



Наш зарубежный обозреватель

Заметки о Леониде Евгеньевиче Трегубенко

Петербургские ветераны сделали доброе дело — к 100-летию отечественного водно-моторного спорта выпустили солидное, богато украшенное издание*, особую ценность которого представляет исторический очерк. И нашлись у авторов теплые слова в адрес хорошо знакомого нам человека, которого в редакции любили и ценили, но вышло так, что удосужились сказать об этом только на его похоронах — в феврале 1974 г. А ведь именно ему — Леониду Евгеньевичу Трегубенко — журнал во многом обязан завоеванной тогда, сорок лет назад, популярностью.

Сейчас, когда выезд за границу прост и доступен, а прием передач “из-за бугра”, как и чтение зарубежных журналов, давно уже не представляет опасности для жизни, трудно представить то, что было реальностью 200 номеров назад. Если об иностранной военной технике мы были информированы неплохо — этому цензура не мешала, то любые возможности для сравнения уровня жизни “там” и “у нас” наглухо перекрывал железный занавес. И вдруг в каждом выпуске скромного сборника для самодеятельных судостроителей, любителей парусного и водно-моторного спорта стали регулярно появляться технически грамотные хорошо написанные материалы о современном зарубежном спорте. А главное — о великолепной технике, которая выпускается специально для занятия водными видами спорта жителями “растленного Запада”. Кое-что из написанного Леонидом Евгеньевичем сразу же произвело впечатление разорвавшейся бомбы. Только один пример. Когда он подготовил для печати таблицу мировых рекордов по классам водно-моторных судов (в том числе и уже культивируемым в СССР), редактор раздела Ю.В.Емельянов — президент общесоюзной Федерации ВМС — сразу же предпослал ей многозначительное предисловие, набранное жирным шрифтом. Внимание читателей обращалось на то, что во многих классах UIM (особенно — “младших”) рекордные скорости оказались совсем не запредельными и могут быть уже сейчас превышены нашими гонщиками на существующей технике. С этого начался выход советских водномоторников на международную арену.

С этого началась и слава автора Л. Е. Трегубенко, который “знает все” о том, что происходит на Западе. Не было в те годы понятия “информационное обеспечение”, но по существу именно этим и был вклад Леонида Евгеньевича в развитие нашего водно-моторного спорта. Как вспоминает петербургский ветеран-водномоторник А. Кипин, материалы Трегубенко послужили основой при проектировании и постройке советскими водномоторниками большого числа современных гоночных судов, таких как трехточечный глассер “Пиранья” (“Кия” № 6), скутер Эльмира Индрицана, глассеры по типу Мичellini, гидрокарты типа “Пигмей” (№ 10) и др. Он писал обзоры, изобилующие цифрами, именами и фактами, но при малейшей возможности оказывал практическую по-

мощь многим спортсменам — доставал запчасти, инструкции, адреса...

Читатели были уверены, что делать все это ему легко. Во многих письмах так и писали: “Когда в следующий раз будете в Каусе (Майами, Нассау, Торки и т. п.), выясните то-то...” На подобные письма откуда-нибудь из глубинки Леонид Евгеньевич отвечал коротко, но уважительно: “К сожалению, теперь так далеко не езжу”, никогда не говорил правду, что как недавний зек вообще лишен возможности выезжать за рубеж (да никогда там и не был). Заседавшие в составе первой общественной редколлегии (см. вып. 2) адмиралы, деятели катеростроения, НТО и ДОСААФ тоже не подозревали, что их коллега, не имевший никаких должностей и званий, — бывший заключенный. Впрочем, одно звание он имел: Почетный гражданин Норильска. Кстати сказать, “пострадал” Леонид Евгеньевич по собственной неосторожности. На заводе Котлякова, где он работал, американцы монтировали новое оборудование, но приставленные к ним от НКВД переводчики переводили их указания так, что запустить станки не удавалось. Талантливый инженер с институтским знанием английского вмешался — дело пошло на лад, а он, в конце концов, получил срок.

* * *

К тому времени, когда Трегубенко впервые зашел в редакцию и мы познакомились, я много слышал о нем от автора-составителя (а затем в течение 20 лет главного редактора “Кия”) Виктора Ивановича Лапина. Выходило, что это потрясающий человек и нам повезло необычайно — он увлеченный водномоторник, и зарубежной хроникой мы будем обеспечены. Старикан “свое отсидел” и теперь “никого не боится” — железного занавеса для него не существует. Любопытно, что, уже будучи реабилитированным и имея право на получение жилплощади в Ленинграде, он терпеливо ждал, пока ему подберут квартиру на любимой им Петроградской стороне и непременно с видом на воду, чтобы держать под окнами свою моторку (“Казанку” с “Москвой”). Только десятый вариант его удовлетворил — на набережной Малой Невки с лодочной стоянкой в десяти шагах... И чуть ли не в день новоселья пошел знакомиться с местной общественностью — появился на пароходе “Анохин”, где тогда размещался 4-й водно-моторный клуб.



* Водно-моторный спорт. Под ред. П.А.Пылаева, Галарт, 2004.



Л. Трегубенко в группе ржевских моторостроителей и ульяновских гонщиков осматривает опытный образец "Москвы-25"

В дальнейшем нам приходилось бывать в его холостяцкой квартире, с единственной комнатой, заваленной журналами, бумагами и "железками". Телефоны Леонид Евгеньевич недолюбливал, в редакции появлялся неожиданно и стремительно с маленьким потертым чемоданчиком в руках, начинал с традиционных приказок, вроде "Здесь тятаяют коньячок?". Деловые разговоры вел в быстром темпе, иногда даже не присаживался. В отличие от многих начинающих авторов, критику воспринимал правильно, очень интересовался работой редактора. При замеченных купюрах требовал объяснений, а получив их, в шутку вздыхал: "Меня обижают — наказали на четыре полновесных бифштекса в "Кавказском". Ничего не записывал, но никогда ничего не путал и со сроками не подводил — память была великолепная, чужую работу он уважал, дружбу ценил. (Замечу попутно, что он был кумиром детишек. Еще бы: где вы видели 70-летнего старикана, который легко встает на лысую голову вверх ногами и при этом изрекает что-то веселое!)

Обычно задают вопрос: как же Трегубенко мог в самые глухие времена регулярно получать зарубежные журналы? Началось с того, что сосед — моряк, ходивший за границу на "Крузенштерне" или "Седове", показал ему "картинки" в случайно купленном где-то в Мексике американском журнале "Rudder".

Леонид Евгеньевич, читая его от корки до корки, наткнулся на коротенькую заметку, в которой "сообщались" высосанные неким репортером из пальца "сведения" о том, что в СССР, в обстановке глубочайшей секретности, под руководством самого Туполева ведутся испытания "сверхскоростной" яхты — претендента на Кубок "Америки". Леонид Евгеньевич по собственной инициативе написал довольно большую и содержательную статью, освещающую действительное положение дел, когда нам не до Кубка "Америки", и заняты мы пока возрождением и развитием массовости парусного и водно-моторного спорта. Как проверяли статью в КГБ — неизвестно, но в конце концов она за океан пошла и в 1963 г. была напечатана в "Rudder" с портретом автора на фоне красного флага. Возникшие трудности с выплатой гонорара автор попросил решить, подписав его на этот журнал, а если хватит долларов, то и на какое-нибудь из модных женских изданий. За рубежом этот случай стал широко известен, и в результате... автор оказался получателем доброго десятка (а то и двух) журналов, в том числе и английских, и итальянских, и французских.

Кстати сказать, некоторые члены редколлегии наивно полагали, что часть его статей по технике — простые переводы опубликованных за рубежом материалов. Как

правило, Леонид Евгеньевич дополнял данные из одного источника сведениями из других журналов. В этом нам пришлось убедиться при подготовке к печати его самой первой статьи об итальянском моторчике "ГАР-МАР".

За десять лет бурной авторской деятельности Трегубенко опубликовал в "КиЯ" свыше 30 статей, в совокупности дающих полное представление о состоянии мирового водно-моторного спорта и особенно — моторостроения. Можно утверждать, что очень многие советские гонщики были воспитаны на его обзорах. При тогдашних тиражах (за 200 000 экз.) эта работа Трегубенко имела огромное общесоюзное значение.



Л. Трегубенко (четвертый слева) на открытии соревнований на Первенство Ленинграда

Где-то к началу 70-х Леонид Евгеньевич почувствовал кризис жанра — написанные по чужим впечатлениям репортажи об одних и тех же традиционных "больших" гонках стали однообразными, иногда — скучными. По собственной инициативе Трегубенко начинает серию поездок по отечественным предприятиям, разворачивающим массовый выпуск техники. Появляется рубрика "Там, где делают моторы", печатаются отдельные сообщения о новинках ("Москва-12.5", "Салют" со складным дейдвудом), в том числе и о лодках (репортаж о выпуске "Оби" на Новосибирском заводе Чкалова). Побывав в Москве на выставке "Туризм в США", он привозит очень интересующую наших конструкторов схему обводов "кафедрал" и данные о потребительских качествах новейших моторов.

Все чаще Трегубенко видит на наших главных соревнованиях, все чаще, появляясь в редакции, он рассказывает о своих новых знакомых. Он считал, что мы "засушили" журнал (тогда еще — сборник), так как мало внимания уделяем замечательным людям, многих из которых он сделал авторами "КиЯ". Вот только один пример. Узнав, что Олег Гаврилов (как все мастера спорта — человек с золотыми руками) мастерит миниатюрный подвесной водометный моторчик, он помчался к нему и тут же дал в "КиЯ" (вып. 9) краткое сообщение. Затем Трегубенко не только помог Олегу написать о моторчике "Гном" развернутую статью (вып. 13), но и привел мастера в редакцию, после чего тот стал нашим постоянным автором, опубликовавшим ряд материалов из опыта ремонта и наладки двигателей.

И вот тяжелая болезнь положила конец кипучей деятельности Леонида Евгеньевича. Лежа в больнице, он требовал приносить ему письма читателей, верстку статей, пробу обложки...

Ю. К. Фото из архива Артура Кипина