



Современная история

Памяти В. А. Мищенко

Мне посчастливилось познакомиться с Вильмом Аполлосовичем Мищенковым в теперь уже далеком 1989 году в одном пансионате на южном берегу высокогорного озера Иссык-Куль. Высокий, подвижный, чуть-чуть сутулый, в очках, с копной седых волос, он поразил меня какой-то особой приветливостью. И, несмотря на то, что я был знаком с парусниками, с яхтами лишь теоретически, Вильям Аполлосович рискнул доверить мне пройтись на маленьком швертботе «Луч» рядом с пирсом. Потом сделал несколько замечаний и разрешил ходить самостоятельно. Вот так началась наша многолетняя дружба.

Н. Труханов. Фото из архива автора

Юные моряки «Алмазного»

Помимо «Лучей» его флот составляли «Оптимисты», два «Летучих голландца» и большая крейсерская яхта-однотонник «Диана». Оказалось, что он обучает детей, чьи родители работают на предприятии, которому принадлежит пансионат, морским премудростям: завязыванию узлов, флотским традициям и, самое главное – управлению парусами. И нужно было видеть, с каким увлечением он занимался со своими воспитанниками! Сколько их, мальчишек и девчонок, за несколько летних месяцев приобщалось к морской романтике!



А начиналось все, как он рассказывал, на Ала-Арчинском водохранилище, расположенном недалеко от киргизской столицы. Здесь впервые в горной республике появились самодельные парусники, была создана детская парусная секция, для которой со временем приобрели швертботы, построенные на верфях спортивного судостроения. Вместе с другими энтузиастами Вильям Аполлосович обучал юных спортсменов управлять, маневрировать на маленьких парусных корабликах, крепко сжимая в руках руль и шкот. Так зародился в Кыргызстане парусный спорт. Со временем эту школу перевели в город Рыбачье – ныне Балыкчы, и она превратилась в школу олимпийского резерва. К сожалению, слишком далеко от столицы, чтобы парусный спорт стал массовым.

О работе в пионерском лагере «Алмазный», единственном, где были швертботы класса «Финн», Вильям Аполлосович рассказывал с особым чувством. Пионерские отряды в этом лагере создавались «по интересам», и в свой «морской» отряд он отбирал мальчишек и девчонок сам. И через короткое время они уже вполне грамотно управляли «финнами».

Мало того, он познакомил директора лагеря с военными моряками. Вместе они придумали ритуал, который соблюдался многие годы: в начале каждой смены в лагерь приходили военные катера, и офицеры-моряки в парадной форме

при кортиках торжественно передавали флаг пионерской дружине.

«В такие дни детей катали на боевых катерах, – вспоминал Вильям Аполлосович. – И все это: и торжественное построение, и ветер в лицо на настоящем боевом корабле запоминалось на всю жизнь! Знаешь, я думаю, что нельзя воспитывать патриотизм по определенным дням, "со столько-то до столько-то". Он воспитывается исподволь вот такими, идущими от души ритуалами, которые навсегда входят в сознание, в душу человека!».

Однажды Вильяма Аполлосовича пригласили возглавить секцию паруса на одном из предприятий города. Вот так он и стал командовать целым флотом, отдавая ему и своим юным воспитанникам всего себя, оставаясь на Иссык-Куле все лето до первых чисел сентября.

Откуда у человека, живущего в горной республике, такая любовь к морю и парусам? Оказывается, он служил на Тихоокеанском военно-морском флоте на одном из эсминцев. А паруса... Что ж, парусные яхты – это самые красивые суда, которые создали люди! И Вильям Аполлосович не был лишен чувства прекрасного!

Лодочных дел мастер

Но наступили крутые перемены, союзные республики объявили о независимости от России. Предприятиям, которые



до этого финансировались из центра, из московских главков и министерств, стало невыгодно содержать стадионы, детсады, дома отдыха и пансионаты. Не нужны стали яхты, швертботы... Так Вильям Аполлосович лишился любимого дела и был отрешен от Иссък-Куля, этого небольшого моря высоко в горах.

Часто он вспоминал свою красавицу-яхту «Диану» и однажды решился! Нашел средства, купил материалы и за зиму к началу летнего отдыха на Иссък-Куле построил крохотный крейсерский швертбот. Какая маленькая каюта была в нем! Но паруса были совсем не игрушечными. Нет, больших походов на нем не совершалось – он предназначался для коротких прогулок с отдыхающими вблизи берега, и Вильям Аполлосович гордился им!

Его звездный час настал, когда одна состоятельная фирма предложила ему построить для них крейсерскую яхту. В помощь дали хороших столяров, закупили нужные материалы... Для постройки был выбран проект «Омега». Рабочих чертежей не было, только теоретический чертеж мелкого масштаба... Начав строительство яхты в апреле, Вильям Аполлосович спустил «Нур» (так ее назвали) на воду на Иссък-Куле уже в августе. Яхта показала хорошие мореходные качества, великолепную управляемость – могла развернуться почти на месте. Сама лодка и прогулки на ней очень понравились руководству фирмы, и оно дало задание

построить еще несколько таких же. Но для большого количества судов нужно было подготовить рулевых и матросов. Вильям Аполлосович сразу поставил вопрос о подготовке экипажей. Для этого нужно было найти помещение для учебных классов. Он все время мечтал, что-то придумывал, фантазировал... Прикидывал разные варианты постройки эллинга для ремонта и зимнего хранения яхт. А еще, как сделать слип или систему, с помощью которой яхты можно было бы извлекать из воды, устанавливать их на мобильные кильблоки для транспортировки в эллинг.

Но на все это у фирмы уже не нашлось ни времени, ни средств. Тем не менее, еще одна такая же яхта через год была спущена на воду. С большим удовольствием отдыхающие всех соседних пансионатов совершали прогулки под парусами. Управлял яхтой сам Вильям Аполлосович. Помогали ему повзрослевшие мальчишки, которые когда-то занимались у него в судомодельном кружке.

В зимнее время в городе, на мебельной фабрике, где строились деревянные яхты, продолжалась постройка большой четырнадцатиметровой металлической яхты по проекту «Гидра». Вильям Аполлосович сам готовил чертежи отдельных деталей, узлов, контролировал их изготовление, рассказывал мастерам, как склеить брусья, чтобы из этого пакета получилась четырнадцатиметровая грот-мачта, а из другой заготовки – бизань-мачта. Никому не доверил Вильям Аполлосович изготовление штурвала. Летал в командировку в Петербург, чтобы заказать паруса, закупить необходимые дельные вещи, двигатель. Он жил этой постройкой! Когда мы виделись, он с блеском в глазах рассказывал о том, каким будет это судно.

Через четыре года оно было спущено на воду. Комфортабельная яхта водоизмещением около 15 тонн имела отдельную капитанскую каюту, просторную кают-компанию, камбуз, кубрик, моторный отсек. Во время прогулки пассажиры, располагаясь в просторном кокпите, могли любоваться необыкновенным цветом воды и горами, покрытыми ледниками.

Не мог Вильям Аполлосович без парусов, без яхт, без Иссък-Куля! Предложил руководству Центра детского отдыха свой маленький крейсерский швертбот и два «Луча» для обучения детей старшего возраста управлению парусниками, а для младших – создать судомодельный кружок. Договоренность была достигнута, и он начал готовиться. Собирал картон для поделок, покупал краски, изготавливал шаблоны, ремонтировал свои суденышки...

Он был красив своей мечтой. Он все время что-то придумывал, хотел строить новые суда, обучать морскому делу детей, самому ходить под парусом...

Но этим планам не суждено было сбыться. После внезапного инсульта Вильям Аполлосович умер, совсем немного не дожив до своего семидесятичетырехлетия.

«И будут они такими, хоть сердце устанет биться. Есть в жизни такие люди, которыми жизнь искрится!» – эти слова, которыми заканчивается стихотворение Леонида Дядюченко, в полной мере можно отнести к старейшему яхтсмену, тренеру Кыргызстана Вильяму Аполлосовичу Мищенкову *✍*