново все накатать.

Основные наши волнения теперь были: растянется ли эстафета до первой оценки, особенно у мужчин. Для этого на втором километре дали длинный тягун, потом сразу – КП, через 500 м – еще КП. Но все это не понадобилось. Нашлись горячие головы – минчанин и еще кто-то. Рванули, как на пятерочку, и цепочка разорвалась.

...Впрочем, эстафета прошла успешно. Борьба шла и на штрафных кругах, и при передаче. У женщин все время лидировали Москва и Рига. На финише их разделили две минуты. У мужчин почти всю эстафету впереди были тоже москвичи. На третий этап Лобанов (победитель первого дня) ушел минутой-двумя раньше ленинградца Малинина. Так и шли до финишной оценки. Зрители заволновались, Потом – рев. Это Лобанов ушел на штрафной круг, Малинин без штрафа – на финиш.