



## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

Увлечение морской романтикой началось зимой 1949 г., когда я шестиклассник 49 киевской школы, поступил в кружок морского дела в Киевском дворце пионеров и школьников. Руководил этим кружком интереснейший человек: **Евгений Литовкин**. Литовкин окончил службу в должности капитан лейтенанта, прекрасно знал морское дело, к тому же он был высококлассным спортсменом-волейболистом. Этот человек сыграл огромную роль не только в моей судьбе. Благодаря, именно Литовкину, в Украине появился такой вид спорта как морское многоборье.

Когда весной, первый раз, мы пришли на водную станцию ДОСФЛОТа (в дальнейшем общество было реорганизовано в ДОСААФ), нас встретил боцман **Семенов Федор Корнилович**. Здесь прошла моя начальная морская подготовка. Нас научили обжигать шлюпку паяльной лампой, обдирать скребком, олифить, шпаклевать и красить. Запах олифы и краски остается на всю жизнь. Трудно забыть первый выход на шлюпке и первые команды: «весла на воду», «табань», «суши весла», «весла на валец».



С этого времени я спал и бредил морем, мечтал поступить в морское училище. В своей школе я организовал шлюпочную команду, которая стала выигрывать городские и областные соревнования по гребле на морских ялах. Первое знакомство с парусом состоялось 13 мая 1949 г. Этот момент я запомнил на всю жизнь. Шестивесельным ялом под парусом

командовал **Пиярский Виктор Иванович**. Мы вышли в Днепр от Спасской пристани и через 20 минут шлюпка резко накренилась, начала черпать бортом воду и перевернулась вверх килем. Вынырнув из воды (температура воды и воздуха была довольно низкая) я попытался вцепиться руками за киль. То же пытались сделать и другие члены нашей команды. Это было не просто, днище было скользкое. К счастью все обошлось, нас подобрал катер, отогрели в моторном отсеке на самом большом катере «Барбаре», напоили горячим чаем. Я чувствовал себя героем, рассказывал об этом приключении во дворе и в школе. У меня засела мысль – овладеть управлением парусом на шлюпке во чтобы то ни стало. Вскоре такая возможность представилась. Дворец пионеров организовывал поход на шлюпках народной гребли в Остер по Десне. Нашей



команде разрешили идти на четырех весельном яле и мы уговорили Федора Корниловича дать нам парус. Я был капитаном на шлюпке, но никакого понятия об управлении парусом не имел. Командир похода был совсем не похож на морского человека, больше походил на художника или музыканта. Одним словом интеллигент с длинным волосом и узлом сзади. Мы поначалу отнеслись к нему скептически.

Но именно он (к сожалению, не помню его имени) дал мне первые азы управления парусом. Именно от него я узнал, что такое левый и правый галс, курсы относительно ветра, повороты «оверштаг» и через «фордевинд».

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

Еще 2 раза я ходил на шлюпке в походы – в Чернобыль и Канев. Запомнился поход в Чернобыль. Командиром похода был герой Советского союза, участник похода на легендарной подводной лодке – Величко. Вместе со мной в поход ходили будущие яхтсмены – **Анатолий Лукьянов** и **Георгий Проскурин**.

Мы по - прежнему выигрывали гребные гонки на ялах и стали участвовать в парусных гонках. Я освоил флажный семафор, тренировался по пулевой стрельбе во дворце пионеров, зимой ходил на плавание в бассейн возле центрального стадиона. Я не думал, что это пригодится впоследствии в морском многоборье. Это все было интересно и романтично.

На яхты (швертботы) я смотрел, как на какие-то хрупкие суденышки, а экипажи считал акробатами, потому что по сравнению с ялом они делали повороты в несколько раз быстрее. Появилось страстное желание управлять парусным судном также виртуозно.

В 1953 году я пришел в ДСО «Водник» к тренеру **Михаилу Омеляновичу Мышинскому** и с тех пор «заболел» парусным спортом. Первым судном, на которое ступила моя нога, был швертбот класса «М» с гафельным вооружением и обшивкой внакрой под названием «Зыбь». А первые азы яхтсмена начал проходить под руководством **Люды Науменко** и **Гарика Стунгура**. Первая гонка в которой я принял участие на «Эмке» в качестве матроса называлась Всесоюзные заочные соревнования ДСО «Водник» по парусному спорту. В этой гонке мы заняли второе место. До сих пор не могу понять, как соревнования по парусному спорту можно проводить заочно?! Но у меня есть **диплом**, который это подтверждает.



Я с завистью смотрел на суда одиночки, олимпийского класса и вскоре Михаил Омелянович, заметив это, дал мне возможность походить на «Олимпике». В дальнейшем я не испытывал таких положительных эмоциональных ощущений, как тогда на «Олимпике», хотя участвовал в гонках во всех олимпийских классах судов. В Воднике было 2 «Олимпика». Мне достался под названием «Зефир» № 112. На нем гонялась также **Женя Алдохина**. Второй «Олимпик» был у **Сергея Ктиторова**, а вторым рулевым числился **Сергей Шупрович**. В 50 годы для того, чтобы дать возможность всем экипажам участвовать в гонках, соревнования проводились в два этапа – для основных и дублирующих экипажей. Спортсмены Водника уже заявили о себе на республиканских и Всесоюзных соревнованиях.

**Александр Селиванов** занял 3 место на чемпионате СССР и был кандидатом на участие в Олимпийских играх 1952 года. **Сергей Ктиторов** был одним из сильнейших в городе и на Украине. Он был великолепным мастером. Сергей доводил корпус яхты до зеркального блеска. Михаил Омелянович придумал обливать Олимпик лаком с ведра и после стекания и высыхания лака, корпус становился как стеклянный. Для советского времени это было очень накладно, но результат был великолепный. Здесь я научился всем премудростям подготовки судна к сезону и к соревнованиям.



Пригодились навыки, полученные в подготовке морских ялов. Кое-что пришлось осваивать заново. Например, циклование мачты и

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

процедура изготовления такой «цикли». Сначала кусочком стекла делаешь засечку на большом куске, затем отламываешь особым нажимом, чтобы «цикля» была полукруглой. Мы натирали перед гонкой днище и шверты графитом для уменьшения сопротивления воды, делали специальные тали для центровки мачты в процессе гонки, перешивали паруса, уменьшая или увеличивая «пузо».

Первую свою гонку на «Олимпике» – Приз открытия сезона, я выиграл. Вторым был Сережа Шупрович, а третьим фаворит, намного старше нас, **Валентин Четин**. Гонки проводились в Довбычке, в сложных условиях ветра, с непредсказуемыми заходами. Когда Четина спросили, почему проиграл, он сказал, что с нами двумя справиться не возможно. Если он обходил одного, то выскакивал другой и так до финиша. Валентин был очень интересным человеком. Работал в издательстве «Советской энциклопедии». Он был инвалидом без одной ноги, но успешно гонялся на одиночке, а в бассейне показывал 2 разряд по плаванию.



В зимний период мне дали возможность пройтись на буере. Представить свою жизнь без буерного спорта я уже не мог. Буера «Водника» стояли на водномоторном клубе. Клуб находился в Гидропарке, на выходе в Днепр из Русановского пролива. Мостов Метро и пешеходного не существовало. Чтобы туда добраться, необходимо было ехать на трамвае через мост Патона, а оттуда идти пешком. Сейчас можно

поражаться нашему энтузиазму в те времена. Мне был разрешен самостоятельный выход. Для этого нужно было ехать на подол домой к Михаилу Омеляновичу, брать ключи от рундука, где хранились парус и коньки и записку сторожу. Я всегда заставал Мышинского в постели. Он не спал, он читал. Было такое впечатление, что он читает в постели круглосуточно. Для того, чтобы вооружить Монотип – 15, поставить коньки, снять его с «козелков», необходим помощник (матрос). Я всегда брал ребят из шлюпочной команды. Однажды с **Игорем Огиенко** мы ходили по Днепру до теперешнего речного вокзала. Теперь в это

трудно поверить! Была некоторых местах лед подмыло, кто мог нас остановить в то влетели в такую полынью «Динамо». Теперь я это все просто могло течением занести мачте добрались до кромки прочным. Нам удалось поднять буер и толкать его до чтобы отогреться в сторожке.



оттепель и течением в он стал довольно тонким. Но время! К несчастью мы напротив водной станции вспоминаю с ужасом. Нас под лед. Мы вынырнули, по льда. Здесь лед оказался невероятными усилиями водной станции «Водник»,

Руководством ДОСААФ в 1953 году мне было предложено готовить команду юношей до 18 лет к первенству СССР по морскому многоборью. Была поставлена задача - победить на первом всесоюзном первенстве в Москве, в следующем году. В программу соревнований входили: гребля на 4-х весельных ялах, парусная гонка, флажный семафор, стрельба пулевая МВ-2, метание бросательного конца, плавание комплексное 200 м. и плавание вольным стилем 400 м. Комплексное плавание состояло: 50 м. - в морской робе, раздевание, 25 м. - буксировка

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

«утопающего», 125 м. – вольный стиль, подъем из воды по канату, назывался он «шкентель с мусингами», касание рукой 3-х метрового трамплина – финиш).

Романтика заканчивалась, начинался спорт. Мои школьные товарищи: и те, кто с нами увлекался морским делом: **Игорь Огиенко, Виктор Чумаченко, Анатолий Брюховецкий, Анатолий Лукьянов, Георгий Проскурин, Анатолий Максимовский, Анатолий Осадчук, Володя Лысак, Альберт Герман, Володя Козачок, Валентин Евдокимов** и многие другие, по критериям подготовки в многоборье, в команду не попадали. Впоследствии Анатолий Лукьянов, Георгий Проскурин, Володя Козачок стали хорошими яхтсменами, многие поступили в морские училища.

Было принято решение набрать в команду опытных пловцов и обучить их всем премудростям морского дела. Из старого состава «шлюпочников» осталось 2 человека: я и **Борис Шаповалов**. В паре с Борисом мы показывали очень высокий результат в флажном семафоре. Борис был загребным в четверке. Я сидел на руле в соревнованиях по гребле и исключительно от меня зависел результат в парусной гонке. Я также лучше всех стрелял – 47-49 очков из 50. Вес 1953 год мы тренировались и выступали второй командой КМУЦ (Киевского морского учебного центра) среди взрослых. На городских и областных соревнованиях мы проигрывали только нашей первой команде, которую возглавлял Евгений Литовкин. В команде Литовкина было 2 отличных рулевых – на то время уже опытный яхтсмен, участвующий в чемпионатах СССР **Сергей**



**Машовец**, а также пловец (бассист) и яхтсмен **Володя Кравчук**. Остальной состав взрослой команды также представляли пловцы на уровне 1 взрослого разряда. Особенно мне запомнился **Виктор Лозин**. Он всегда выигрывал заплыв на 1500 м. вольным стилем. Его плавание «с наплывом» было очень красивым. Мне тоже

пришлось испытать эту дистанцию, когда заболел один из членов команды. Результат был около 3 взрослого разряда. В программу взрослых состязаний вначале включили водное поло и мне также, пришлось в интересах команды играть в эту игру впервые в своей жизни.

Не смотря на жесткий график тренировок и соревнований в морском многоборье, я находил время потренироваться на «Олимпике» и даже занял 2 место в городских соревнованиях с пересадкой экипажей.

В начале лета 1954 года команда по морскому многоборью готовилась выезжать на первенство Украины в Николаев. Случилось несчастье. Один из лучших пловцов – **Валерий Иванов** поехал с друзьями отдыхать на Десну, нырнул в непроверенном месте и сломал позвоночник. Пришлось срочно искать замену. **Валентин Хохлов**, заменивший Иванова, имел результаты в плавании ниже Валерия, но в целом он нас не подвел..

Для материальной поддержки, я был зачислен в штат Морского учебного центра на должность старшего моториста с окладом 550 руб. Так в Советском Союзе решались вопросы «спортивного профессионализма».

В июне 1954 года состоялось первое первенство Украины среди юношей до 18 лет по морскому многоборью, которое мы выиграли с большим преимуществом. Я занял первое место в пулевой стрельбе. В паре с Борисом Шаповаловым мы

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

заняли первое место в флажном семафоре, а результат превышал рекорд военно-морского флота СССР. Парусную гонку мы проиграли четверке из Николаева, где на руле сидел действующий чемпион Украины в классе «Олимпик» **Анатолий Чернодоля**. В плавании у нас было большое преимущество. Особенно отличился в заплыве в одежде Борис Баула. Его скорость была так велика, как будто он плывет без робы. Накануне заплыва 200 м. комплексного плавания, заболел **Анатолий Семенюк** и мне пришлось плыть эту дистанцию. Особенно трудно было на финише подняться из воды по шкентелю с мусингами на 3 метра. Многие, поднявшись, не смогли коснуться рукой трамплина, потому что одну руку нужно отпустить, а удержаться одной рукой на канате после заплыва невероятно трудно. К счастью у меня все получилось.

У нас оставался месяц с небольшим для подготовки к первенству СССР в августе 1954 года в Москве. Для полноценного тренировочного процесса был назначен тренер команды – **Владимир Украинец**. Володя оказался прекрасным педагогом. Команда приняла его как старшего товарища. Он умел поддержать в трудную минуту. Впоследствии Владимир Украинец освоил подводное плавание, стал



Слева направо: Валентин Хохлов, Анатолий Семенюк, Борис Сапожков  
Борис Шаповалов, Борис Баула, Леонтий Дюденко

заслуженным тренером Украины. Мы решили пошить новый парус. Единственным парусным мастером в Киеве в то время был Николай Метлицкий. На мой взгляд, как яхтсмена, парус получился отличным.

Всесоюзные соревнования по морскому многоборью среди юношей до 18 лет проводились в Москве на Химкинском водохранилище. Нашу команду встретили прессингом сразу по приезду. Москвичи нагло заявляли, что генерал всем пообещал за победу «командирские часы». А то, что они победят, они уверены на 100 процентов. Володя Украинец и наша команда были другого мнения. На обмере парусов, наш парус якобы больше обмерного, хотя он входил в обмер по всем маркам. Целый день мы доказывали это и доказали. Начались соревнования и на каждом шагу какой то подвох. Мы видели, как во флажном семафоре принимают участники. Такой скорости как у нас с Борисом Шаповаловым и близко ни у кого

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

не было. Кроме этого у нас был рекорд СССР. Судья, который читал слова передающему, делал так, что бы мы сбивались. В результате у меня только 3 место 201 знак. На первенстве Украины было 256 знаков. В пулевой стрельбе у меня только 4 место 45 очков, мишень не показывают и т.д. Разразился скандал в парусной гонке. Москвичи подсадили в ял яхтсмена, чемпиона Москвы по парусу. Этот скандал возмутил всех, и судьям пришлось снять москвичей с парусных гонок. Когда начались старты пловцов, стало ясно, что мы побеждаем. Борис Баула в одежде проплывает 50 м. за 36 сек. Абсолютный рекорд! Такой команды, как наша в плавании ни у кого нет и никакими силами ее не остановить. Ставка на пловцов, оказалась верной и в этом заслуга Литовкина и начальника КМУЦ **Григория Евсеевича Леванта**.

Мы получили главный приз за первое командное место – модель эскадренного миноносца под стеклом. Участникам дали по кубку. За призовое личное место я получил спортивный костюм «с начесом» и очень этим гордился. С этого момента, я только один раз в жизни участвовал в парусных гонках на ялах в городе Кронштадте.

После первенства СССР по морскому многоборью, я продолжал работать на водной станции Морского учебного центра. Она располагалась на косе, напротив Спасской пристани и отделяла русло Днепра от залива речного порта. Нам поручили получить на товарной станции швертбот класса «М» для парусной секции. Тренер **Сергей Машовец** с командой находился в отъезде. Не дожидаясь его приезда, мы с работниками водной станции вооружили «эмку» и начали на ней ходить. Приехав с соревнований, Сергей ничего не сказал за мое самоуправство, только спросил: ты же наш, почему до сих пор в «Воднике». Я подумал и ответил: мне будет лучше работать и выступать в одном месте. Проблем с переходом не было, Михаил Омелянович отнесся к этому с пониманием.

В ДОСААФе парусная секция была создана несколько лет назад. Первоначально на «Эмке» выезжали на всесоюзные соревнования экипажи **Дмитрия Любимского и Надежды Христяновской**. В экипаже Любимского был мой коллега, по ДОСФЛОТу, **Эдик Бондарев**. Любимский был сильным гонщиком, не знаю почему, в спорте он долго не задержался, в дальнейшем гонялся на крейсерской яхте. Оборонное общество решило развивать парусный спорт на более высоком уровне и был приглашен на работу тренером **Сергей Машовец**.



Слева-направо: Владимир Апраксин, Валентин Евдокимов, Валентин Манкин, внизу - Валерий Рубочкин, вверху - Эдуард Бондарев, и Сергей Машовец

Сегодня это известная фигура, заслуженный тренер, почетный председатель Федерации парусного спорта Украины. В то время – лихой моряк, ходил в мичманке, прозвище «мичман». До сих пор не могу забыть, как он кричал на всю округу «Ей-баб-риба» и мы подхватывали этот клич. Сергей умел зажигать молодежь таким духом морской романтики, вряд ли это мог сделать, кто-либо другой. Я считаю, не было бы Сергея

Машовца, не было бы в парусе многих из нас, и уверен не состоялся бы Олимпиец Валентин Манкин. Сергей Машовец внес в работу парусной секции настоящий дух соперничества и стремления побеждать. Кроме этого мы постоянно находились в

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

творческом поиске в настройке и модернизации судна, перешивали паруса, отработывали технические и тактические приемы. Мы с Манкиным отработывали старты до секунды. Здесь Сергеем была поднята роль общефизической подготовки, чем пренебрегали в других парусных секциях. За пару лет парусная секция ДОСААФ стала самой мощной в городе и на Украине.

В ДОСААФе был всего один «Олимпик», с тремя экипажами, под названием «РИФ», Один из рулевых – будущий олимпийский чемпион – Валентин Шенбрейт (Манкин). Ожидался второй «Олимпик». Машовец принимает решение: на закрытии сезона 1954 г. поставить Валентина в основном составе, меня в дублирующем. В то время очень престижными для тренеров были командные результаты. Поэтому у нас не было обид, кого куда поставили. Интересы команды превыше всего, это было святое. Я выигрываю свою гонку на Десну в очень сильный ветер, финишировав с залитым по буртики судном..

По окончании сезона, началась подготовка к сезону 1955 года. Я сдал на права рулевого первого класса. Сергей предложил мне участвовать во всесоюзном первенстве ДОСААФ СССР по буерному спорту в 8 – метровом классе. Кандидатом на это место был **Сергей Ктиторов**. Он лично построил буер для этой цели. Однако у него были проблемы со здоровьем. Жаль, что этот великолепный мастер и прекрасный человек рано ушел из жизни. Постройка буеров велась в одном из классов морского учебного центра. Это здание с колоннами расположено на Контрактовой площади напротив дома культуры «Пищевик». Так, как восьмерка была одна, я гонялся шкотовым на буере «Монотип – 15».

По виду спорта, который сегодня не существует на карте столицы Украины, в 1955 году проводились соревнования на приз открытия сезона. Мало того, в двух составах, основном и дублирующем!!! Мой **диплом** как раз за третье место в дублирующем составе.



Во время одной из тренировок к всесоюзному первенству ДОСААФ, произошел несчастный случай. Корреспондент газеты «Радянский спорт» **Василий Андрейчук** снимал для газеты экипаж буера «Монотип-15» в составе **Борис Порошин** и **Эдуард Котляр**. Ему не удалось заснять буер на ходу с поднятым коньком и он постоянно подбегал к буеру на

небезопасное расстояние. Одна из таких попыток закончилась трагически. Василий погиб на моих глазах от удара конька.

На чемпионате города я также занял 3 место шкотовым на буере «Монотип – 15» и опять в дублирующем составе.

Команда на первенство ДОСААФ СССР была утверждена в таком составе: «Монотип-15», **Сергей Машовец**, шкотовый **Иван Чапланов**, 12 – метровый, **Надежда Христьяновская**, на восьмерке я. Нашу поездку на соревнования в Ригу, сегодня представить невозможно. Была оборудована рижтовкой для буеров грузовая машина, а под ней будка с сеном для нас. В кабине, кроме водителя помещалось 2 человека и мы по очереди менялись. Чаще в кабине ехали мы с Машовцом, а Надежда Яковлевна в кузове так как очень переживала за матчасть. Это ей было присуще, сколько я ее знал.



## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

До сих пор звучат в ушах песни, которые пел Сережа Машовец в кабине, а я ему подпевал: «там поїд горою ярм долиною козакийдуть...». Машина была старая, и наш водитель дядя Миша на каждом подъеме включал подсос и приговаривал «давай старушка, давай». Мы были одеты в форму военных летчиков – в меховых куртках, шлемах и унтах. Сергей гаишникам, на зачехленные буера, говорил, что это ракеты и мы выполняем спецзадание. Ему, почему то верили и нас пропускали не задерживая. Проезжая литовский город Каунас, мы увидели, что люди в 20 градусный мороз ходят без головных уборов. Мы поняли, что в наших меховых «доспехах» ехать в кузове грузовой машины не так уж страшно.



Соревнования в Риге начались не сразу. На «Киш-озере» навалило снега выше уровня коньков. Организаторами было принято решение проводить гонки на реке «Даугава». Это в центре города, ветровые условия - слабый ветер, сильные заходы. Здесь пригодилась моя физическая подготовка в морском многоборье, так как половину дистанции приходилось толкать буер бегом. Таким образом я «набегал» 4 первых места. Сомнений в моей победе уже ни у кого

не было. Произошло невероятное. Пробегав 5 гонку снова первым, я не уложился в контрольное время и гонку отменили. Старт перенесли на 1 час. Меня сильно мучила жажда и я с нашим водителем поехать попить воды. Мы долго петляли по узким улочкам на огромной грузовой машине и не могли найти, где купить воды. Остановились у колхозного рынка, воды не было и я выпил стакан сметаны. За мое отсутствие, потянул ветерок, дали старт и состоялось 2



гонки. Финал истории плачевный, только 4 место. Я подвел себя, команду и получил жестокий урок на всю жизнь! С этого момента я не опоздал ни на один старт, до конца спортивной карьеры.

В программу буерных соревнований входил флажный семафор. Это было слабым утешением, но мы с Сергеем заняли 1 место, получив дополнительно в командный зачет 150 очков.

По приезду с Риги началась подготовка к летнему спортивному сезону 1955 года.



Водная станция Учебного Центра ДОСААФ со Спасской была переведена на левый берег, в новое здание. Это здание с башней рядом с бывшим «Локомотивом» видно на левом берегу и сейчас. Сергей, заметив мои хозяйственные способности, назначил меня боцманом парусной секции. В это время в парусной секции под руководством Сергея Машовца занимались: **Эдуард**

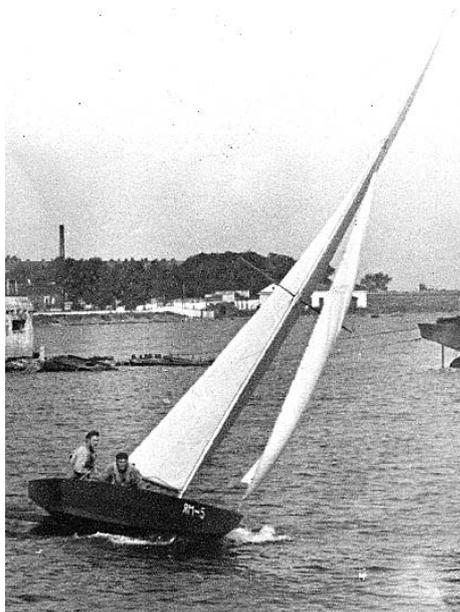
**Бондарев, Борис Павлусь, Валерий Рубочкин, Юрий Демке, Юрий Доценко, Владимир Гноевой, Анатолий Лукьянов, Виктор Сергеев, Инна Кузнецова, Надежда Христьяновская** и другие. На открытии сезона на «Олимпике» № 344 «Риф» я занял 3 место. Тренер принял решение на первенство ДОСААФ СССР выступить мне на Олимпике № 343 «Прибой». Обводы корпуса этого Олимпика были намного лучше, но он был в запущенном состоянии. Пришлось рубанком сострагивать днище для облегчения. Паёлы я сострагал до такой степени, что все говорили, «как папиросная бумага». Потом они постоянно ломались. Как оказалось, это было излишне, так как паёлы просто снимали и гонялись без них.

Когда мы приехали в Ленинград, вся «красота» моего корпуса была испорчена. Он разошёлся. Времени на подготовку не было. Пришлось замочить корпус на ночь, а утром шкурить, выдавленную в пазах шпаклевку, немного подсушить и покрасить. Мы гонялись на одном «Олимпике» по очереди с Инной Кузнецовой. Я занял 3 место, Инна 1 среди женщин. Это были мои первые соревнования на выезде и я очень гордился призовым местом.

Следующие соревнования в городе «Приз дня молодежи» я выиграл и в чемпионате города также занял 1 место на «Олимпике». Я начинал чувствовать «вкус победы». Далее предстояла первая этапная гонка по Днепру в Запорожье, а там чемпионат Украины. Я участвовал в двух этапных гонках: в Запорожье на Олимпике и в Черкасы на «Летучем голландце». Эти гонки оставляют впечатление на всю жизнь. Как в первой, так и во второй гонке у меня были случаи, когда я приходил в сильный ветер с отрывом более получаса. Как оказалось, моя эйфория перед чемпионатом Украины была преждевременной. В Запорожье были слабые ветра и я занял только 5 место. Выиграл Чемпионат Украины мой противник в морском многоборье Анатолий Чернодоля. Я считал его очень перспективным гонщиком. Не знаю почему, но этот яхтсмен впоследствии ничем себя не проявил.

На этом закончился этап моего участия в гонках на «Олимпике». В ноябре 1955 года меня призвали на срочную службу в военно-морской флот.

После 4 месяцев пребывания в учебном отряде, появился легендарный в Кронштадте яхтсмен, многократный чемпион СССР в классе «Л-4», мичман Волков. Павел Иванович и забрал меня в штатную команду яхт-клуба ВМФ. За время службы в военно-морском флоте я сдал на права яхтенного капитана малого



плавания. Интересно, что председателем квалификационной комиссии был капитан первого ранга Митрофанов, командир четырех мачтового барка «Седов». Я стал лидером в Кронштадтском яхтклубе. В 1956 году в соревнованиях на «Приз старшего морского начальника» занял 3 место в классе «Звездный». В Ленинграде занять 3 место было очень почетно, потому, что в первую пятерку СССР входили: **Владимир Васильев, Борис Мирохин и Алексей Наумов**. За время службы я познакомился с такой легендарной личностью, как Иван Петрович Матвеев. Он был начальником Ленинградского яхт-клуба ВМФ. Во время чемпионата СССР 1957 года, команда ВМФ базировалась в этом яхт-клубе. Я, никому не известный яхтсмен из Киева, был включен в сборную команду ВМФ вторым номером на

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГООБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

«Звезднике», после самого титулованного в СССР гонщика, Тимира Пинегина. Быть в то время в одной команде с такими личностями, как Иван Матвеев, Костя Александров, Тимир Пинегин было пределом мечтаний для меня. Возвращаясь на 50 лет назад, я понял, что судьба давала мне шанс стать профессиональным спортсменом высокого класса. В 1957 году на чемпионате СССР в классе «Звездный» я занял 10 место. В этом же году стал чемпионом Ленинграда в этом классе. А «Приз старшего морского начальника выиграл в классе «5,5».

Мне пришлось участвовать в чемпионатах ВМФ по буерному спорту в классах «12м» и «Монотип-15» рулевым и в чемпионатах СССР – шкотовым.

Как военнослужащий, я был назначен капитаном крейсерской яхты «Утеха». Это двухмачтовая яхта, 28 тонн водоизмещения и 300 кв.м. парусности. На ней приходилось выполнять различные задания руководства Кронштадтского Дома Офицеров. Например: доставить на встречу в Приморск группу героев Советского Союза. По счастливой случайности в этом походе я встретился в Приморске с **Эдуардом Бондаревым**, который служил в Таллиннском яхт-клубе.

Я также был ответственным за яхту «Л-6», на которой ходил командир бригады ОВРА капитан первого ранга **Прохоров Алексей Алексеевич**. Сын комбрига, **Игорь Прохоров** был у меня матросом на «Звезднике». Этот парень в 16 лет был очень развит физически, и я его взял, не потому, что он сын большого начальника.



В конце 1957 года в СССР шло сокращение вооруженных сил СССР. Нашу штатную команду сократили, и комбриг предложил мне сверхсрочную службу или увольнение в запас. Я конечно выбрал увольнение в запас и в декабре был досрочно демобилизован. Теперь 50 лет спустя, я понимаю, что увольняясь в запас, я поставил крест на своей профессиональной карьере спортсмена.

В Киеве, за время моего отсутствия, произошли перемены. Водная станция ДОСААФ переместилась в Матвеевский залив, там где сейчас Дворец пионеров. В 1958 году она была переведена в самый конец, на выходе из залива. Сережа Машовец предложил мне сделать из старого «Звездника», неизвестно как оказавшегося в ДОСААФе, гоночное судно. Матросом определен **Владимир Лукин** («Вович»). Мы с Сергеем наметили план перестройки, возили на завод «бульб-киль» сверлить отверстия для смещения. Делали различные оковки и детали. Однако затея провалилась. Мы поняли, что легче построить новый «Звездник», чем что то «лепить» из старого. Также мне был выделен буер «Монотип-15» со сломанным брусом. Брус с Владимиром Лукиным мы сделали и начали тренироваться.

**Инна Арсентьевна Кузнецова** работала в это время зав. отделом физкультуры и спорта Дворца пионеров. В феврале 1958 года она пригласила меня тренером в эту организацию.

Я начал ходить по школам и делать набор в парусную секцию Дворца пионеров. Из первого набора 1958 года большинство моих учеников остались преданными парусному спорту на всю жизнь. Это **Валерий Солдатов, Валерий Писаревский, Юрий Карпинский, Геннадий Алексеев, Леонид Магальяс, Александр Крачковский, Юлия Свиридова, Елена Пушок, Гарик Замотин** и другие. Валерий Писаревский стал знаменитым журналистом. Он единственный вел репортаж из зала 4 блока Чернобыльской АС. Валерий Солдатов – Заслуженный работник физической культуры и спорта, Заслуженный тренер

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

Украины, подготовил экипаж - чемпионов Мира и призеров Олимпийских игр. Леонид Магальяс стал известным юристом. Юрий Карпинский стал ученым, кандидатом наук. К сожалению, Писаревский, Крачковский и Магальяс рано ушли из жизни.

Занятия по теории мы начали проводить в игротке Дворца пионеров, которая расположена была на горке, рядом с теперешним «Музеем воды». Водная станция Дворца пионеров находилась на левом берегу напротив «Спасской пристани» за «Локомотивом». Директором водной станции был **Вургафт Эдуард Маркович** – опытный хозяйственник, с которым я сотрудничал в дальнейшем многие годы. По преданию, на месте этой водной станции был «Царский яхт-клуб». На территории станции был огромный гранитный шар, на котором отмечались рисками наводнения с дореволюционных времен. У нас были 2 «Эмки», 2 «Ерша» и 2 «Финна». Валентин Манкин, освоивший к тому времени «Финн», приходил к нам на водную станцию и мы с ним вместе тренировались. Затем, я поставил один «Финн» в Матвеевском заливе и мы гонялись с Валентином на очень короткой дистанции. Во время наводнения весной 1959 года, вода поднялась очень высоко, и мы ходили на «Финнах», как в морских условиях, только поднимали шверт наполовину, и не было волны. Я понял, что за 3 года перерыва, я безнадежно отстал, как «одиночник». Я проработал во Дворце пионеров 2 года. На второй год работы, мы заняли общекомандное 1 место на первенстве города среди юношей. Перед этим первенством мы сделали поход в Канев и провели свою «этапную гонку». Считаю такой метод тренировок очень полезен для начинающих яхтсменов.

У меня не получалось с материальной частью в ДОСААФе. «Звездник» отпал, на «Финне» я уже не имел перспективы. В 1958 году на первенство Украины в Запорожье Сергей предложил выступить на «Эмке». Эмка «сорока» № 952. Матросами стали – **Владимир Лукин и Виктор Сергеев**. Экипаж получился очень тяжелый. Только начали вводить на этих судах 2 трапеции. В сильный ветер я рассчитывал на большое преимущество. К сожалению, в Запорожье на озере Ленина преобладали слабые ветра и мы заняли только 5 место. Обрато мне выпал жребий сопровождать суда на барже в Киев. Валя Манкин добровольно согласился сопровождать со мной. Баржа оказалась с арбузами. Мы несколько дней ели арбузы до изнеможения, а перед Киевом, загрузили ночью арбузами все лодки.



После чемпионата Украины я был сосредоточен до конца 1958 года на тренерской работе. На городских соревнованиях Валентин предложил мне пойти с ним на «Эмке» матросом. Я не помню, какое место мы заняли. Для нас это было не важно. На закрытие сезона Манкин дал мне свой «Финн», на котором он выиграл Украину. Я думал, что мне на такой лодке нечего делать, но занял только третье место. Начался буерный сезон. Валентин уже размышлял, как профессионал. Он сосредотачивался на главном. Для укрепления мышц рук он будет на буере шкотовым. Мы с Манкиным в 1959 году стали чемпионами города Киева по буерному спорту в классе «Монотип-15». В это время между Сергеем Машовцом и

Манкиным произошел конфликт и Валентин решает уйти с ДОСААФа. Почему это произошло, я не знаю до сих пор. Так, как Валентин выручил меня с «баржой», я тоже проявляю солидарность, и мы оба уходим в «Водник». У меня с Сергеем никаких конфликтов никогда не было. Мой переход в «Водник» скорее всего был связан с отсутствием для меня в ДОСААФе матчасти. Для Манкина в «Воднике» был получен серийный «Финн» № 636, который стал для него счастливым. В «Воднике» он станет Олимпийским чемпионом Мехико на «Финне».

У меня в «Воднике» тоже не получалось с материальной частью. Мышинский на первенство города дал мне свою «Эмку» № 1080, на которой я стал чемпионом города 1959 г. Матросом в экипаже был **Саша Буромский**, к которому почему то приклеилось глупое прозвище «Саша дурак». Саша был прекрасным матросом и я знаю, что в жизни он преуспел, как умнейший человек. Вторым матросом мы взяли молодого парня (имени не помню). В это время вошло в моду пропитывать паруса парафином и мы это делали, проглаживая парус горячим утюгом. На этой эмке в сильный ветер мы приходили первыми с большим преимуществом. На первенство ЦС «Водник» Михаил Омельянович решил ехать сам. ЦС он выиграл, а на чемпионате СССР занял 2 место.

В конце 1959 года я понял, что работая тренером во Дворце пионеров и не имея материальной части в «Воднике», перспективы как гонщик, я не имею. Мне предложили перейти на работу тренером в студенческое ДСО «Буревестник». Это был трудный переход для меня и я подводил Инну Кузнецову, которая на меня рассчитывала. Но я на это решился.

В студенческом ДСО «Буревестник» был свой коллектив. До моего прихода, тренером работал Георгий Юркевич, затем какое-то время парусная секция была без тренера. Лидером и организатором у яхтсменов «Буревестника» являлся Митя Дядюра. В секции на то время занимались: **Михаил Бухановский, Юрий Брандт**, братья **Барабаши – Сергей, Алик и Юра, Михаил Годованный, Юрий Кулик, Михаил Воробьев, Юрий Бареш, Нина Анцышкина, Владимир Лактионов Жанна Колесникова** и многие другие. В экипаже Анцышкиной выступала **Зоя Барбиер**, которая потом стала Главным тренером сборной СССР по синхронному плаванию. В первый год моей работы мы заняли первое командное место в городе по юношам. А победителями на «Ершах» стали Юрий Карпинский и Ляля Пушок, которые перешли со мной с Дворца пионеров в «Буревестник».

В «Буревестнике» парусный спорт не являлся профилирующим. Однако мне начали активно помогать в его развитии. Особенно эта помощь была от **Виктора Ивановича Гавриляка** – председателя областного совета общества. Виктор Иванович занимался парусным спортом в «Воднике» и естественно поддерживал свой любимый вид. На водной станции также была всяческая поддержка. И в этом заслуга директора **Семена Михайловича Лемперта**. Благодаря поддержке руководства мы своими силами построили эллинг для парусных судов, а помощь нам оказывал всего один профессиональный плотник. После Гавриляка, председателем общества стал **Владимир Анатольевич Белоусов**. Несмотря на то, что Белоусов был боксером, к нам он относился очень хорошо. Не было отказа в выделении денег на покупку материальной части, а также в проведении сборов и поездок на соревнования. За пару лет, мы твердо стали призерами командных соревнований в городе и Центральном совете СДСО «Буревестник». За время работы в «Буревестнике» было подготовлено 6 мастеров спорта СССР. Экипаж Мити Дядюры занял 4 место на чемпионате СССР в классе «М».

## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

На протяжении 6 лет с конца 1959 г. я был «играющим тренером» в студенческом ДСО «Буревестник». В то время тренер по парусному спорту, как правило был лидером гонщиком в своем коллективе. В «Воднике» - Михаил Мышинский, в ДОСААФе, затем в «Энергетике» - Сергей Машовец, в «Локомотиве» - Михаил Костин, в «Спартаке» - Борис Порошин.

Появился новый класс «Летучий голландец». Первую лодку этого класса получил Сергей Машовец. Она была и первой в Украине. Когда я увидел впервые, как Сергей вышел на ЛГ, было впечатление, что лодка летит по воде. Все начали стремиться пересечь на эти легкие быстроходные суда. Получил такую лодку, и я в «Буревестнике», на парусе № 70. В дальнейшем на «ЛГ» я гонялся под 70 и 7 номером. В городе



начали быстро появляться экипажи на «летучих голландцах» К 1963 году стартовало на чемпионате города 35 «летучих голландцев». Образовались экипажи: Машовец/Редько, Доценко/Осипчук, Порошин/Городецкий и другие. Сергей Машовец начал первым выезжать на всесоюзные и международные регаты, проводимые в СССР, и в сильный ветер создавал конкуренцию гонщикам из других республик. Однако материальная часть была настолько неравной, что рассчитывать на призовые места было нереально. Особенно это ярко проявилось, когда появились дакроновые паруса и нейлоновые спинакеры. Мы боролись с ними на «тряпках» (так назывались паруса из хлопка) и наивно рассчитывали на успех. С 1960 по 1965 год это период в моей жизни, когда я гонялся на «Летучем



голландце». Первым матросом у меня был молодой парень, которого все, почему то в «Буревестнике» называли «директор». Затем пробовался на эту роль Эдуард Котляр, но выдержал всего одну гонку в Севастополе. Настоящим матросом, к счастью стал Василий Вишнев, с которым мы гонялись на протяжении 4 лет. Вася работал модельщиком на заводе «Ленинская кузница», был мастеровым

человеком, и наша лодка всегда была модернизирована лучше, чем у других киевских гонщиков. С 1961 года мы заняли лидирующее

положение на «летучих голландцах» в г. Киеве, в Центральном совете СДСО «Буревестник» и боролись в тройке за лидерство на Украине с экипажами Евгения Калины с Днепропетровска и Анатолия Дегтяря с Николаева.

В 1961 году на открытом первенстве профсоюзов с участием сильнейших гонщиков страны, я занял 4 место и выполнил норматив мастера спорта СССР. За этот результат мне дали разрешение построить лодку по спецзаказу на Ленинградской судовой верфи. С парусами получился казус. Вместо дакроновых стакселя и грота с Таллиннской



## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

верфи, нам прислали стаксель и нейлоновый спинакер. Пришлось выступать под «тряпочным» гротом. В 1962 году с таким вооружением мы с Васей обыграли на гонке «имени лейтенанта Шмидта» в Николаеве, Евгения Калину и Анатолия Дегтяря, которые были экипированы по полной программе. Я добился разрешения пошить грот из дакрона и лично поехал в Таллин, чтобы это сделать по своим чертежам. Однако, решая вопросы матчасти таким образом, мы все равно не успевали за конкурентами. «Буревестник» в СССР не считался обществом с приоритетным развитием парусного спорта, и вся импортная материальная часть распределялась в основном на сборную ВМФ, которая и являлась сборной Союза. Участвуя в трех чемпионатах СССР на «Летучем голландце», я занял 12, 14, 15 место.

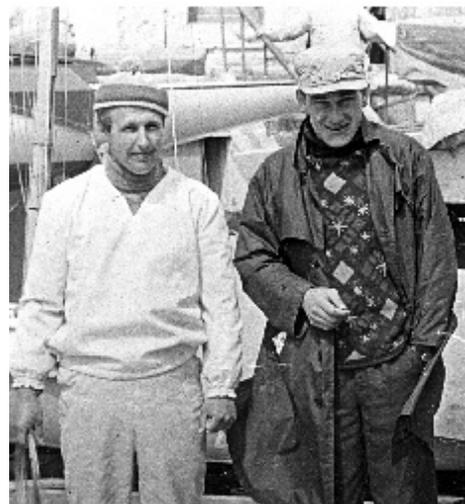
В 1965 году Вася Вишнев, перешел в экипаж Мити Дядюры на «Эмку» с целью выполнения норматива мастера спорта спорта СССР. На «ЛГ» нам не удавалось выполнить этот норматив повторно, что требовалось для матроса. Я остался без шкотового. Случайно, изъявил желание попробовать себя матросом на «ЛГ»



Георгий Жилин. Жоре было уже 42 года. Он заслуженный мастер спорта по академической гребле, неоднократный чемпион Советского Союза, чемпион Европы, призер Олимпийских игр. Мы начали с чемпионата города, могли выиграть, но заняли третье место из-за поломки мачты. На Черноморской регате в первой гонке – пятые, во второй – седьмые, а в третьей – фальстарт. Затем в штормовой ветер финишировали восьмыми. За нами дистанцию не прошел никто. Затем слабые ветра и общее 10 место. С Жорой Жилиным я почувствовал, что такое мощный матрос в штормовой ветер. Он весил более 100 кг. и кроме этого был очень спортивным по духу, хотя в техническом плане сильно уступал Васе Вишневу. Третья регата, в которой мы участвовали с Жилиным, это лично-командный чемпионат Украины в городе

Бердянске. Мы заняли на «ЛГ» 5 место. Команда города Киева стала победительницей. Была очень сильная жара и после празднования победы в ресторане, многих сильно развезло. Жора прилетел в Киев в одной туфле, Юра Доценко потерял чемодан, в котором был командный приз. Мы собрали деньги и купили в комиссионном магазине подобный приз. В городском спорткомитете об этом никто не узнал. Я ушел с тренерской работы и перестал выступать в гонках. В начале 1967 года Борис Порошин получил на «Спартак» килевые яхты и в том числе «Звездник».

Это был единственный «Звездник» в городе Киеве под номером – 63. Мне предложили вернуться в свой «любимый» класс ровно через десять лет. Подготовка к сезону была очень серьезной. В Карпатах, в Ворохте был проведен зимний учебно-тренировочный сбор. На этом сборе мы увлеклись горными лыжами, что осталось на всю жизнь. Сезон начался в Севастополе. Начали пробовать



## РОМАНТИКА, МОРСКОЕ МНОГОБОРЬЕ, ПАРУСНЫЙ СПОРТ

матросов. На «Славе Севастополя» гонялся с **Сашей Ходеевым**. Саша был опытным матросом на «Эмках». Но «Звездник» это совсем другое. Он перегружен парусами, нет трапеции, и требуется рослый, мощный шкотовый. Саша сам после гонок сказал мне, что он не потянет. Искать долго не пришлось. Старший брат **Валерий Ходеев** подходил по всем параметрам. С Валерием мы гонялись 2 года и остались друзьями на всю жизнь. Валера играл до этого в ручной мяч в группе войск за рубежом. Успел освоить работу шкотового на «Эмке» и с Эдуардом Городецким стал призером чемпионата СССР. Был очень спортивным. Кроме этого в лодке у нас была полная психологическая совместимость. На Черноморской регате 1967 года мы заняли 10 место, на чемпионате Украины третье. Союз проводился в Риге. Если бы 10 лет назад, я имел такую лодку, как в Риге, можно было бы бороться за призовые места. Но 10 лет это большой срок. Большинство наших соперников пересели на импортные суда с фирменными парусами. Перед чемпионатом СССР, мы выиграли ЦС «Спартак». Затем на открытом первенстве ВМФ заняли четвертое место. На чемпионате СССР в трех гонках мы выходили на первый знак вторыми, но уже на галфвинд до следующего знака мы проигрывали многим. Результат - 10 «заколдованное место». Следующая и последняя регата в моей карьере – чемпионат Украины 1968 года в Одессе. Нас преследовали неудачи с самого начала. Вагон со «Звездником» отправили на другую станцию. Ночью мы поехали разгружать и транспортировать лодку в Одессу. Опустили на старт. На второй день Валерий отравился, и гонку мы пропустили. Итог – 5 место. В 1969 году в Спорткомитете Украины мне предложили стать старшим тренером сборной команды Украины для подготовки сборной к чемпионату СССР в Севастополе. Я готовил команду, но работать в спорткомитете отказался. После ухода с парусного спорта, с 1967 по 1972 год сотрудничал в «Спортивной газете» нештатным корреспондентом и выезжал спецкором на всесоюзные и международные соревнования по парусу. Этот период в моих публикациях и фотографиях освещен наиболее полно. Затем 18 лет работал в спортивном обществе «Зенит» и уделял особое внимание развитию парусного спорта в обществе. В «Зенит» из Дворца пионеров перешел на работу Юрий Доценко. В республиканском Совете, где я был заместителем председателя, старшим тренером по парусу стал Борис Порошин. Валерий Ходеев, будучи председателем городского совета ДСО «Зенит» непосредственно занимался созданием яхт-клуба «Оболонь». ДСО «Зенит» стал победителем молодежных игр Украины. В 1981 году я освоил парусную доску, на которой упражняюсь до сих пор.

