

Сергей Ухин – человек-эпоха

Михаил Ухин, по материалам советской и российской прессы

Есть люди, которые всегда остаются верными однажды выбранному делу. Таким был Сергей Иванович Ухин – человек, рожденный у большой реки и всю свою жизнь связавший с парусом, яхтами и водой. Мастер спорта, судья всесоюзной категории, корабел, конструктор, лауреат премии Совета Министров СССР – его имя знакомо многим. Мы хотим вспомнить о личности, равной которой в наши дни найти непросто.

На Волге

Сергей Иванович Ухин родился 29 марта 1912 года и ушел 1 апреля 1994-го. В последние годы окна его квартиры выходили на Финский залив, и он сетовал, что парусов на «Маркизовой луже» становится все меньше. А паруса вдохновляли его всю жизнь, начиная с раннего детства. Так и называлась посвященная Сергею Ивановичу статья В. Голубева, вышедшая в 3-м номере журнала «Катера и Яхты» за 1998 год – «Парусов счастливый пленник». Вот что писал автор о детстве Сергея Ухина:

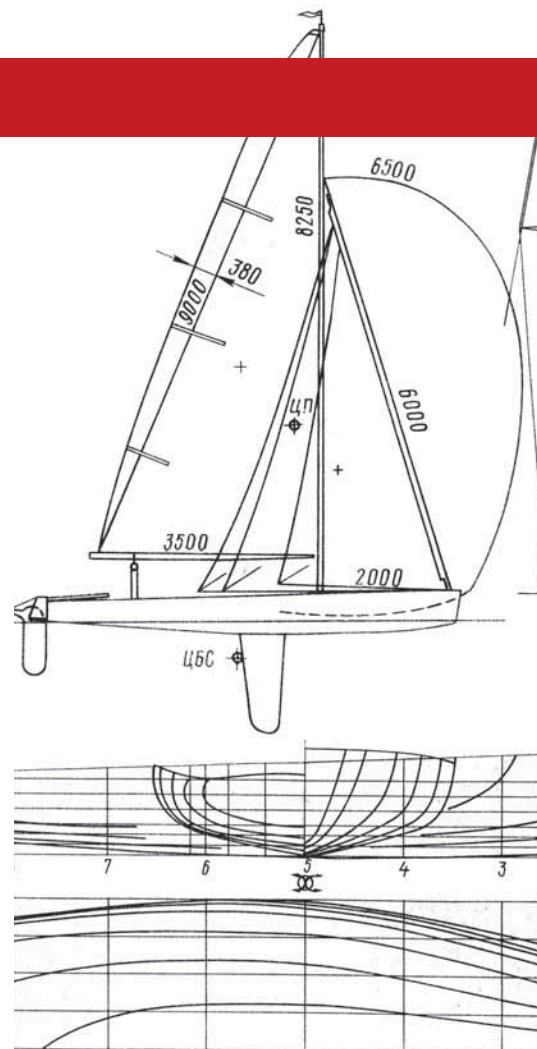
«Детские годы Сергея Ивановича прошли в Саратове на Волге. Представим Волгу его детства и саратовские берега, на которых родился мальчик Сережа. Великая река тогда несла свои воды в естественном русле. Ее течению не мешали гигантские «заборы» (ГЭС), а рукотворные моря еще не затопили красоту песчаных плесов. Хлопали плицами по воде неторопливые колесные пароходы, чумазые буксиры тянули баржи и длинные плоты, и всем на реке хватало места. Весельная лодка для волжанина была предметом самой первой необходимости, без нее как без лошади – никуда. Надо человеку махнуть на другую сторону

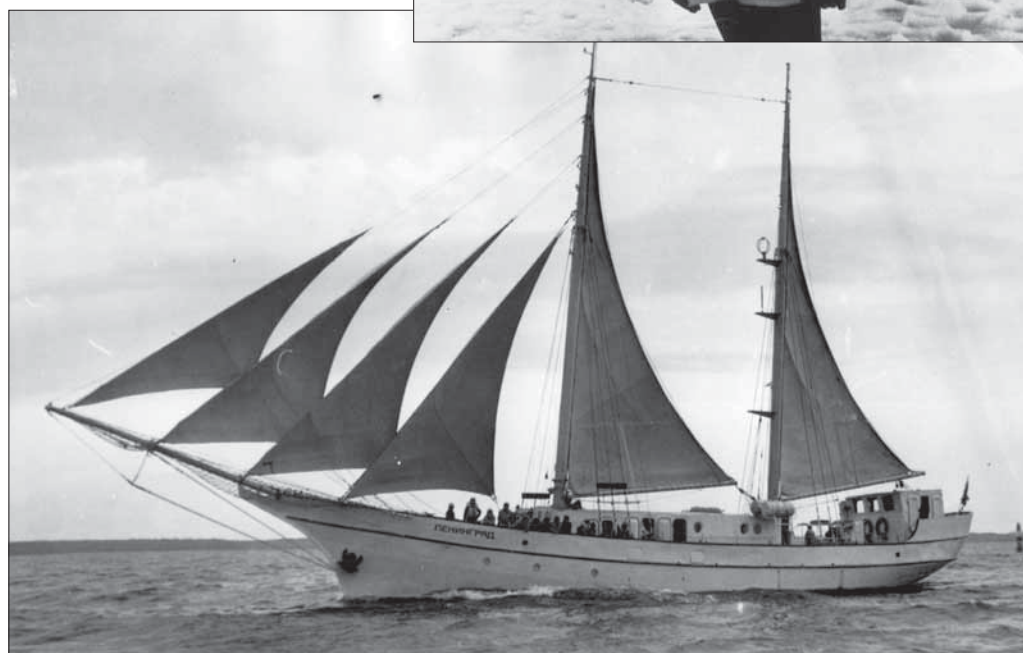
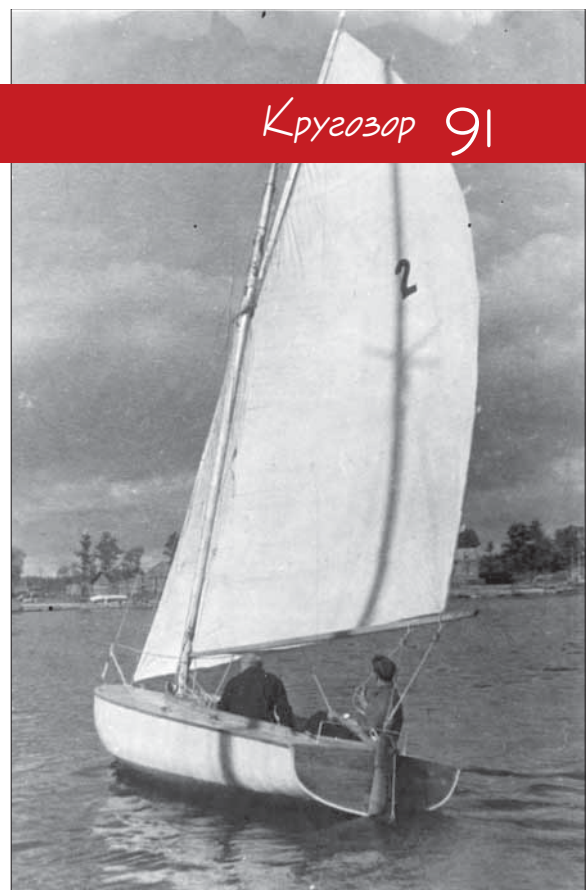
реки при попутном ветре – приладит он к длинной палке полотнище, и получится парус.

Не были редкостью на Волге и настоящие яхты, даже крейсерские. Парусное вооружение – гафельное, бермудское – только входило в практику, на всей средней Волге треугольными парусами фасонила только одна яхта – «Клео». В Саратове тогда действовали три яхтенные верфи. В том же Саратове было три яхт-клуба.

Сережу Ухина привел в яхт-клуб дядюшка Михаил Жегин – заядлый яхтсмен. Большую яхту «Бой» мальчишка видел только с берега. Когда вышли на волжский простор, впервые ощутил он кожей упругость ветра, а ухо улавливало только один звук – плеск волны о борта. И память сохранила это ощущение на всю жизнь.

Сережка Ухин готов был сутками драить палубу, откачивать воду из трюма, лишь бы не прогнали с яхты. Больше всего его поражала загадка – как так быстро она мчит по волнам без винта, без пара и другой вспомогательной силы? Мальчишеское воображение легко поддается иллюзиям. К счастью, Сергей Ухин не остался у них в плену. Разгадать техническую или природную







загадку стало потребностью, neodолимой страстью, сопутствовавшей ему всю жизнь.

В одиннадцать лет Сергей уже был полноправным членом команды швертбота «Ушкуйник». Тогда же он успел поработать вместе с братом Всеволодом маляром на верфи. Лишь бы своими глазами увидеть, как возникает судно с идеальными обводами, стрелами мачт, хитроумным рангоутом и такелажем. Пожалуй, тогда и открылась ему непреложная истина – не бывает яхт, похожих одна на другую.

В те далекие 1920-е годы Сергей Ухин впитывал лишь азы кораблестроения. Среди его первых учителей был знаменитый яхтсмен Николай Алексеевич Мясников. Его знали яхтсмены всей страны: создатель Поволжских регат. Пройдут годы, и волжские традиционные мемориалы заслуженного мастера спорта, тренера яхтсменов олимпийской сборной на Играх в Хель-

синки, первого чемпиона страны Н. А. Мясникова неоднократно будет судить Сергей Ухин».

Читайте – завидуйте

Спортивные достижения Ухина в довоенный период впечатляют. После сдачи теоретических и практических экзаменов на рулевого 2-го разряда он получил право самостоятельно выступать на открытых соревнованиях и плавать без ограничения района по Волге. В 1928 году, будучи командиром швертбота «Борей», Сергей Ухин выиграл первенство Саратова, победив в шести гонках из восьми.

Наряду с занятиями по парусному спорту Сергей увлекался греблей. Побеждал в гонках академических четверок распашных и в заездах по народной гребле в первенстве родного города. В 1930 году участвовал в шлюпочном переходе военно-морских шестерок, организованном Центральным Со-

ветом ОСОАВИАХИМа по маршруту Ленинград – Астрахань. В 1931 году в Москве, где Сергей жил короткое время, он организовал первую парусную секцию при водномоторном клубе «Автодор».

В конце 1934 и начале 1935 годов плавал на морских судах Совторгфлота. Вынужденный частично отрываться от общественной работы в яхт-клубе, тем не менее, он оставался председателем Совета, принимал самое активное участие в восстановлении и постройке парусно-спортивного флота.

В 1936 году Ухин поступил в Мореходное училище в Ленинграде, и в том же году получил высшую квалификацию «Яхтенный капитан дальнего плавания», занял 2-е место в морской 300-мильной гонке на приз ВЦСПС на яхте «Большевик».

В 1937 году при создании нового ДСО «Моряк» Сергей Иванович открыл при обществе парусную сек-

цию и организовал строительство флота из 10 вымпелов, доведя численность секции до 180 человек. В том же году он выиграл абсолютное первенство четырех морей – Балтийского, Черного, Азовского и Белого – на яхтах и швертботах.

В 1938–1940-х годах Ухин плывал капитаном на яхте «Рабочий», на которой победил в первенстве ВЦСПС в 300-мильной гонке и занимал неоднократно первые места в гонках на приз XXIV, XXV МЮДа, ЛООСВОДа, призы «Открытия навигации» и др.

Переехав в Ленинград (где по-

лежащей яхт-клубу «Водник». Одновременно был председателем парусной секции «Водника» и председателем экзаменационной комиссии клуба.

В 1940 году на Всесоюзном съезде по парусному спорту в Москве Сергей Иванович сделал доклад, который вошел в основу правил обмера парусно-спортивных судов (корпусов и парусов), на этом же съезде он был избран членом Всесоюзной парусной секции. Позже Ухин неоднократно участвовал во Всесоюзных конкурсах по проектированию спортивных го-

После окончания Кораблестроительного института Ухин был направлен на работу на судостроительный завод «Судомех», он же «п/я № 196». Здесь Сергей стал председателем заводского физкультурного Совета. Как хорошего специалиста его поставили на ремонт и строительство подводных лодок, бронированных «морских охотников». Трудно поверить, что, будучи высоким и статным мужчиной, в блокаду он весил 42 кг. Невзирая на изнуряющий труд, он сумел перевезти на завод и этим спасти несколько швертботов и килевых яхт. Впоследствии удалось их отремонтировать и после снятия блокады выйти на них в Невскую губу.

Ухин принимал активное участие в проведении спортивных мероприятий в Ленинграде, был председателем Оргбюро городской парусной секции и секции спортсооружений города.

В парусной секции Дворца пионеров, которую организовал Сергей Иванович, занимались 70 школьников. Многие из них в дальнейшем не бросили парусный спорт, в том числе будущие мастера спорта В. Попель, Б. Ильин и другие.

После войны: жизнь заново

В послевоенные годы биография Сергея Ивановича Ухина была не менее насыщена событиями и достижениями. С 1945-го по 1948-й, работая инспектором Морского регистра в Финляндии и Восточной Германии, курировал строительство грузовых баркентин для Советского Союза. Всего в эти годы в Суоми было построено 107 таких судов, среди них – «Визе», «Рудовоз», «Шокальский», «Заря» и др. И в Финляндии Ухин не забывал парус: плывал на яхте «Ост» в Хельсинки и был членом яхт-клуба HSS.

Большая часть жизни в послевоенный период была отдана созданию судов различных типов. В 1949 году по его чертежам был спроектирован и впервые в Советском Союзе построен буер с жесткими аэроди-



мимо «Мореходки» окончил Кораблестроительный институт, а после войны – и Академию морского флота СССР) и работая в Балтийском морском пароходстве, Ухин был назначен командиром двухмачтовой яхты «Большевик», принад-

ночных судов, завоевал две первые премии и одну вторую (по классу судов М-30 и М-20). При проведении общегородских парадов в Ленинграде на Неве в День физкультурника дважды командовал флагманской яхтой.

намическими парусами. Он был автором проекта гоночной яхты международного класса «5.5», созданной в пятидесятые годы. На этой яхте он впоследствии принимал участие в гонках.

Как специалист по корпусам, с 1956-го по 1972-й Ухин руководил группой наблюдения за проектированием и постройкой судов от Министерства морского флота СССР на ленинградских судостро-

«М», на которых неоднократно завоевывал призовые и первые места на Балтийских регатах, первенствах СССР и чемпионатах города Ленинграда. На первенствах СССР, на судах, построенных по его проектам, было завоевано 6 золотых, 4 серебряных и 2 бронзовых медали.

В 1967 году Ухин принимал самое активное участие в создании отечественных национальных классов яхт по выработанной технической

одобрение на постройку. В 1979–1880-х годах Ухин принимал участие в Преодолимпийской неделе и регате Игр XXII Олимпиады в Таллине в качестве старшего мерителя.

До последнего дня жизни состоял Сергей Иванович в президиуме городской федерации парусного спорта и был председателем технической комиссии. В Центральном яхт-клубе являлся членом Совета и проводил занятия по аэро- и гидро-



тельных заводах. В частности, он курировал создание серии гражданских судов сухогрузного типа и контейнерного класса RO-RO. При его непосредственном участии в 1950–1970-е проектировались мощные ледоколы «Обь», «Лена», «Енисей». Невозможно не сказать, что Сергей Иванович Ухин был одним из создателей атомохода «Ленин». Среди технических идей, реализованных на «Ленине», множество принадлежит именно ему. Пожалуй, самая важная из них – специальный «бивень» на форштевне для отвода льдов от зоны гребных винтов.

Не менее значительная часть жизни Ухина по-прежнему была посвящена парусу. С 1947 года он был членом Ленинградской городской парусной секции и Федерации парусного спорта, возглавляя работу технической комиссии. С 1947 по 1966 год Ухин спроектировал 18 гоночных швертботов национального класса

комиссией (которую сам возглавляя 9 лет) Всесоюзной парусной секции «Классификации постройки и обмена спортивных судов».

Сергей Иванович двенадцать лет был председателем правления Центрального яхт-клуба Ленинграда. В этот период было организовано общественное конструкторское бюро из инженеров и архитекторов. Оно разработало форпроект реконструкции, который стал основой проектного задания и строительства сооружений Центрального яхт-клуба. При проектировании ЛенНИИпроектом яхт-клуба в Стрельне Сергей Иванович работал главным консультантом по всему комплексу сооружений.

В 1970 году по его инициативе была организована авторская группа яхтсменов, разработан технический проект учебно-гоночного швертбота, прошедший все инстанции и согласования и получивший

динамику парусного судна, а также выполнял другие общественные поручения по парусному спорту.

За шестьдесят лет занятий парусным спортом он воспитал сотни яхтсменов, получивших квалификации и спортивные разряды. Трудовая и спортивная деятельность С. И. Ухина отмечена премией Совета Министров СССР, орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За оборону Ленинграда», званиями «Заслуженный судостроитель», «Ветеран Балтийского флота», знаками «Почетный работник Министерства морского флота СССР», «Почетный физкультурник».

Давайте за этими сухими фактами биографии постараемся разглядеть человека, до последних дней преданного делу, однажды всецело захватившему его. Судьбами таких людей жива наша парусная культура ✕



Ширина судна: 15 футов — 4.57 м, длина: 51 фут — 15.55 м. Запас топлива: 940 л (бензин) + 470 л (ДТ). Запас питьевой воды: 1000 л. Двигатель: 2×ПМ Yamaha 100 л.с. (бензиновый). Генератор: Sole Diesel (диз.), мощность 13.8 кВт, 1 фаза, шумоизоляция. Электрическое подруливающее устройство мощностью 8 кВт, 250 мм.



Ширина судна: 17 футов 6 дюймов — 5.2 м, длина: 64 фута 9 дюймов — 19.80 м, длина передней палубы: 7 футов 9 дюймов — 2.4 м, платформы для купания: 4 фута — 1.2 м. Запас топлива: 1890 л, питьевой воды: 1000 л. Два стационар. дизельных двиг. Mercruiser DSD 2.0-170S мощностью 170 л.с., объемом 2.0 л., с колонками Bravo II 2.0, с комплектами приборов на двух постах. Генератор Kohler (дизельный) мощностью 17,5 кВт.



Ширина судна: 18 футов — 5.49 м, длина: 91 фут — 27.74 м, длина передней палубы: 13 футов — 3.96 м, длина платформы для купания: 6 футов — 1.83 м. Запас топлива: 1890 л, питьевой воды: 1512 л. Объем накопительного бака: 1134 л. Двигатель: 2×Cummins QSD (дизельный), объем 4,2 л., 270 л.с., колонки Bravo II. Генератор: Onan (дизельный), мощность 22.5 кВт, 1 фаза.

Тест-драйв вашей продукции на страницах журнала

Приглашаем верфи и отечественных производителей лодок, катеров, яхт, дополнительного оборудования (а также дистрибьюторов импортных брендов) в рубрику «Мерная миля»! Наши специалисты проведут независимые испытания вашего плавсредства в любом регионе России и за рубежом. Публикация в журнале, экспертная оценка и рекомендации специалистов.

КАТЕРА и ЯХТЫ

Подробности по телефонам:

+7 (812) 312-5360, 314-3942

