



Краткая биографическая справка.

Родился в 1928 году. Парусным спортом он стал заниматься еще до войны. Начинал юнгой на Р-30, гонялся на швертботах класса «М», затем на "Дракон" и под конец на "Солинге". Михаил Костин - первый в Киеве мастер спорта СССР по парусному спорту. Он завоевал это звание на Волжской регате летом, а в том же году осенью мастером спорта стал Валентин Манкин. Костин - единственный в Киеве почетный мастер спорта. Это звание присуждалось в те годы тому, кто пять лет подряд выполнял норматив мастера спорта. Нормативы были жесткие. Нужно было занять призовые места в первенстве Советского Союза или в соревнованиях высокого ранга оставить позади себя не менее 10 мастеров спорта!!!. Мастеров спорта в ту пору не было, так что такая возможность появилась значительно позже, ее уже использовало младшее поколение. Михаил Костин всю свою трудовую деятельность провел в одном спортивном обществе «Локомотив» в качестве тренера по парусному спорту. Он был «играющим» тренером. Воспитывая спортсменов высокого класса, он являлся гонщиком - лидером в своей команде.



Со слов самого Михаила:

Начинал я юнгой на Р-30. Были такие швертботы с низким бортом и парусностью 30 кв.м. Тридцатки были двух видов с одним и двумя швертами. Первые лучше ходили в слабый и средний ветер, зато двухшвертки - в сильный.

В ту пору проводились военизированные походы из Киева в Днепропетровск. При объявлении тревоги - все надевали противогазы. Много ли было судов? Не очень. От Киева шло три звена по три лодки, из Днепропетровска - тоже. Запорожье, Николаев и Никополь - прислали по одному звену.

Во время войны весь парусный флот был затоплен в Матвеевском заливе, чтобы не достался врагу. На выходе из залива затопили ялы, яхты лежали на дне от «Спартак» до «Ленкузни», шлюпки - ближе к «Воднику». Яхты поднимали весной 1944 года. Руководил подъемом Владимир Петрович Бузовский, который командовал водо-моторным клубом. Никакого водолазного снаряжения не было. Ныряли, закрепляли в пяртнерсе бревно, обвязывали корпус веревкой и вытаскивали с помощью ворота.

После армии я работал мотористом на водной станции «Локомотив» и учился в институте физкультуры. Жизнь была настолько напряженная, что сейчас только диву даешься, как это все успевал.

В 1952 году страна участвовала в Олимпийских играх и во всех видах спорта повысили нормативы. Был перворазрядником и на тебе - теперь второй разряд по плаванию. Студент института физкультуры

обязан быть перворазрядником. Рано утром бегал кросс, потом перевозил рабочих и утреннюю смену спортсменов на «Локомотив» (работал там мотористом), днем две тренировки в институте, вечером опять на переправе. Зато за год выполнил новый норматив первого разряда. Еще в прошлом году это была норма мастера спорта.

Сразу после войны проводились гонки с пересадкой. После олимпийских игр 1952 г. стали проводиться классные гонки. Начали строить новые типы судов: «М-20», «Ерш», «Олимпик» и «Финн». Сначала на «Олимпиадах» соревновались мужчины, но после Олимпиады начался выпуск швертботов одиночек класса «Финн» и «Олимпик» стал женским классом.



Те, кто знают историю национального класса «М-20», помнят, что это был свободный класс и разновидности его назывались «Сорока», «Беркут», «Стриж», «Лендая» и т.д. Моей первой «Эмкой» была «Мадонна», а потом «Ураган».

Костин был известен как ас штилевых гонок. Казалось, что в штиль ветер дул только для него.

Я думаю, что тут было везенье, говорит Костин, но потом признает, что это не совсем так. Когда стоит полный штиль, колдунчики не помогают, они просто висят. Но у меня в

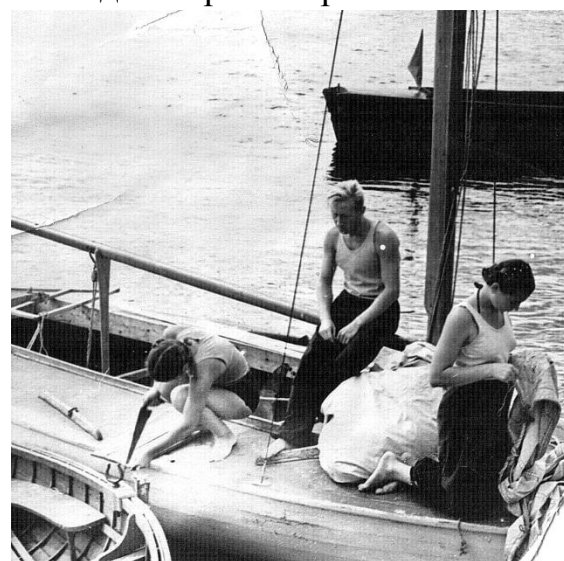
кокпите стояла кастрюля с водой. Я смачивал лицо и чувствовал, как его холодит слабое дуновение. Шел на это дуновение и находил ветер.

Был еще один секрет. Впервые на гонках в Днепропетровске в конце лета, когда все заросло зеленою, кругом такая каша, что кажется увязнешь навсегда. Я увидел впереди рябь. Где рябь, там значит чистая вода. Мы тогда шли рядом с Калиной. Я в сторону ряби. Потом увидел еще одно пятно ряби - и к нему. Так потихоньку, потихоньку- и отыграл у Калины метров 50.

Как-то весной я возился с фалами, и увидел, что мачта имеет наклон на один борт. Я и раньше замечал, что лодка на одном галсе идет лучше, чем на другом. Теперь стало понятно почему. Чтобы преимущество было на обоих галсах, я не крепил ванты наглухо талрепами. В середине возле шверт-колодца я установил рычаг на три положения. Баковый матрос на повороте переключал этот рычаг в другое положение. Наклон мачты на обоих галсах был оптимальным.

В книге о Магеллане, прочитал, что паруса парафинили, чтобы предохранить парусину от влаги и первым из киевских яхтсменов начал парафинить паруса. Мы натирали парус свечкой, а потом выглаживали, но не утюгом, а бутылкой с горячей водой. Парус становился гладким и не продуваемым. Так по чуть-чуть складывались и накапливались маленькие преимущества.

Мы тренировались в Матвеевском заливе, места мало, тесно, но в таких условиях прекрасно оттачивались техника и тактика гонок.



В Киеве было много спортивных обществ: Динамо, Спартак, Водник, Буревестник, Авангард. Каждое спортивное общество проводило свое всесоюзное первенство на приз центрального совета (ЦС), и киевляне обычно выигрывали первенства ЦС. На всесоюзных первенствах собиралось огромное количество судов. На Клязьминском водохранилище, например, только в классе "эмок" было 120 участников. Наша привычка выигрывать по сантиметрику на каждом кусочке, очень здесь помогала.

Дважды участвовал я и в Балтийской регате.

В Ленинград возил свою лодку, а в Таллине рассчитывали на лодку из «Локомотива», там было свое отделение. Привезли лодку, а в ней земля и кустики растут. Какие уж тут гонки. В Таллине яхт-клубом тогда руководил Миша Бобрицкий, в прошлом киевлянин. "Миша, выручай!" - "Не могу я тебе дать яхту - ты по своей привычке каждый кусочек будешь выигрывать, объедешь наших ребят. Они народ морской, широкий - двести метров туда-триста метров сюда. Ты их всех обойдешь. Они мне не простят. " Что делать? Подумали - и дал мне Миша новую лодку, только что с верфи, на ней еще никто не сидел.

На ней я и обошел всех эстонцев.

Но Костин знаменит еще и тем, что прошел на "Эмке" Каховское водохранилище в ураганный ветер. Дело было так: перед первенством Украины в Киеве проводились сборы, но Костин решил, что дойти своим ходом до Каховки - хорошая тренировка. Пошли.

Все водохранилище прошли с попутным ветром, лодку держали на ногах, влетели в шлюз на полном ходу. !!!! детали!!! Диспетчер видел только буруны и верхушку паруса. За ними закрыли ворота и сказали, что теперь никуда не выпустят, пока не отменят штормовое предупреждение.

Во время этого шторма перевернулся и затонул рудовоз.

Было еще одно приключение, едва не стоившее жизни. Своим ходом шли в октябре в Никополь на первенство Украины. Под днепропетровским мостом (его очень хорошо все знают) сняли паруса, закрепили яхту, чтобы мачта прошла под мостом, но яхта на какой-то миг выпрямилась, и зацепилась фалом за мост. Дергали, кренили, кое-как отцепились, но яхта перевернулась. Мачта без парусов сразу ушла под воду, а весь экипаж в теплой одежде, в бушлатах оказался в ледяной воде. На наше счастье какая-то самоходка шла мимо, шарил прожектором и увидела нас. Дали команду "человек за бортом" и стали вылавливать нас из воды. Матросы по двое держали багор, которым цепляли человека, но вытащить из воды не могли. Одежда намокла, а сами мы обессилили. Вытащили. Стали поднимать яхту - сломали мачту. Было 12 часов ночи, когда нас притащили в порт. В порту уже никого не было. На наше счастье был крановщик. Он открыл нам душевую. Грейтесь!. Пока мы грелись, кто-то проверил яхту. Не осталось ни денег, ни еды, ни документов.



В Днепропетровске нам помогли . Был там знаменитый мастер-краснодеревщик. Он знал секрет особого клея, сваренного из сливовой смолы. Этим клеем мы и склеили мачту. Отправились дальше. Под Орликом заштормило. Мы вытянули эмку на берег и пошли по берегу поискать, чего-нибудь пожевать. Есть хотелось ужасно. Огороды уже пустые. Отыскали тринадцать штук крохотных картофелин, развели костер из ботвы, спекли картошку в золе. 13 картофелин на троих мужиков. Лежим - не спится. Вдруг слышим крик: "Кости-и-ин!!!" Галлюцинации? - нет, ребята тоже слышали. Ответили на крик. Это был Джон из Николаева. Зацепил на буксир и потащил на огромной скорости в Никополь. Среди ночи пришли в яхт-клуб. Все закрыто. Джон открыл нам сарай с земляным полом, завернулись мы с головой в мокрые паруса и уснули. Утром еле нас добудились. Сам я не высокий и сложение довольно хрупкое. Матросы у меня были мощные. Саша Борякин просто так, не ради спора, сцеплял руки в замок, поднимал якорь, возле старого ДОСААФа (он весил 250 кг) и обносил его вокруг здания. Представляете, какая сила. Да и Юра Семидонский не уступал ему.

Михаил Константинович вспомнил множество случаев, героями которых были Манкин, Дырдыра, Машовец, Порошин и другие не менее знаменитые в парусном мире имена. А закончил он прекрасными словами, сказанными Петром Первым:

«Парусной флот - дворянство морей, Высшая знать океан

Публикацию готовила
Ветеран парусного спорта

Инесса Тимофеевна Чернецкая