

# Как поднимали паруса олимпийцы?



**Д**вести тридцать номеров журнала «Катера и яхты» покоятся у меня на полке. Передо мной – очередной 232-й номер. Как всегда, сначала читаю все, что касается паруса и новостей парусной жизни, а затем остальное – надо знать, что происходит на воде.

И тут статья Юрия Ларина, профессора и заслуженного тренера. Прочитал три раза – для лучшего усвоения материала, но так и не усвоил. Уж больно много вопросов при этом возникает у меня, более полувека прошедшего в парусном спорте.

Со многими из перечисленных в статье олимпийских звезд приходилось встречаться и, что греха таить, даже водку пить. Вспоминаю, кто же был тренером у Пинегина и Шуткова, Чучелова и Шаврина, Александрова и Рвалова, Горлова, Скачкова, Канского и многих, многих других, в конце концов, у легенды парусного спорта Манкина? А кто же тренировал меня?

В конце 50-х гг. теперь уже прошлого века одноклассник Женька Решетиллов предложил мне: «Хочешь пройтись под парусом?». «Конечно, – сразу согласился я, – только дебил может отказаться от такого предложения». И мы сели

в электричку и поехали в Юрмалу, в яхт-клуб «Даугава». Теперь уже не многие помнят, что собой представлял швертбот «Олимпик». Мы, вооружив это 150-килограммовое чудовище, прошли по водной глади Лиелупе. Какая это была красота! Правда, предварительно нам пришлось около двух часов подметать дорожки в яхт-клубе, убирать мусор, складывать кильблоки, но разве это могло испортить впечатление от выхода в море.

Но «Даугава» находилась далеко, а яхт-клуб «Моряк» – в Риге, рядом с домом. И мы с друзьями пришли именно туда. Нас встретил высокий, угрюмого вида человек – начальник яхт-клуба Юрий Евгеньевич Хитун. В компании таких же серьезных мужчин нас долго пытали: зачем мы пришли в парусный спорт и чего хотим, а затем распределили по «эмкам». Ходил на «голландцах» и на «звездниках» – матросы всегда были нужны, и полученный опыт пригодился. В 60-х учился в Москве, в институте, а на выходные мчался в «Водники», в «Спартак». Вот это зрелище, когда на Клязьме на старт выходило до 60 вымпелов в одном классе! А какой азарт, какие эмоции! Вот где шлифовалось мастерство и выковывались олимпийские надежды. А на каникулах в

Риге прилип к «пятеркам». Это и по сей день мой любимый класс. Впрочем, и Валентин Манкин в своей книге «Белый треугольник» в превосходных тонах отзывается об этом классе яхт. Умная и тонкая лодка. Не зря на Кубке «Америки» лодки соискателей во многом были похожи на «5.5».

Но вернусь к статье. Как такового тренера в «Моряке» не было. Но существовала четкая и жесткая система подготовки и воспитания яхтсменов. Каждый вторник и четверг боцман клуба выходил на мыс у морского вокзала, бросал в воду стартовый буй, и весь (!) яхт-клуб, все «эмки» и все «Л-6», выходили на тренировочную гонку. И гонялись серьезно. Невыход на тренировку карался неделей без выхода на воду, что для нас было трагедией. Ежели рулевой несколько раз не появлялся на тренировках, то его просто лишали лодки, а это была уже катастрофа! Так учились мы чувствовать лодку, ветер, раскладывать галсы, рулить правой и левой рукой, уважать море и побеждать соперника, а если и проигрывать – то достойно, в борьбе.

Если в городе в выходные дни не проводились парусные соревнования, то все килевые яхты обязаны были в пятницу вечером, в крайнем случае в субботу утром, пойти на два дня в море – по рыбацким гаваням. И это правило Ю.Е.Хитун жестко контролировал. Более того, зачастую он нам устраивал клубные гонки в Салацгриву (50 миль), Пярну (90 миль), вокруг острова Рухну (100 миль). И мы на «пятерках» и «драконах» спокойно, без эксцессов, но со спортивной злостью и абсолютно безвозмездно одолевали эти маршруты. Какой при этом опыт накапливался у нас, какие навыки мы приобретали во время этих плаваний! Достаточно сказать, что в 1961 г. «пятерки» и «драконы» из Риги в Питер на спартакиаду ходили своим ходом – эскадрой, так как транспорт для перевозки давали только для «звездников». Да, мы были молодыми, отчаянными и не всегда осознавали опасность, но верили в себя. В 1975 г. мне с двумя товарищами пришлось возвращаться из Салацгривы в Ригу на «пятерке», и, несмотря на 7-балльный шторм при юго-западном ветре, мы этот путь прошли абсолютно спокойно.

Безусловно, нам не всегда нравилась манера Хитуна, который заставлял нас уважительно относиться к материальной части, мог отругать за любую, даже мелкую, царапину на борту. Между прочим, лодки яхт-клуба «Моряк», несмотря на весьма приличный возраст, можно было выставлять на любую экспозицию – так они были ухожены и вылизаны. Но он вдалбливал нам в головы, что человек и море – это две неразрывные части природы, и учил уважать их. Поэтому я не могу вспомнить ни одного случая мало-мальски серьезных аварий, а тем более трагических случаев.

Бывало, мы про себя называли гонки Юрия Евгеньевича последними словами, «хитуновками» (хотя этот термин относился скорее к весьма уважаемому всеми яхтсменами крепкому напитку), трамвайными гонками, но по прошествии лет я, и не только я, благодарен ему за полученные уроки. (Жаль, его уже нет с нами.)

И эта метода приносила успех. В Латвии мы всегда были на лидирующих позициях. Сам Ю.Хитун был шестым на первенстве Союза, Ояр Кронберг – вторым, приличные места занимали Кирилл Сухов, Борис Мясников, Рудольф

Полетаев, Андрей Бродэ и др. И даже когда мы, повзрослев, пересели на крейсера, например, Георгий Шмыгун на яхте «Рига» трижды выиграл «Кубок Балтики», а Кирилл Сухов на яхтах «Роя» и «Искра» становился первым не только на этом Кубке, но и дважды взял Кубок «Катти Сарк».

Вся наша парусная жизнь вписывалась в четкую и стройную систему подготовки спортсменов-яхтсменов как в целом по стране, так и в отдельных ее регионах. Проводились первенства городов, областей, республик, спортобществ и страны. В результате происходил жесткий отбор кандидатов на соревнования разных уровней, и, как правильно подметил профессор, случайных людей не было. Да и «скамейка», как говорится, была достаточно длинной в каждом классе судов. Причем пополнялась она не после Майами или Канар, а всесоюзных соревнований и регат. Была тогда и наука. В моей библиотеке стоят книга Лазурки (его сын ходил у меня в экипаже) «Подготовка яхтсмена-гонщика», пособие для тренеров «Парусный спорт» и много других. Рулевые изучали паруса и моря, а не английский язык, хотя и это не мешало знать, а практику они проходили в довольно жестких условиях наших, не всегда теплых и спокойных морей. Но! И это, пожалуй, один из главных моментов: у нас была Родина, и все знали, что такое честь флага!

Сейчас же можно, заплатив энную сумму, прослушав курс лекций и зазубрив несколько выражений на иностранном языке, отправиться в Турцию, чтобы получить некоторые практические навыки «мурингов», после чего называть себя «яхтсменом». Но неплохо бы вспомнить, что турок (да не обидятся они) парусному делу учили граф Орлов, адмиралы Ушаков, Спиридов, Нахимов и другие. Неужели в своих морях учителя перевелись?

И еще одна немаловажная деталь – это базы парусного спорта. Как бы там ни было, но энтузиасты правдой и неправдой создавали секции там, где имелась вода, «лепили» швертботы и яхты. Помню, в 1981 г. мы ездили принимать экзамены в Псков у первых местных яхтсменов. Да, знаний у них было немного, навыков никаких. Поэтому, экзаменуя их, я не придирился к уровню подготовки, а старался передать им частичку того опыта и тех навыков, которыми обладал сам.

В наш сугубо меркантильный век честь страны – побоку, главный принцип – извлечение прибыли, так называемая самодостаточность. И вот уже яхт-клубы превратились в салоны для избранных с «качками» у входа. Нет больше понятий «морское братство», «морское гостеприимство», когда «все флаги в гости к нам». Откровением для меня стало, когда сейчас в Питере в середине сезона я обнаружил значительное количество яхт, стоящих на берегу и доживающих свой век. Снимаю шляпу перед мужиками, которые в абсолютно антисанитарных условиях еще борются за жизнь некоторых из них. На двери Речного яхт-клуба висело объявление о приглашении капитанов на яхты. В свое время мы яростно боролись за право получить на сезон лодку под свое командование и закрепиться на ней. Недавно в Интернете наткнулся на статью из журнала «Yacht Russia» (№3, 2009 г.) «Оверкиль на Черном море». Нет, конечно, Москва всегда была «портом пяти морей», и оттуда



виднее побережье Черного моря, непригодного для занятий парусным спортом и туризмом. И хотя с рядом выводов статьи трудно не согласиться, мне, выходя из безводной прибалтийской пустыни, волею судеб двенадцать лет живущему на Таманском полуострове и имеющему свой взгляд на положение дел, хочется высказать и свое мнение по этому поводу.

Профессор Ларин, конечно же, не преминул возможностью создать паблисити городу Таганрогу как новой парусной столицы нашей страны. Похвально, без подковырки. Правда, Азов замерзает, и потом ветром лед несет к нам, на Тамань. Но это мелочи... Скажу более: Федерации парусного спорта было бы неплохо освежить знания географии России, в частности Азово-Черноморского побережья, для составления федеральной программы создания баз и яхт-клубов в этом регионе. И тут я готов оказать всемерную помощь. Диву даюсь, что при таком количестве водных образований в нашем краю и климатических условиях, ни у кого не возникло до сих пор желания подумать о развитии парусного спорта здесь. Понятно, Черноморское побережье России начинается в Сочи и кончается в Анапе, где продан единственный имевшийся там яхт-клуб (если его можно таковым было назвать). У меня есть инвестор, есть технические возможности, есть желание построить на полуострове настоящий глубоководный яхтенный порт на 300 стояночных мест со всей необходимой инфраструктурой. Но вот уже более двух лет мы не можем добиться от властей положительного решения. Одну площадку нам задробили, хотя проект был представлен в сентябре 2010 г. на экономическом форуме в Сочи, поскольку рядом строится «стратегический объект Министерства обороны» – дача министра. Рассмотрение нового предложения отложено до пересмотра разграничения курортных зон в районе.

Поневоле хочется предложить президенту провести ротацию губернаторов; Ткачева, заявившего в Каннах, что у него в каждом приморском городе по яхт-клубу, на Зеленина, чтобы так стало на деле.

## НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!

<http://varyag.onego.ru>



**Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»**  
185005, г.Петрозаводск,  
ул. Онежской флотилии, 43  
тел./факс (8142) 73-35-80  
e-mail: varyag@onego.ru



Реклама

Всем причастным к парусному спорту надо осознать, что этот вид спорта – прежде всего образ жизни, своеобразная культура. Причем заниматься им можно до глубокой старости. Я впервые ходил в море на яхте с Б.Б. Лобач-Жученко, когда ему было всего лишь... 78 лет.

Парусный спорт не только укрепляет здоровье, но и дает положительные эмоции, да и массу знаний и навыков, необходимых человеку в жизни. Это – прописная истина, осознав которую, мы получим и здоровую нацию, и олимпийцев образца 60–80-х гг. XX в., и показатели, и медали. Парусный спорт без нас проживет, а вот проживем ли мы без парусного спорта!?

Однажды мне попался пригласительный билет, девизом которого я хочу закончить этот опус: «ШАПКИ ДОЛОЙ – НА ГОРИЗОНТЕ ПАРУС!» ■

*Георгий Бондаренко, яхтенный капитан*

**MERCURY**  
MerCruiser

**МОТОСЕРВИС**  
Авторизованный дилер

- Продажа стационарных двигателей
- Сертифицированный гарантийный сервис-центр
- Установка и обслуживание двигателей
- Продажа запчастей и аксессуаров

[www.catalog.mercury-ms.ru](http://www.catalog.mercury-ms.ru)  
электронный каталог запчастей и аксессуаров

Москва, Дмитровское шоссе, 46/2  
Тел. (495) 482-7701, 482-4311

Реклама

**MERCURY**  
№1 на воде

**МОТОСЕРВИС**  
Официальный дилер

[mdiesel@df.ru](mailto:mdiesel@df.ru)  
[www.mercury-ms.ru](http://www.mercury-ms.ru)  
[www.mdiesel.ru](http://www.mdiesel.ru)  
тел.: (495) 482-77-01,  
тел./факс:  
(495) 482-43-11

- 2х и 4х тактные моторы мощностью 2,5-275 л.с.
- Стационарные двигатели

**MERCURY**  
MerCruiser

- запасные части и аксессуары
- сертифицированный гарантийный сервис-центр

[www.catalog.mercury-ms.ru](http://www.catalog.mercury-ms.ru)  
электронный каталог запчастей и аксессуаров

Реклама

**ПРОИЗВОДСТВО И ПРОЕКТИРОВАНИЕ  
ЛОДОК И КАТЕРОВ  
из стеклопластика**

На данный момент верфь "7 футов" имеет модельный ряд лодок: от 2,7 м до 7,0 м

**7 ФУТОВ**

Вологодская область, г.Черныйхолм  
т/ф: (8202) 59-14-92  
+7 921 259 78 45  
[www.7feet07@mail.ru](mailto:www.7feet07@mail.ru) [www.cs35.ru](http://www.cs35.ru)

Реклама