

Сочинские «авиаторы»

История парусного спортивного клуба «Авиатор»

Все началось с того, что молодому пилоту вертолетной эскадрильи Фреду Кузнецову пришла в голову мысль соорудить парусный швертбот из небольшой шлюпки. Эта идея заразила еще нескольких его товарищей по работе, и началась кипучая деятельность.

Виталий Сарухатунов

Клодке были приделаны швертцы для снижения дрейфа, на транце установлен руль, возведена мачта, штыги из обычных простыней паруса. Готовый швертбот, вооруженный шлюпом, был на руках доставлен к берегу Черного моря и в присутствии любопытной толпы торжественно спущен на воду. Это произошло летом далекого уже 1962 года.

Само по себе это судно, однако, не могло удовлетворить романтическую натуру Фреда Николаевича. Мечта о настоящих парусных регатах влекла вперед. Он уговорил начальника аэропорта Сочи и разместил на Лазаревской судовой верфи ВМФ №1 заказ на постройку стеклопластикового швертбота класса «Финн», он объездил все известные яхт-клубы обеих столиц и получил от директоров «добро» на передачу списанных судов аэропорту в виде шефской помощи. Профком помог организовать перевозку, и осенью 1965 года железная дорога доставила в Адлер около 20 единиц различных судов.

Весь этот «хлам» (с точки зрения обывателей) был перевезен на территорию авиаэскадрильи, закреплен персонально за членами парусной секции, и закипела работа. Многие из необходимых для ремонта материалов можно было просто выписать на складе материально-технического снабжения, но еще больше надо было делать своими руками, за свой счет и в свободное от работы время.

Параллельно восстановлению флота при аэропорте была организована и детская парусная секция. Туда



Командир вертолета Ми-4 Фред Кузнецов спустил на воду швертбот своей конструкции. Август 1962 года

в первую очередь приглашали детей работников и их товарищей по школе. Дирекции школ и классные руководители шли навстречу: выделяли помещения в удобное для занятий время, помогали в организации процесса обучения.

В результате коллективных усилий большая часть спортивных судов была успешно введена в строй. Наступил черед поиска места для базы-стоянки флота.

Вопрос решился мгновенно, как только была подобрана площадка на пляже возле бригады рыбколхоза имени В. И. Ленина. Районные власти тут же дали согласие на постройку ограды, ворот и сигнальной мачты, которые парусники установили за считанные

дни. И в самом начале лета 1966 года лодки уже могли выходить в море.

В нашем длинном городе в то время парусная секция аэропорта была самой крупной единицей. Для участия в соревнованиях сюда приходили яхтсмены из сочинского Дома пионеров, парусных секций Лазаревского района, из Туапсинского яхт-клуба. В свою очередь, адлерские «авиаторы» брали старты в акваториях Туапсе, Сухуми, Новороссийска и в соседних районах города Сочи. Особым уважением пользовались участники Великой Отечественной войны, рулевые больших швертботов национального класса «М» Иван Алексеевич Шепелев и Борис Александрович Лазарев, в прошлом боевые летчики. Они оказы-

вали большое влияние на дисциплину и боевой дух яхтсменов. Светлая им память!

В начале семидесятых годов наши лучшие гонщики участвовали почти во всех регатах и сборах, которые проводились недалеко от нас. Рулевой Анатолий Авдеев и шкотовый Александр Томберг совершили многодневный поход на яхте «Дракон» по маршруту Адлер – Керчь – Адлер.

В 1973 году командование аэропорта выделило восемь тысяч рублей



году, когда районные власти выделили нам новый участок: заболоченный овражек, вытянувшийся метров на 70 между грунтовой дорогой и оградой совхоза.



Экзамены на права судоводителя принимает комиссия ДОСААФ Адлерского района. Сдают работники аэропорта. Преподаватель Литаров. Адлер, вагонное депо. 1972

на приобретение пяти швертботов «Кадет» у Таллиннской верфи спортивного судостроения. Это дало возможность увеличить число мальчишек в детской парусной секции. Остро встал вопрос о собственном учебном классе, где можно было бы не только проводить занятия, но и содержать необходимые пособия и литературу. Особой популярностью в то время пользовались журналы «Катера и Яхты», «Техника молодежи» и «Вокруг Света».

С годами море все ближе и ближе подкрадывалось к изгороди, за которой хранился наш флот. Шторм в 5–6 баллов уже наносил повреждения воротам и судам.

Возможность переместиться дальше от уреза воды появилась в 1974

Все складывалось прекрасно! Самосвалы аэропорта засыпали овражек, грейдер выровнял площадку. Осталась ерунда: огородить, построить учебный класс, кладовые для хранения парусов и прочего имущества, установить лебедку, подвести электроэнергию, воду и телефонную связь. Как назло, как раз в это время в аэропорту стали нарезать земельные участки под сады и огороды. Из 70 погонных метров засыпанного овражка было освоено только около 20. Взрослые яхтсмены превратились в аграриев! Стойкими оказались только подростки, для которых морская романтика все еще была не пустым понятием.

Надо сказать, в ту пору строительные материалы не продавались. Ме-

талл, кирпич, цемент, лес можно было только выписать на своем предприятии или выпросить на другом. Стоили они не дорого, и многие строительные организации, узнав, что мы создаем парусную секцию, шли нам навстречу.

В феврале 1975 года мы получили из Эстонии новенький «четверттонник». Это был царский подарок Константина Константиновича Гулакова, бывшего начальника аэропорта Сочи, который в 1972 году возглавил Северокавказское управление Гражданской авиации. Хорошим он был и как руководитель, и как человек. Мы храним о нем добрую память.

Но новое судно – это и новые проблемы! Понадобился целый год, чтобы привести яхту в соответствие требованиям навигации. Парусный крейсер получил название «Пирита» по месту своего рождения. Верфь спортивного судостроения была расположена в устье реки Пирита, впадающей в Таллиннский залив, где позже был возведен Олимпийский парусный центр. Свое боевое крещение «Пирита» получила в октябре 1976 года при подходе к Геленджику, попав в холодный штормовой ветер от норд-оста. Скорость его достигала ураганной силы, но судно без серьезных повреждений вошло в бухту и ошвартовалось у причала морского вокзала. «Пирита» стала штурманской школой для ребят, которые достигали лучших результатов в учебе и в соревнованиях на «кадетах».

Итак, первая группа, которая вошла на занятия в новый технический класс, состояла из 12 человек. Наиболее способные, оставившие о себе приятные воспоминания, это Петя Чудаков, Артур Овагимян, Леша Демченко и Сережа Матвеев. Все они состоялись как люди и работают в «Аэрофлоте»: кто пилотом, кто инженером, кто бортмехаником.

Работа детской парусной секции шла регулярно. «Пирита» совершила летом 1979 года поход в Батуми и в 1980 году встала на серьезный ремонт: требовалась замена палубы, транца, частей шпангоутов и привального бруса. Позже, в 1984 году «Пирита» впервые приняла участие и победила



В штиль ходить на парусах очень тяжело, но учиться этому необходимо. 1983



Экипаж «Пириты» осваивает новую яхту «Конрад 25 РТ» и готовит ее на Кубок Края. 1985

в крейсерских гонках на Кубок Краснодарского края, проходивших по маршруту Туапсе – Сочи – Геленджик-Новороссийск. В составе того экипажа были тринадцатилетние матросы: Юрий Кузнецов и Сергей Яковин.

А на берегу в то же время шло дальнейшее освоение территории. Часть нашего пустыря и до этого использовалась личным составом аэропорта, но не совсем по профилю. Строили аварийно-спасательную станцию для оказания помощи пассажирам и экипажам самолетов на случай вынужденной посадки на воду – но бросили. Затеяли создать свою секцию аквалангисты, поныряли полтора года – исчезли. Рыболовы продержались дольше всех. Но все это шло вразрез с развитием парусного направления. Восьмидесятые годы были периодом дальнейшего развития парусной секции. Руководство аэропорта поддерживало наш энтузиазм и оказывало нам существенную помощь. Материалы для ремонта судов, электроэнергия, охрана базы-стоянки, транспорт, командировки участников соревнований и многое другое оплачивались за счет аэропорта. Как тут не помянуть добрым словом начальника «воздушных ворот» города Ивана Федоровича Полищука! В 80-х территория была обнесена бетонным забором, сооружен навес, строились помещения. Кое-что из старого флота

было восстановлено, кое-что подарил сочинский УТЦ, аэропорт приобрел парусные доски, и жизнь вновь забила ключом. По выходным дням проводились тренировочные гонки или совершались походы в полюбившуюся нам Пицунду.

31 января 1985 года детская секция получила крейсерскую яхту «Конрад 25 РТ». Это судно было приобретено Северокавказским управлением гражданской авиации в 1980 году и передано 59-й вертолетной эскадрилье для спортивных целей. Базировалась яхта в УТЦ на Бзугу, дирекция которого неоднократно обращалась к начальнику аэропорта, требуя ее вывоза. Состояние яхты оставляло желать лучшего. Но, как говорится, глаза боятся, а руки делают! К лету обновленная «Висла», названная по месту своего рождения и в связи с 40-летием Висла-Одерской операции в Великой Отечественной войне, уже была готова к участию в крейсерских гонках. Командиром «Вислы» стал тренер-преподаватель детской секции яхтсмен капитан Сарахатунов. С этой навигации в гонках на Кубок Краснодарского края участвовали и «Висла», и «Пирита», у которой новым командиром стал рулевой 1-го класса Паршута. В этих многодневных соревнованиях экипажи набирались опыта, росло мастерство, приобретались штурманские навыки.

В те времена обсервацию делали по береговому ориентирам, по радиомаякам и по солнцу, пользуясь морским астрономическим ежегодником и секстаном. Конечно, далеко не все экипажи нашего края могли это освоить.

В 1988 году «Висла», как обладательница Кубка края 1987 года, была приглашена в Варну для участия в регате, посвященной памяти Георгия Дмитрова. Это был первый переход через море, о котором мы давно мечтали! Шли на парусах, двигателя не было. Время в пути по 44-ой параллели составило 6 суток. Обратный путь хотелось пройти Анатолийским берегом,



Флаг Парусного спортивного клуба «Авиатор». Утвержден в 1996 году



Бригада А. Паршуты расширяет территорию парусной секции Сочинского аэропорта. 1986



Перед первым самостоятельным выходом в море на славных «Кадетах». Адлер. 1986

но болгарские друзья отсоветовали. Происшествий не было, если не считать трехсуточного штиля посреди моря. Донимала жара, тент и купание не помогали. В составе экипажа, кроме капитана, были Владимир Кобылецкий, Игорь Сидоров и Юрий Гранин. Все опытные яхтсмены, неоднократные призеры нашего края.

В конце 80-х годов стал падать политический барометр, физически ощущалась какая-то невидимая опасность. И не зря! Новый начальник аэропорта повел в отношении яхтсменов жесткую политику. Лодки предполагалось сдавать в прокат: катать отдыхающих и приносить аэропорту прибыль. В итоге, начиная с 1992 года, все расходы парусной секции мы взяли на себя. Создали в 1996 году общественную организацию «Парусный спортивный клуб «Авиатор». Зарегистрировались в министерстве юстиции и налоговых органах, выбрали председателя и правление клуба, установили размеры взносов, учредили флаг, эмблему и печать нашего ПСК. Обучение детей оставили бесплатным. Попытались узаконить наши постройки и территорию, но ничего не добились.

Но, не все так плохо, когда люди заняты любимым делом! И если прекратились краевые крейсерские гонки, то этот пробел можно заполнить многодневными парусными походами.

Счастливым случай свел нас с Русским географическим обществом, теперь наши плавания стали более содержательными. Яхтсмены занялись экологическими вопросами, уточняли координаты географических объектов и выполняли другие задания, нужные Обществу. С 1991 по 2011 годы яхта «Висла» совершила девять экспедиционных походов в различные районы Черного, Азовского, Мраморного и Эгейского морей. В книге научного работника РГО Надежды Диденко «Под парусом в пяти морях» подробно рассказано об этих плаваниях, участницей которых она была. Вместе с ней в экспедициях работали: Мария Ренева, Сергей Яковин, Алексей Бойко, Григорий Воробьев, Владимир Докучаев и капитан «Вислы» Виталий Сарахатунов. Последние походы совершались уже без Надежды Владимировны. Она ушла из жизни в марте 2011 года.

Начиная с 1996 года, когда парусная секция аэропорта стала именоваться Парусным спортивным клубом «Авиатор», прошло много лет. За это время у нас сменились пять председателей, и никому из них не удалось пробить брешь в обороне чиновников! В стране, конечно, есть мощное средство для достижения успеха, но далеко не все имеют к нему доступ. Не было такого доступа ни у первого нашего руководителя Сарахатунова, ни

у Паршуты, ни у Сергеева, ни у Яковина. Сейчас возлагаем надежды на действующего председателя нашего клуба Льва Александровича Хуторецкого. Может быть ему суждено вывести «Авиатор» на светлый путь!

На начало 2012 года, в котором «Авиатор» праздновал свой полувековой юбилей, его флот состоял из 51-й парусной единицы, а численность личного состава насчитывала 28 яхтсменов и 15 школьников. Последние годы ознаменовались значительным пополнением рядов нашего клуба за счет виндсерфингистов. Сейчас все они приняты в «Авиатор» и интенсивно наращивают мастерство хождения под парусом.

Сегодня, в преддверии сочинской Олимпиады, на причале №349, где расположен наш ПСК, накаляется атмосфера. В ультимативной форме нам предписывают в кратчайший срок освободить участок для строительства конькобежного объекта (!). Пишем во все инстанции, начиная с городничего и до президента РФ. Глухо! Услышал только Геннадий Андреевич Зюганов. Его интерес к этому делу испугал многих чиновников, и в наш адрес полетели письма с извинениями за нерасторопность с ответами. «Олимпстрой» заявил, что наш участок не входит в зону олимпийских интересов. На некоторое время мы обрели тревожное спокойствие *✍*