

П А Р У С Н Ы Й
1 9 1 4 С П О Р Т 2 0 1 4
П Р И К А М Ь Я

я х т с м е н ы я х т - к л у б ы я х т ы р е г а т ы п о х о д ы



Со времени образования в Перми первого яхт-клуба прошло сто лет. За этот «век под парусами» пермские яхтсмены не раз становились чемпионами и призёрами всероссийских и всесоюзных соревнований, участвовали и побеждали в международных регатах, совершали дальние спортивные плавания. О становлении парусного спорта в Прикамье, знаменитых яхт-клубах, замечательных яхтсменах и о том, чем живёт и как развивается пермский яхтинг сегодня, рассказывает эта книга. Мы гордимся историей пермского парусного спорта и не сомневаемся в том, что впереди у наших яхтсменов — большое будущее, новые достижения и яркие победы.

**Алексей Санников,
председатель
Пермской краевой федерации
парусного спорта**



**СТРАНИЦЫ
ИСТОРИИ**

Первые яхты и яхтсмены Перми

Пермский парусный спорт
в 1927–1945 годах

Послевоенные годы

Пермский парусный спорт
в 60-е–80-е годы

Переходные годы



*Только ветер поймал в паруса ты
Чуть заметным движеньем руля,
И уже убегает от яхты
Наклонённая набок земля.*

*Впереди горизонт серебрится,
За собою зовёт и зовёт.
Словно белые лёгкие птицы,
Устремляются яхты вперёд.*

*Тихо кружатся чайки над морем,
И журчит за кормою вода.
Со стихией жестокою споря,
Будем помнить о доме всегда.*

*Угасает заря над волною,
Тихий бриз шевелит паруса.
Мы уходим, товарищ, с тобою,
Покидая любимых глаза.*

Евгений Лежнёв



ПЕРВЫЕ ЯХТЫ И ЯХТСМЕНЫ ПЕРМИ. ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПЕРМСКОГО РЕЧНОГО ЯХТ-КЛУБА

Когда в Перми появились первые парусные яхты? Кому они принадлежали? Кто их строил или покупал? Кто ходил под парусом? К сожалению, известно об этом совсем немного. Первое упоминание о пермских яхтах относится к 1897—1899 годам и связано оно с именем бухгалтера (тогда он назывался «счётный работник») Мотовилихинского завода Алексея Ивановича Юхнёва. Именно его, думается, с полным правом можно назвать основоположником пермского яхтинга. Юхнёв начал выписывать иностранные журналы, чертежи яхт и сам приступил к их постройке. Это был замечательный энтузиаст и увлечённый человек. Большую часть своей жизни он отдал парусу, построив 11 яхт различных типов, последняя из которых, «Дедушка», просуществовала до 1936 года.

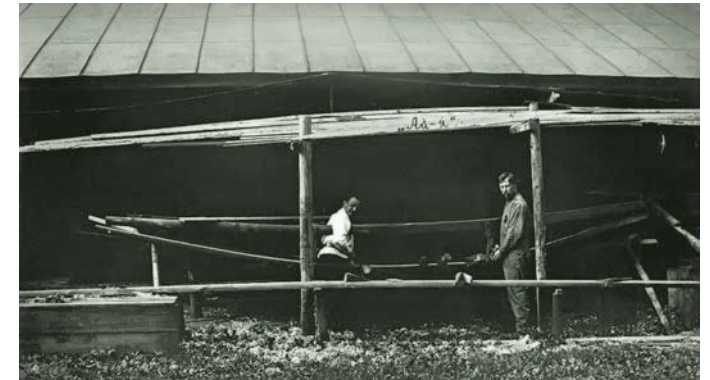
У Юхнёва нашлись соратники и последователи, которые также стали строить яхты, беря за основу чертежи английских конструкторов и внося свои корректировки в устройство корпуса, рангоута и парусов. В 1905 году на рейде у Мотовилихи насчитывалось до семи вымпелов, а в 1915 году их было уже 15. В архивах Пермского краевого музея сохранился ряд фотографий, выполненных в виде почтовых открыток, датированных 1909—1917 годами, с яхтами, идущими под парусами по Каме или стоящими у берега. Это яхты с романтиче-



Яхта
«Мечта»
на курсе
галфвинд.
1912 год



Яхты
«Мечта»
и «Три
звезды».
1912 год



Строительство
яхты
«Ай-я».
1913 год

скими названиями — «Мечта» (1912), «Три звезды» (1912), «Ай-я» (1913) и другие.

Проводились и соревнования яхт, о чём свидетельствует фотооткрытка, датированная 6 августа 1912 года, на которой изображены две яхты — «Мечта» и «Три звезды» с надписью «II заезд».

Конечно, такие соревнования ещё нельзя назвать спортом в чистом виде, скорее, это был увлекательный активный отдых. Но именно он подготовил почву для создания в Перми настоящего яхт-клуба.

Надо сказать, что в конце XIX — начале XX века по инициативе любителей водных видов спорта открытие яхт-клубов в России наблюдалось повсеместно. Так, в Москве яхт-клуб открылся в 1860 году (он объединял в основном гребцов), в Саратове яхт-клуб открылся в 1870 году, в Ростове — в 1883-м, в Севастополе — в 1886-м, в Вятке — в 1896-м, в Одессе — в 1897-м, в Екатеринославле — в 1898-м, в С.-Петербурге — в 1901-м, в Самаре и Нижнем Новгороде — в 1908-м, в Архангельске — в 1913-м. Однако под вошедшим в моду термином «яхт-клуб» совсем не обязательно подразумевались наличие в нём парусных яхт и ориентация на парусный спорт. Собственно яхт в яхт-клубе могло не быть совсем, так как не все города имели соответствующие для хождения парусных яхт водные просторы, поэтому яхт-клубами культивировались самые различные виды спорта, но преимущественно водные — гребля, плавание и т. п.

К организации яхт-клуба и развитию водных видов спорта в Перми, по примеру других городов России, подталкивала общественность города. Так, в 1906 году в августовском номере газеты «Пермские ведомости» появился «Маленький фельетон». В нём автор сетовал на то, что на полноводной красавице Каме недостаточно развит гребной и парусный спорт, несмотря на широкие водные просторы и имеющийся строительный материал (лес), наличие прекрасного места для здания яхт-клуба, который предлагалось





Здание
Благородного
собрания
на улице
Сибирской.
Пермь,
начало
XX века

построить в «Козьем загоне» (ныне — сад им. Ф. М. Решетникова), «отданном в пользование скорее кабацкой шпаны и проституции, чем приличных обывателей». Автор утверждал, что желание посвятить себя активному отдыху на воде у пермяков есть, что вопрос об основании в Перми яхт-клуба поднимался уже не раз. Состояние пермского водного спорта сравнивалось с давно процветающим яхт-клубом в Вятке — на небольшой речке с одноимённым названием, притоке Камы. Автор призывал пермских предпринимателей к организации в Перми яхт-клуба, с надеждой, что «сотни рук раскроют свои кошельки на поддержку этого предприятия», и рисовал радужную картину будущего: «...в Загоне красуется изящный павильон яхт-клуба, а на Каме — целая флотилия лодок: челноки, челны, шкауты, кусовики, савойские лодки, карбасы, двухрулевые лодки, триремы, биремы, униремы, боты, шлюпки, бриги... Среди обывателей приобретутся... такие доселе малоупотребительные словечки, как румпель, штурвал, лоция, рей, канифас и т. п. «Загон» оживёт. В нём загремит музыка. Героев, яхт-клубистов, взявших призы на гонках, публика будет увенчивать... не лаврами, потому что в Перми их нет, а хотя-бы цветами...».

Отклик на этот страстный призыв произошёл только через 8 лет. В начале 1914 года, по инициативе пермских любителей спорта Н. Д. Соларёва, Н. С. Тэслера, Т. И. Овчинникова и Н. М. Чинаева, появился первый яхт-клуб и в Перми. К сожалению, неизвестно, сколько он объединил яхтсменов и сколько яхт — все имеющиеся в Перми или только их часть, и каких типов (размеров) они были. Точно неизвестно даже то, были ли сами инициаторы со-



здания Пермского речного яхт-клуба яхтсменами. Однако среди первых пермских яхтсменов, кроме вышеназванного Алексея Ивановича Юхнёва, можно с уверенностью назвать также Николая Ивановича Зудова, Михаила Павловича Серебренникова, Захара Михайловича Семёнова, которые в качестве таковых упоминаются и в советское время — в 1927-м и последующих годах.

Итак, 2 февраля 1914 года под председательством Н. А. Иванова состоялось первое учредительное собрание Пермского речного яхт-клуба, на котором присутствовало 40 человек. Проходило оно в здании Благородного собрания (ныне — Культурный центр ГУВД Пермского края), в этом же здании проходили собрания пермских любителей водных видов спорта и в дальнейшем. Был рассмотрен проект Устава и определены размеры членских взносов, одобрены образцы флагов и знака яхт-клуба, а также утверждена форменная одежда.

6 марта Устав клуба был утверждён. Согласно ему районом деятельности клуба был и город Пермь, река Кама с притоками в пределах Пермской губернии; вступать в яхт-клуб могли любые лица обоего пола, принятые в члены клуба большинством голосов, при этом существовало менее демократичное правило, по которому дважды забаллотированный кандидат навсегда лишался права вступать в клуб.

16 марта состоялось общее собрание, на котором выбрали первый состав Комитета клуба и ревизионную комиссию.

Символика клуба

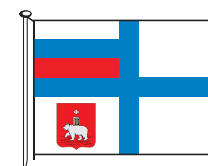


ЗНАК КЛУБА:

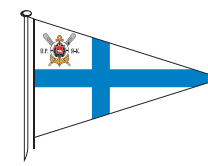
спасательный круг с инициалами П.Р.Я-К., в середине коего помещается полный знак губернии, спасательный круг лежит на скрещенных вёслах и двухлапом якоря.

ФЛАГИ ЯХТ-КЛУБА:

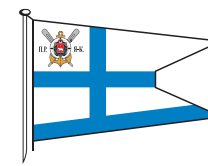
кормовой
флаг



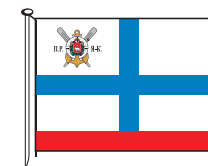
стенъговый
флаг
(вымпел)



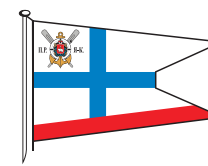
брейд-
вымпел
командора



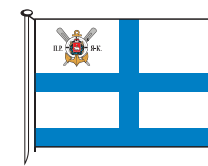
флаг
гоночной
комиссии
и комитета



брейд-
вымпел
вице-
командора



флаг
почётного
члена
яхт-клуба



В Комитет вошли Фёдор Иванович Красильников, Фотий Иванович Марков, Павел Фёдорович Матвеев, Иван Иванович Кожевников. Командором яхт-клуба был избран Александр Данилович Ржевин, вице-командором — Николай Дмитриевич Соларёв, казначеем — Тихон Ишполитович Овчинников, секретарём — Николай Михайлович Чинаев.

В Ревизионную комиссию вошли Григорий Алексеевич Романов, Карл Германович Штрэк и Захар Матвеевич Семёнов.

В яхт-клубе была также учреждена Гоночная комиссия в составе: председатель — Фёдор Иванович Красильников, члены — Анатолий Григорьевич Новиков, Николай Михайлович Чинаев, Алексей Иванович Юхнёв, Владимир Григорьевич Иноходов, Константин Константинович Павлов.

Как и все яхт-клубы, Пермский яхт-клуб действовал на коммерческой основе. Годовой взнос составлял 10 рублей, а вступительный — 5 рублей. Для почётных пожизненных членов был установлен единовременный взнос — 250 рублей. (Для сравнения: в 1914—1915 годах белый хлеб стоил 2 рубля 20 копеек за пуд, чёрный хлеб — 1 рубль 10 копеек за пуд, яйцо — 20 копеек за 10 штук, мясо отварное — 20 копеек за фунт. На 1 рубль можно было купить, например, 2 килограмма мяса или 12 литров (ведро) молока. Железнодорожный билет 3-го класса до Москвы стоил около 17 рублей.) Гости, по рекомендации членов клуба, могли посещать его помещение за плату. Без рекомендации в качестве гостей допускали офицеров военного флота и членов других яхт-клубов.

Первое
здание
яхт-клуба
в Перми.
1914 год



Реклама
товаров
магазина
Т. И. Овчинникова,
одного
из основателей
пермского
яхт-клуба

1 апреля 1914 года на экстренном общем собрании членов клуба в его почётные члены были избраны губернатор И. Ф. Кошко, вице-губернатор В. И. Европеус и городской голова П. А. Рябинин. На этом собрании также обсуждали вопрос о месте для устройства пристани яхт-клуба и правила внутреннего распорядка яхт-клуба.

26 апреля 1914 года газета «Пермские ведомости» сообщила, что «городская управа отвела место для яхт-клуба на берегу Камы под кафедральным собором, занимавшееся ранее купальнями Овсянникова». Это место город уступил яхт-клубу на первый год безвозмездно, без арендной платы.

Смета на строительство здания яхт-клуба составила около 2500 рублей. В первую очередь было решено построить платную купальню стоимостью около 1000 рублей, чтобы получать от неё доход с первого же года, приобрести до 15 гребных яликов, чтобы сдавать их в прокат и организовать платное обучение учащихся средних учебных заведений. В целом на строительство было ассигновано до 4000 рублей.

Вскоре купальня была открыта, о чём 15 июля 1914 года сообщили «Пермские ведомости». В том же 1914 году было построено здание яхт-клуба — небольшой деревянный домик — и оборудована его гавань. Клуб находился на левом берегу Камы, напротив Осинского спуска, который вёл к маленькой паровой пристани купцов Истоминых. Спуск получил своё название благодаря Осинской улице (в советское время она была переименована в улицу Жданова, а с 1989 года носит прежнее название), расположенной между улицами Куйбышева (прежняя Красноуфимская) и Попова

Гавань
яхт-клуба.
1914 год





Встреча екатеринбуржцев. Пермь, 19 июля 1915 года

Каток имел электрическое освещение и пользовался большой популярностью у горожан. 19 декабря 1914 года здесь состоялись первые официальные городские конькобежные соревнования. Участвовало 19 человек, состязавшихся по группам — на простых коньках и беговых. Клубные конькобежцы выступали не только дома, зимой 1914/15 года проходило первенство Урала по конькобежному спорту в Екатеринбурге, где участвовали спортсмены из Перми.

Соревновались на катке и фигуристы. В феврале 1915 года в городских соревнованиях приняли участие и женщины. На дистанции 300 метров первой прошла девица Казакова (с результатом 51 секунда). Было много зрителей, хотя пермяков, имевших коньки и умевших на них кататься, было мало. Специальной формы не было, состязались в повседневной одежде. Не было и подготовительной тренировки.

Кроме зимних видов спорта, Пермский яхт-клуб развивал и другие виды, прежде всего, связанные с водой (греблю, плавание), а также футбол, тяжёлую атлетику, лёгкую атлетику (бег, прыжки в длину и высоту, прыжки с шестом, метание диска и копья, толкание ядра). По этим видам спорта устраивались соревнования.

В 1915 году состоялось несколько закрытых состязаний на гребных и парусных судах, и был разыгран приз командора яхт-клуба А. Д. Ржевина, который получила яхта «Три звезды» З. М. Семёнова.

Этот год ознаменован и ещё одним важным событием в истории Пермского яхт-клуба. Общество велосипедистов бесплатно предоставило ему в аренду на три года свой велодром, на котором можно было организовать занятия и соревнования по футболу, лаун-теннису и лёгкой атлетике. Торжественное открытие спортивного поля состоялось 21 июня 1915 года, присутствовало три тысячи зрителей. После молебна состоялся матч по футболу. Футбол в начале XX века был одним из популярнейших видов спорта. В Перми он был общедоступным — в занятиях и соревнованиях могли участвовать не только действительные члены яхт-клуба, но и все желающие. В 1915 году на первенство Перми играло 12 команд, и первое место заняла команда яхт-клуба. Призами на футбольных соревнованиях, как обычно, были переходящие серебряные кубки. В этом же году также прошло первенство среди сильнейших футбольных команд Урала — Перми, Уфы и Екатеринбурга. По воспоминаниям очевидцев, поле было глинистое и не совсем удобное. В сырую погоду его размывало, в сухую — пыль стояла столбом, за что футболистов называли «пылесосами». (Это футбольное поле впоследствии стало территорией стадиона «Центральный», с 1980 года — «Юность».)

Можно сказать, что яхт-клуб стал фактически курировать футбол в городе. Футбольные команды существовали



Спортивный праздник, проводимый яхт-клубом в Загородном саду. 1915 год

в Перми и ранее, но они не отличались мастерством. Вот что писал о состоянии пермского футбола до открытия яхт-клуба один из ветеранов этого вида спорта С. М. Рабинович: «В тот период сборная Перми не отличалась ни зрелой тактикой, ни совершенством техники игры. Вратарь, например, считал, что не обязательно каждый раз ловить мяч, можно отбивать его кулаками обратно в поле. Так он и поступал». Неслучайно в 1913 году футболисты Перми проиграли екатеринбуржцам 0:8, а в 1914 году — 0:4. Но уже в 1915 году в матче с Екатеринбургом победа была на стороне команды Пермского яхт-клуба (несмотря на то, что в составе команды противника играли англичане). Тот же С. М. Рабинович так писал о роли яхт-клуба в становлении пермского футбола: «Созданная в Перми футбольная лига всю свою работу строила на базе яхт-клуба и велодрома. Она составила календарь розыгрыша Кубка города по футболу. Команды были разбиты на две категории. Улучшению техники и тактики в игре пермских футболистов в дореволюционный период способствовало временное пребывание в Перми спортсменов, хорошо известных в России. Это Хромов, бывший игрок сборной России, участник Стокгольмской Олимпиады 1912 года, вратарь Мартынов из сборной Москвы, Колайко из Петрограда, А. Сергеев из Риги, Г. Манский из Одессы, а также студенты, прибывшие в родной город в летний каникулярный период из столичных институтов. Немалую долю навыков привили футболистам некоторые из военнопленных венгров».

Сохранились воспоминания о команде яхт-клуба старейшего вятского футболиста Александра Цезаревича Пуни, который застал уже другой уровень футбола в Перми. Его воспоминания драгоценны тем, что содержат описание стадиона и помещения клуба. «25 мая 1916 года в Вятку, в мой





Футбольная команда «Иманто». 1916 год

адрес пришло письмо из Перми. Вскрыл я его... и дух захватило... пермская команда «Яхт-клуб» приглашает нашу команду «Спорт» приехать и провести два товарищеских матча с командами «Яхт-клуб» и «Иманто». Все расходы по приезду и приёму команды обеспечивались «Яхт-клубом»... Предложение было великолепным, заманчивым. Но в то же время не хотелось нам ударить лицом в грязь. О пермском футболе мы кое-что знали из журналов. Судя по описаниям, «Яхт-клуб» была сильной командой. И всё же в конце концов решили — поедem... Утро. Через несколько часов Пермь. Все одиннадцать [вятских футболистов] уже на ногах. Позавтракали. Ведём деловой разговор: как добраться до яхт-клуба (мы ведь в Пермь попадаем впервые). Судили, рядили и пришли к одному: язык не только до Киева, но и до яхт-клуба доведёт. Подъезжаем... Выходим из вагона. И вдруг видим — спешит к нам группа ребят. Да, к нам! Вот уже дружески протянутые руки. Нас встречают! Неожиданный и приятный сюрприз. Смешиваясь гурьбой, знакомясь по пути друг с другом, выходим на привокзальную площадь. И здесь второй сюрприз: нас усаживают на извозчиков. Так торжественно мы следуем через весь город... в конец Сибирской улицы, где рядом с чудесным парком был расположен стадион яхт-клуба. На нас он произвёл тогда огромное впечатление. Большой двухэтажный навильон, на втором этаже которого было отведено помещение для нас, теннисные корты и настоящее футбольное поле, разлинованное, ворота белые, с сетками, и трибуны вдоль одной из боковых линий. И хоть на поле не было ни травинки, «настоящая пустыня», как потом мы говорили о нём, всё вместе взятое потрясло нас... Несколько подавленные «великолепием» увиденного, приземившиеся, мы устраивались: выбирали каждый по своему вкусу «отдельный номер» на общем борцовском ковре... Деловито пошли осматривать поле, ворота, все закоулки стадиона, потом отправились познакомиться с городом, пооббе-



Футбольная команда «Яхт-клуб». 1916 год

дать. В городе нас снова ждал сюрприз: афиши извещали, что 5 июня состоится футбольный матч между командами Вятки («Спорт») и Перми («Яхт-клуб»)...

В 1915 году в Перми состоялось два состязания по лёгкой атлетике: 21 июня (день открытия спортивного поля при яхт-клубе) и 12 июля. Выступали по следующим видам спорта: бег на 100, 400, 1500 метров, метание диска, копья, ядра, прыжки с разбега в длину, в высоту, с шестом. Членами яхт-клуба были установлены городские рекорды: бег на 1500 метров — 5 минут 10 секунд, Л. Конев; прыжок в длину — 5 метров 15 сантиметров, С. Капустин; прыжок в высоту — 1 метр 48 сантиметров, С. Капустин; прыжок с шестом — 2 метра 7 сантиметров, С. Капустин.

В Перми в начале XX века существовало Общество любителей французской борьбы и тяжёлой атлетики, слившееся с яхт-клубом после его учреждения. В 1915 году открытые состязания по французской борьбе в яхт-клубе не проводились, но проходили занятия, которыми руководил член яхт-клуба Константин Павлов, по специальности юрист.

28 февраля 1916 года состоялось организованное яхт-клубом первое официальное состязание лыжников в Перми. Старт начинался у базы яхт-клуба на левом берегу реки Камы. Маршрут лежал по льду Камы до Верхней Курыи и обратно. Дистанция составляла 10 вёрст. Лучшие спортсмены проходили её за 1 час 10 минут.

12 июня 1916 года были устроены первые официальные гребные соревнования на Каме. Участвовало 8 плюпок-двоек с рулевым. Дистанция была около 3 вёрст. Первыми закончили её гребцы В. Бояринов, В. Александров с рулевым В. Новиковым. Они прошли дистанцию за 15 минут 30 секунд. 17 июня состоялись вторые гоночные состязания — на яликах. Дистанция от яхт-клуба до Мотовилихинского острова была пройдена теми же гребцами за 40 минут 28 секунд (лучший результат). В том же году состоялись первые соревнования на байдарках-одиночках. Дистанцию от устья реки Гайвы до Егошихи и обратно победитель её М. Тимофеев прошёл за 21 минуту 27 секунд.

10 июля 1916 года по инициативе клуба были устроены первые официальные городские соревнования по плаванию. Был заплыв на 600 метров вниз по течению Камы, в котором участвовало 8 спортсменов. Победителем стал И. Рубен, прошедший это расстояние «саженками» за 9 минут 16 секунд.

В январе 1917 года состоялась встреча по конькам между Мотовилихой (пригород Перми) и Пермью. Забег на 10 000 метров выиграл член яхт-клуба Пётр Тохтуев (с результатом 22 минуты 20 секунд).

В этом же 1917 году Пермь, как и вся страна, пережила революционные вихри. Бурные события революции





Вид
на Пермь
со стороны
Камы.
Начало
XX века

и Гражданской войны принесли потрясения в жизнь города. Но молодой Пермский яхт-клуб продолжал действовать и в это непростое время, хотя поддержки и одобрения со стороны новой власти не имел. Видимо, поэтому в конце 1922 года Губсовет физкультуры и постановил его ликвидировать. Об отношении советской власти к пермским яхт-сменам мы узнаём из Путеводителя по Перми 1926 года, где яхт-клуб охарактеризован как спортивный кружок, относившийся к организациям физкультуры, которые «далеко не соответствовали своему назначению: громко заявляли о своей аполитичности, занимались узким спортом, слабо привлекали молодёжь».

Несмотря на кратковременность существования в Перми яхт-клуба, он заслужил право считаться главным центром спортивной жизни в губернии. Значительная часть соревнований, устраивавшихся в регионе, прошла по его инициативе. За три года своей активной деятельности (1914—1917) и до момента ликвидации Пермский яхт-клуб сумел внести значительный вклад в развитие спорта на Урале.

Какая судьба постигла яхт-клуб, его членов, его имущество, в том числе и яхты, после 1922 года — неизвестно. Есть некоторые сведения лишь об одном основателе клуба — Николае Сергеевиче Тэслере. В 1923 году он как бывший член социал-революционной партии (эсер), был арестован, но вскоре отпущен. В 1933 году его вновь арестовали и отправили в лагерь. Известно, что он имел возможность эмигрировать, но всё же остался в Перми. Что его здесь держало? Родные, город, любимые яхты? Может быть... Нам этого уже не узнать.



ПЕРМСКИЙ ПАРУСНЫЙ СПОРТ В 1927—1945 ГОДАХ. «ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ»

«Организованный» парусный спорт в Перми возродился в 1927 году. 26 июня 1927 года был создан парусный кружок при ОСНАВе (Общество спасания на водах), в который вошло 14 человек. Членами этого кружка были Лев Петрович Альбинский, Николай Иванович Зудов, Михаил Павлович Серебренников, Владимир Николаевич Толчин, Владимир Николаевич Суслин и другие. В. Н. Суслин и Л. П. Альбинский входили в Совет ОСНАВа (в 1929 году членами этого Совета также были Н. Горбатов, Ощепков и К. Жолобов). С уверенностью можно предполагать, что Зудов и Серебренников — это те спортсмены, которые были членами Пермского речного яхт-клуба ещё в 1915 году. Неизвестно, вошли ли в этот кружок другие яхтсмены дореволюционного периода, как и неизвестно, сохранились ли к 1927 году их яхты. Возможно, что какая-то часть флота оставалась той же, что была в яхт-клубе в 1914—1922 годах, ведь после его упразднения прошло всего лишь пять лет. Ясно одно, что раз был создан кружок, были и яхты, но сколько их осталось после 1922 года и как они использовались (или хранились) эти пять «замороженных» лет, были ли построены за это время какие-то новые яхты — неизвестно. Неизвестно также, находились ли в это время яхты дореволюционного периода в частном владении или же были экспропрированы и принадлежали ОСНАВу. Можно лишь предположить, что часть яхт дорево-

Члены
парусного
кружка
ОСНАВа.
1927 год





Владимир Николаевич Толчин с моделью яхты «Галля», за которую получил 1-й приз по судомоделизму. 1928 год

В. Н. Толчин — незаурядный человек, инженер-изобретатель. В 1930 году, в возрасте двадцати двух лет изобрёл «инерцоиды» — удивительные механизмы с переменным центром масс, после запуска способные двигаться без подведения дополнительной энергии. Они до сих пор будоражат научный мир.

люционной постройки всё же оставались в строю и в 1927—1932 годах.

Восстановить фамилии яхтсменов, названия яхт и даже события тех лет помогают сохранившиеся фотоархивы Владимира Николаевича Толчина (фото 1927—1932 годов) и Николая Александровича Алфимова (фото 1927—1953 годов), пермских яхтсменов того времени.

По фотоархиву В. Толчина определены следующие яхты парусного кружка в период с 1927 по 1932 год (как правило, со сменой владельца яхты переименовывались): «Фея» — «Джек» В. Ведерникова; «Сармат» — двухмачтовая шхуна авиашколы; «Аврал» — «Сказка» Серебренникова; «Галля» — «Дженни» — «Пробеговая» — «Донат»; «Норд» — «Тарановский ботик»; «Пионер»; «Пингвин»; NAROR; «Бродяга»; «Кай-Кай» Абрашева; «Водяной» Зудова; «Крокодил» Зудова; «Мечта»; «Ариэль»; «Апаш»; «Буря»; «Аврал»; «Пчёлка»; «Редутабль»; «Легенда»; «Решительный»; «Забойщик» Б. Егорова. Из указанных яхт в период до 1918 года упоминаются только яхты «Сказка» и «Мечта».

Ряд фотографий имеет любопытные ремарки. Например: «Джек» (построен без пилы) — пионер парусного спорта в Перми. Погиб у В. Куры, зажатый баржами. Дырявое, жалкое еловое корыто. 10 раз проданный; «Мечта» — восстановленная всем коллективом, в последний день своего существования. 1930»; «Тяп-ляп» — вышел не корабль, а «Редутабль», тяп-ляп — без инструмента, вышла «Легенда». Капитан Костя Мальцев».

Михаил Павлович Серебренников. 1928 год



В. Н. Толчин на своей яхте перед выходом из гавани



Яхта «Сказка» М. П. Серебренникова





Молодые яхтсмены. 1920-е годы



На катке. Конец 1920-х годов



Вечер на рейде. 1928 год



На фотографиях В. Толчина и Н. Алфимова конца 1920-х годов встречаются подписи с именами яхтсменов: Александр Павлов, Василий Борщёв, Ксёна Васильева, Иван Родионов, Тамара Родионова, Лия Наседкина, Аркадий Иванович Рябов-Гампер, Егор Гампер, Владимир Павский, Рамзя Дуняшев, Константин Скалепов, Борис Душин, Александр Морозов, К. Родионов, А. Бирюков, Л. Кукушкин, Л. Павлова.

По воспоминаниям ещё одного яхтсмена — Г. Гуры, в эти годы парусным спортом в Перми также занимались С. Мякотин, П. Жолобов, К. Мальцев, Н. Львова, К. Морозов, Н. Тараканов, Н. Горбатов, А. Суслин, Н. Суслин, З. Семёнов, М. Катаев, С. Рогожников, Р. Гольдберг, Н. Абрашов, Г. Ханжин, Саюров, Клепиков, братья Иртеговы, Сергачёвы. Как видим, любителей паруса было совсем не мало!

По каким-то причинам здание первого Пермского речного яхт-клуба было снесено. Когда точно это произошло и почему, неизвестно. Практически на том же месте, где был первый яхт-клуб, ОСНАВ построило новое здание, напоминающее прежнее.

Спортсмены парусного кружка конца 1920-х годов, как и их предшественники, не только соревновались на яхтах, но и занимались греблей, плаванием. Зимой посещали каток, участвовали в лыжных соревнованиях.

Но, конечно, были и дальние спортивные походы. Так, в 1927 году яхтсмен Лев Альбинский совершает небывалое для того времени плавание



Николай Александрович Алфимов



Лев Павлович Альбинский

на парусиновой байдарке — до Севастополя, пройдя около 3500 километров!

В 1929 году две однотипные каютные яхты — «Напор» (NAPOR, № 6) и «Бродяга» (BRODJAGA, № 9) — тоже направились в длительное плавание. «Бродяга» дошёл до Саратова, а «Напор» — до Астрахани (это примерно 2545 километров). В плавании участвовали К. П. Родионов, Н. А. Алфимов, Л. П. Альбинский, А. Морозов, В. Борщёв и А. Павлов. Походу предшествовала тщательная подготовка яхт (сохранился расписанный по дням перечень необходимых работ, в который вошли ремонт рангоута, такелажа, дельных вещей, покраска и пр.).

12 июля яхты вышли в плавание. Провожали их всем клубом. Некоторое время яхты сопровождал эскорт из яликов. Путешествие нельзя назвать лёгким — были и штилы, и шторма. Уже через 4 дня, 18 июля, пришлось производить мелкий ремонт такелажа после шторма, закреплять тяжёлые яхты у берега на борт, мачтой параллельно земле. У Елабуги (640 километров от Перми), после одного из штормов, снова пришлось ремонтировать такелаж яхты «Бродяга». В Саратове Л. Альбинский и А. Морозов покинули яхты. «Бродягу» оставили в Саратове. Дальше до Астрахани пошёл только «Напор». Его плавание завершилось 11 августа. Оттуда он, вероятно, водным транспортом, был отправлен в Пермь.

Яхтсмены Перми в те годы не раз ходили в длительные походы. В основном эти «пробеги» совершались с пропагандистской целью деятельности ОСНАВа и организовывались его руководством.

Яхты того времени строились своими руками. Так, уже упоминавшаяся яхта «Напор» была построена в 1929 году Н. А. Алфимовым.





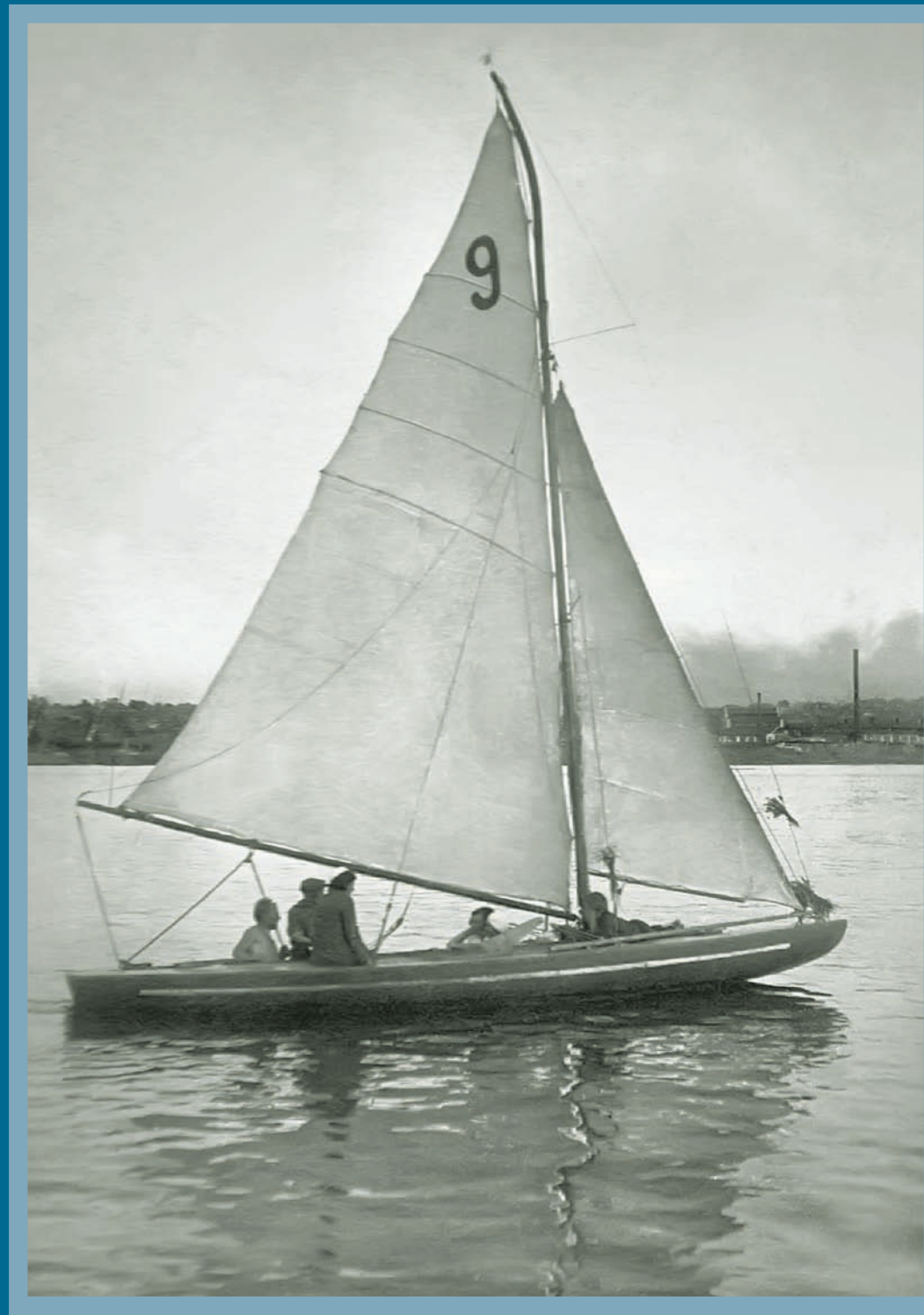
Яхта «Джек» («Фея») В. Ведерникова. 1929 год



Яхта «Ариэль» на рейде.
1920-е годы



Яхта «Водяной»
Н. И. Зудова. 1928 год



Яхта «Сказка». Рулевой — А. П. Павлов.
1920-е годы



**Строительство
яхты
«Напор».**
Слева
Н. А. Алфимов.
1929 год



**Строительство
яхты
«Ника».**
Справа
И. А. Бронников.
1929 год

В этом же году прямо во дворе своего дома И. А. Бронников вместе со своим другом построил двухшвертовую яхту «Ника» — по чертежам американской яхты «Ри-Ри».

Какими же особенностями обладали эти яхты и чем отличались от современных?

Многие лодки были низкобортными, с малой килеватостью (плоскодонными), с хорошим относительным удлинением. Почти все яхты имели длинные носовой и кормовой свесы, что при крене увеличивает ватерлинию, а следовательно, и относительное удлинение. А это способствует скоростным качествам. Хотя имелись яхты и с отсутствием свесов — на одном из снимков можно увидеть такую яхту. Она с клинкерной (внахлест, то есть «кромка на кромку») обшивкой, с бушпритом. Проглядывает и её название — Nord. Яхта «Аврал» — «Сказка», на которой рулевым ходил Серебrenников, имела длину около 6 метров, короткие латы на гроте. Яхта «Фея» — «Джек» и ряд других тоже имели клинкерную обшивку и высокие борта.

Вооружение всех яхт было гафельное, с четырёхугольными гротами. Грота-гикки были длинные. Ноки гиков при поставленном гроте поднимались высоко вверх, чтобы при своей длине и низких бортах не упирались в воду при крене и чтобы удобно было работать команде. Яхта «Ариэль» имела бакштаги, длинные носовой и кормовой свесы, стаксель по нижней шкаторине с гиком, за который прикреплялись стаксель-шкоты. У яхты «Водяной» был очень длинный грота-гик. Некоторые яхты имели бушприты. Паруса отдельных яхт были с рифами, причём даже стаксели, если они использовались с гиками. К мачте и гикам паруса крепились тонкими концами по всей длине шкаторин. Видимо, не у всех яхт гик крепился к мачте вертлюгом. На одном старом сним-



**Яхта
«Ариэль».**
1928 год

ке яхты видно, что гик имеет «вилку», которая охватывает мачту. Причём этот гик имеет двутавровое сечение. На стоянке гики укладывались на «козлы».

Не все яхты оборудовались бакштагами. Не видно и гик-оттяжек. На всех имеющихся фотографиях яхтсмены не несут на себе спасжилеты. Надувных либо наполненных пенопластом спасжилетов тогда ещё не было. Использовались пробковые спаспояса — жёсткие и тяжёлые. Работать в них во время хождения на яхтах было неудобно, поэтому их и не надевали, а держали просто «на всякий случай».

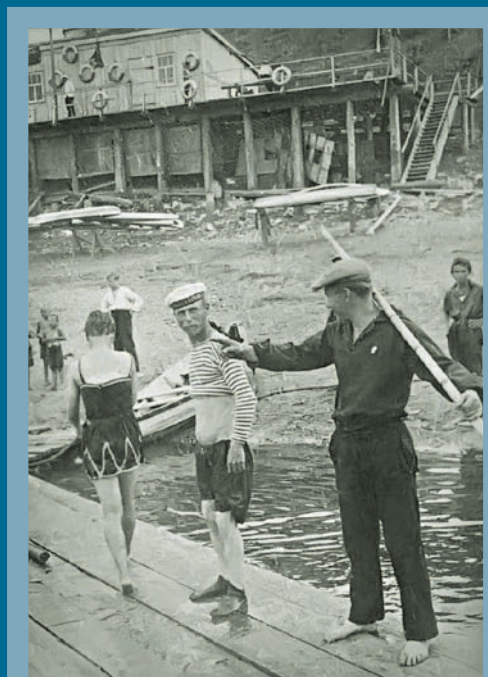




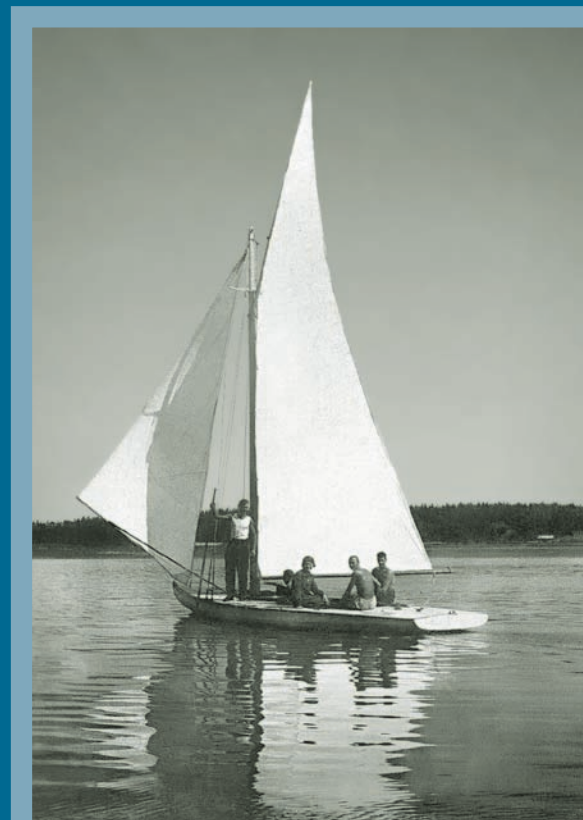
На яхте «Кай-кай» Егор Гампер (рулевой), Ксёна Васильева, Алексей Рябов (за стакселем) с друзьями-яхтсменами.
1927 год



Спортсмены ОСНАВа.
1929 год



Спасательная станция
ОСНАВа.
1928 год



Яхта «Водяной».
Начало
1930-х годов



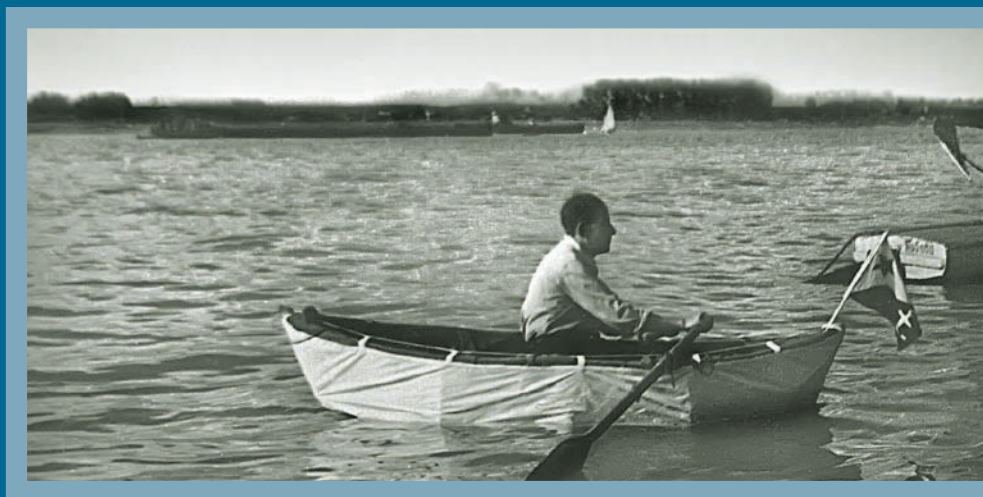
Яхта
«Кай-кай»
на рейде
ОСНАВа.
1928 год

А как ходили на яхтах в те годы, хорошо можно представить по фотографии яхты «Кай-Кай» 1929 года. Видно, что ветер неплохой, яхта имеет хорошую скорость. Экипаж откренивает яхту сидя на борту. Трапещий для откренивания яхт тогда ещё не знали. Впоследствии, для избежания «провисания» передней шкаторины стакселя, яхты некоторых конструкций имели деревянный штаг-пирс, в частности «эмки» — яхты класса М.

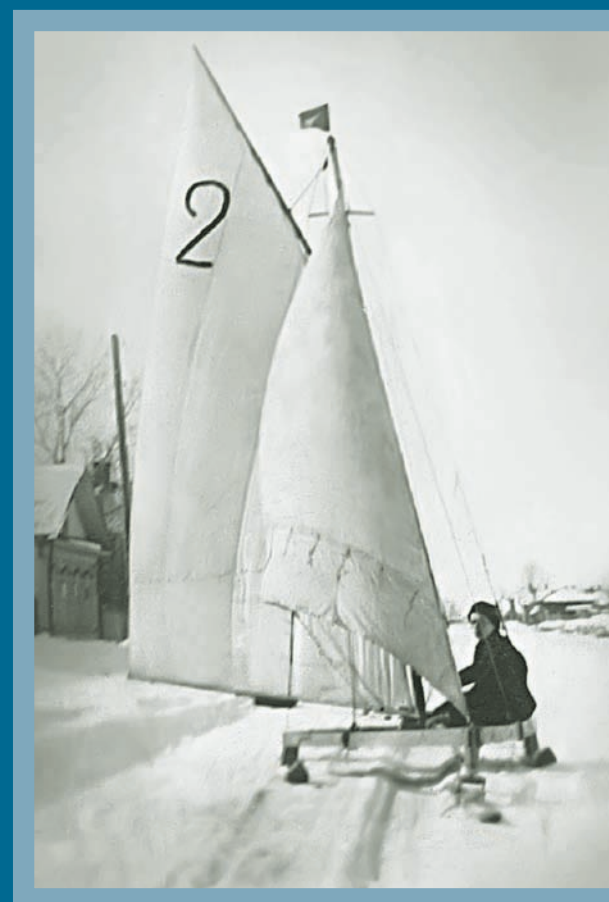
Сведений о том, организовывались ли в конце 1920-х годов парусные соревнования, не сохранилось. Наверно, какие-то гонки всё-таки устраивались, но по какой системе они проводились, неизвестно. Есть основания полагать, что спортсмены соревновались, как и в дореволюционные годы, на скорость прохождения определённой дистанции. Старт был раздельным, то есть яхты выпускались со стартовой линии по одной друг за другом.



Яхта
«Кай-кай».
1929 год



Н. П. Сулин в лодке собственной конструкции, которую брал на юг во время отпуска на Чёрное море, настолько она была лёгкой и компактной в разобранном состоянии. 1931 год



Под парусами на каное.
1929 год

Буер с парусом на улице
Пролетарской.
Мотовилиха, 1929 год.

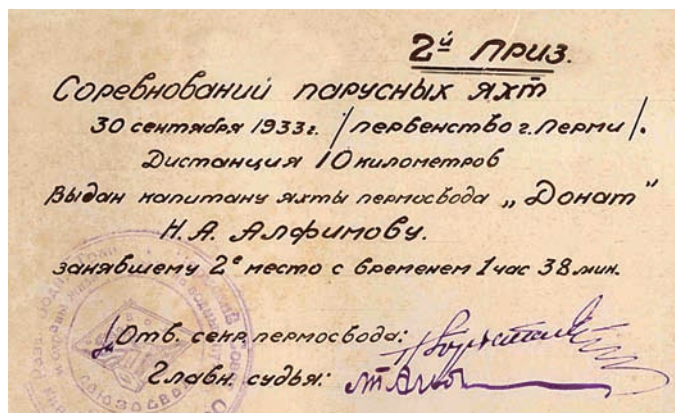
Экспериментаторы ставили паруса даже на байдарки, на каное и гребные шлюпки. Зимой ходили и на буерах — на лыжах.

В 1931 году ОСНАВ переименовали в ОСВОД, и парусный кружок стал частью этого ведомства. Учебно-Спасательным сектором Пермского райсовета ОСВОДа выдавался специальный билет на право выхода яхты с рейда яхт-клуба на камские просторы, в котором указывались название яхты и фамилия её капитана. В архивах сохранились названия яхт тех лет: 1934 год — «Север» Зудова; 1935 год — «Урал — ОСВОД», «Привал» Е. Розенштейна; 1936 год — «Кама» Ю. Павского; 1937 год — «Водяной» К. Родионова; 1939 год — «Лев» А. Морозова. Видно, что в 1930-е годы появились новые яхты (лишь «Водяной» упоминался и в 1927 году).

В 1933 году команда яхтсменов ОСВОДа — 17 человек — участвовала в эстафетных гонках, а также в Декаде ОСВОДа, победителем которой стал Николай Алфимов.

Что же представляли собой эстафетные гонки, которые довольно долгое время были такими популярными у яхтсменов? На воде буйками устанавливалась зона, в которой происходили старт яхт и передача маленькой плавающей вешки — эстафеты. Каждой команде, состоящей из определённого количества яхт, выдавались такие плавающие эстафеты.

Клуб
ОСНАВа.
1931 год



Диплом
Н. А. Алфимова.
1933 год

На некотором расстоянии от этой зоны устанавливался поворотный знак, который яхты, несущие эстафеты, должны были огибать, а потом возвращаться в зону передачи эстафет. Первая группа яхт стартовала одновременно — по одной из каждой команды. Пройдя дистанцию и вернувшись в зону, яхта опускала вешку на воду, а другая яхта команды подбирала её с воды и устремлялась на дистанцию. И так должны были сделать все яхты каждой команды. Побеждала команда, раньше всех доставившая эстафету последней яхтой.



Бессменный
старшина
станций
ОСНАВа
и ОСВОДа
Пестов.
1930 год

Спортивный
праздник
на воде.
Начало
1930-х
годов

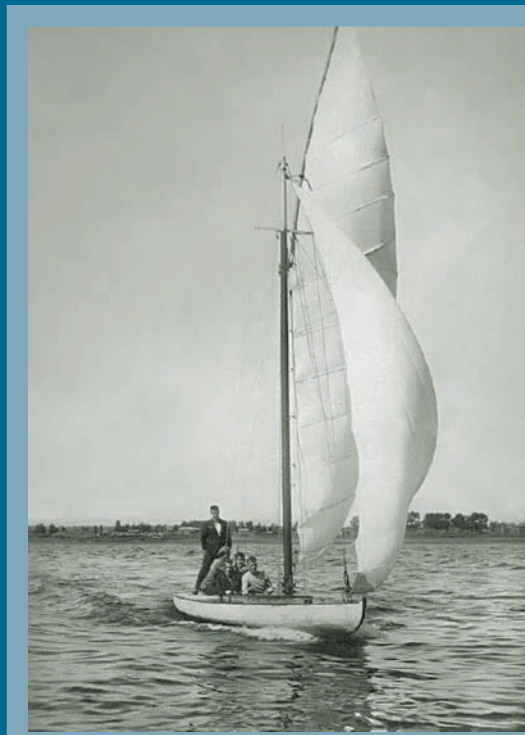




Николай Алфимов (слева от мачты) и Александр Павлов (справа) с детьми на яхте класса Р-30 «Дракон» . 1934 год



Декада ОСВОДа. Перед стартом. 1933 год



Яхта «Водяной». 1933 год



Эстафетные гонки. Начало 1930-х годов



Коллектив парусников после состязаний в декаду ОСВОДА. 1933 год



Команда
Перми
перед
стартом
эстафеты
Пермь —
Самара.
1934 год

В сентябре 1934 года пермские яхтсмены приняли участие во Всесоюзной эстафете им. А. В. Косарева Пермь — Самара. Плавание осуществлялось двумя каютными яхтами. Одна из них — яхта «Фиорд» — имела бермудское вооружение, а вторая — более низкортная и без рубки — гафельное. На парусах яхт были надписи «Эстафета им. Косарева Пермь — Самара». Старт эстафеты взяла 30 августа. Экипаж яхты «Фиорд» составляли 5 человек. Капитаном её был Н. А. Алфимов. Все члены экипажа имели единую форму одежды — белые брюки, тельняшки с эмблемой «Пермь — Самара» и белые форменные фуражки. По пути следования яхты останавливались в Бабке, Осе, Сарапуле, Челнах, Н. Девичьем и в других населённых пунктах. Везде по прибытии яхт устраивались митинги. Команда прошла маршрут в точно установленный срок, проделав в пути большую массово-политическую работу, и заняла 1-е место среди участников городов 3-го разряда (к такому разряду городов тогда относилась Пермь). В Самаре при большом стечении народа со-



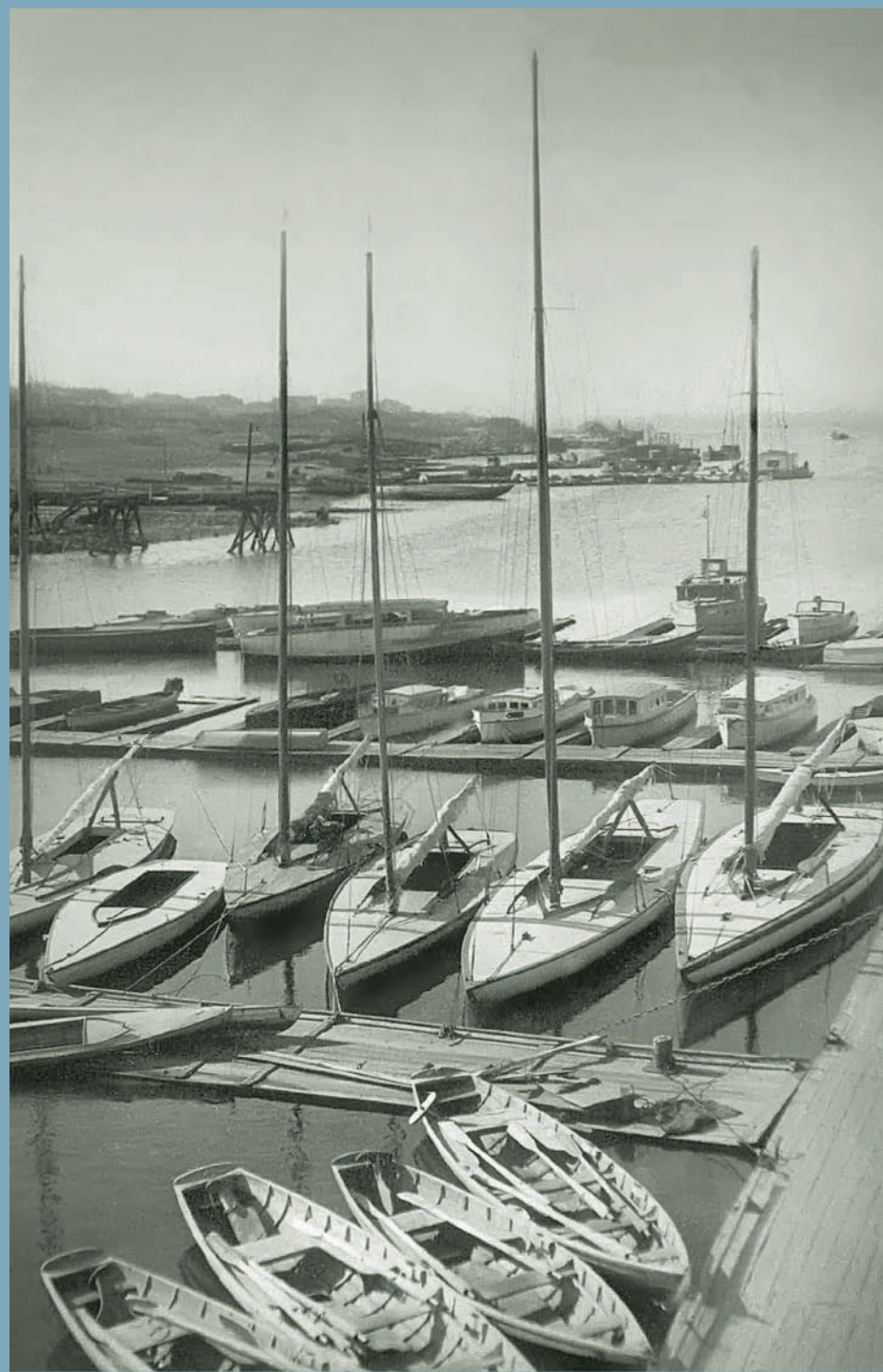
Парад в Самаре. 1934 год



Эстафета
Пермь — Самара.
1934 год



Прибытие в Самаре. 1934 год



Самарский спортивный рейд. 1934 год



стоялся торжественный парад участников эстафеты. Обрат-
но в Пермь яхты вернулись на буксире. Но по возвращении
в родной город спортсменов-победителей ждал неприятный
сюрприз — горсовет физкультуры отказался выплачивать им
суточные (около 1500 рублей), ссылаясь на то, что деньги
не переводит облсовет физкультуры. А ведь спортсмены
в пути расходовали свои личные средства! В декабре участ-
ники эстафеты Н. М. Горбатов и Н. А. Алфимов даже вы-
нуждены были обратиться от имени команды в газету. Чем
кончилась эта тяжба, неизвестно.

В 1935 году проводится эскадренное плавание по марш-
руту Пермь — Сарапул. В качестве штурмана яхты «Крас-
ный спорт» в нём участвовал Н. Алфимов.

В 1936 году создана Всесоюзная секция парусного спорта
(с 1959 года — Федерация парусного спорта СССР,
сейчас — Всероссийская федерация парусного спорта) и
в Ленинграде прошло первое Первенство СССР по парусно-
му спорту с пересадкой рулевых и экипажей, или, как ещё
называлось это соревнование — Розыгрыш первенства бас-
сейнов.

**Буксировка
яхт
в Пермь
после
пробега
Пермь —
Самара.
1934 год**





Сергей Николаевич Душеин за румпелем своей яхты

С. Н. Душеин в 1930—1940-х годах успешно участвовал во всесоюзных соревнованиях. Занимался не только парусом, был в числе лучших велосипедистов и конькобежцев города. Одним из первых в Перми получил звание судьи республиканской категории по парусному спорту. Основал парусную секцию «Кама» на Велозаводе. В конце 1960-х годов ещё судил пермские парусные соревнования в должности главного судьи.



Ленинградский яхт-клуб на Петровском острове. Пирсы. 1936 год

В нём участвовали представители 16 городов, в том числе и Перми. В конце августа 1936 года команда пермских яхтсменов выехала в Ленинград. В её составе были Николай Александрович Алфимов, Сергей Николаевич Душеин и Захар Матвеевич Семёнов. В заявке на участие в этих соревнованиях содержались сведения о спортсменах: «Алфимов Н. А., возраст 27 лет, стаж 10 лет, рулевой по швертботам и по килевым яхтам. Душеин С. Н., возраст 22 года, стаж 5 лет, матрос по швертботам и по килевым яхтам. Семёнов З. М., возраст 50 лет, 30 лет в парусном спорте, матрос по швертботам и по килевым яхтам». Соревнования проходили 28—30 августа. В гонках участвовали как швертботы (по гонкам с пересадкой рулевых), так и килевые яхты (с пересадкой экипажей). Для поездки на эти соревнования каждому яхтсмену-рулевому выдавалось Свидетельство Пермского ГорСФК, удостоверяющее, что он прошёл «испытания по управлению парусным судном, и ему предоставлено право на участие на Всесоюзных парусных соревнованиях 1936 года в качестве ответственного рулевого».

В Ленинграде соревнования проводились в яхт-клубе на Петровском острове. Гонки с пересадкой экипажей (для одиночных яхт — рулевых) в то время приобрели популярность и долгое время были основными соревнованиями в стране. Они исключали преимущество материальной части той или иной лодки — каждый экипаж на каждую новую гонку пересаживался на лодку своего соперника, выпавшую ему по жребию. Очередность пересадки также устанавливалась жребием перед гонками. Яхты предоставлял город, в котором проводилось соревнование. Таким образом, не надо было возить свои яхты, что было экономически выгодно спортивным коллективам, культивирующим парусный спорт.



На пирсе ленинградского яхт-клуба. Пермские яхтсмены с болельщиками и руководителями команды на Первенстве СССР по парусному спорту. 1936 год

Впервые в стране проводились соревнования такого уровня и масштаба. Первыми чемпионами СССР стали: в классе швертботов М-20 — Н. А. Мясников, в классе килевых яхт — И. П. Матвеев. Пермские спортсмены выступили весьма достойно — в финальном розыгрыше на килевых яхтах они заняли 4-е место. За успешное выступление в этих соревнованиях Н. А. Алфимову решением Президиума Свердловского облсовета (Пермь тогда входила в состав Свердловской области) была выдана премия в размере 300 рублей.

Надо сказать, что Н. А. Алфимов в составе нашей команды принимал участие и во втором Первенстве СССР по парусному спорту — в 1938 году, которое также проходило в Ленинграде на базе яхт-клуба ВЦСПС — 15—18 сентября. Алфимов выступал в качестве рулевого килевой яхты Л-60 (в соревнованиях участвовали килевые яхты Л-45 и Л-60 и швертботы М-20, Ш-10). На Балтике пермяки соревновались с сильнейшими яхтсменами из Ленинграда, Москвы, Саратова, Киева, Куйбышева, Днепропетровска, Горького, Ростова-на-Дону и Севастополя.

В 1937 году при Пермском городском комитете физкультуры была организована Секция водных видов спорта. В августе под эгидой этой новой организации были проведены официальные соревнования на звание чемпиона Перми по парусному спорту. Победил в них Н. А. Алфимов. К сожалению, нет сведений, был ли на этих соревнованиях зачёт по типам яхт или же зачёт был общий для яхт любой конструкции. Вероятно, соревновались, как и прежде, по скорости прохождения яхтами установленной дистанции.

Что касается разрядов, то они тогда присваивались отдельно по гонкам и дальним плаваниям. Для сдачи на права рулевого первого класса требовался разряд по дальним плаваниям.





Спортсмены
ОСВОДа.
Молотов,
1935 год

В середине 1930-х годов в СССР начали создаваться добровольные спортивные общества (ДСО). Они объединяли трудящихся и учащуюся молодёжь для более широкого развития массовой физической культуры, спорта и туризма, подготовки значкистов «Готов к труду и обороне СССР», «Турист СССР», спортсменов-разрядников, мастеров спорта и повышения мастерства спортсменов. ДСО создавались по территориальному признаку (в союзных республиках, областях, городах, районах) и по производственно-отраслевому (объединяя коллективы физической культуры на предприятиях, стройках, в учебных заведениях, в одной или нескольких отраслях народного хозяйства). Так появились ДСО «Водник», «Спартак», «Труд» (впоследствии переименованный в «Зенит»), «Буревестник» и другие.

Руководство профсоюзными спортивными обществами в стране осуществлял Всесоюзный совет ДСО профсоюзов, или, как его ещё называли, Центральный совет, а в республиках — республиканские советы. Центральный совет организовывал соревнования между спортивными обществами, спартакиады профсоюзов СССР, физкультурные праздники, учебно-тренировочные сборы; обеспечивал участие ДСО во всесоюзных и международных первенствах и чемпионатах. А республиканские советы — то же самое, только на уровень ниже. При Совете были созданы федерации по разным видам спорта, тренерские советы, коллегии судей и др. Деятельность Всесоюзного совета направлялась и финансировалась ВЦСПС (Всесоюзным центральным советом профессиональных союзов).

ДСО «Водник» в Перми образовалось в 1937 году. Оно курировалось Камским речным пароходством. Пермские яхтсмены ОСВОДа стали заниматься под знаменем этого общества. На долгие годы яхт-клуб «Водник» стал одним из ведущих парусных центров нашего города. В статье яхтсме-



Грамота
члена
ДСО «Водник»
Н. А. Алфимова.
1938 год

на А. Оболенского «Парусному спорту Перми 60 лет» (газета «Пермь вечерняя» от 4 июля 1977 г.) читаем:

«Нужно сразу оговориться — яхты в Перми были и до 1937 года. Это были швертботы самодельной постройки, в количестве до 10 штук. Базировались они на водно-спортивных базах ОСВОДа и общества «Вымпел», в будущем «Водник».

А с 1938 года в Пермь начали поступать суда Р-30 Ленинградской судовой верфи — «эрки», как их называли яхтсмены. К началу Великой Отечественной войны в Перми их было уже несколько десятков вымпелов. Совершались длительные плавания по Каме и Волге.

И ещё один интересный факт. В 1940 году в Москве проводился Всесоюзный конкурс проектов на лучший швертбот. Победителями оказались старейший яхтсмен Н. Людовик и совсем юный конструктор и строитель из Перми Н. В. Григорьев!

О парусном спорте в Перми в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 годов сведений почти нет. Однако он не прекращался, о чём свидетельствует последняя запись в удостоверении яхтсмена Н. А. Алфимова, относящаяся к 1943 году, где в разделе «Визы пунктов походов, дальних плаваний и пр.» указано: «Молотов — Чистополь. Уход 22.VIII.43, приход 5.IX.43».

В 1944 году, когда стало ясно, что война близится к завершению, власти города уже задумывались о возрождении широкой спортивной жизни. Сохранился интересный документ — записка Н. А. Алфимову от Камского бассейнового совета ДСО «Водник», датированная 4 апреля 1944 года: «Тов. Алфимов! Оргбюро ДСО «Водник» приглашает Вас, как первоклассного спортсмена-парусника работать в парусной секции и желает закрепить за Вами одну из яхт, принадлежащих ДСО «Водник». Просим сообщить Ваше согласие не позднее 10 апр. с/г и указать, какую именно яхту Вы хотите закрепить за собой, как за капитаном. Всего яхт в ДСО имеется пока 8 шт. Председатель Бассовета ДСО «Водник» Попов». Указан и адрес — Орджоникидзе, 11, и телефон.

Парусный спорт был жив!

Членские билеты ОСВОДа;

Билеты участников соревнований;

Членский билет ДСО;

Квалификационные билеты с указанием спортивного разряда и яхтенной квалификации;

Пригласительные билеты на участие в соревновании;

Удостоверение яхтсмена с указанием квалификации, разряда и приписки к судам, взыскания и аварии, визы пунктов походов и дальних спортивных плаваний;

Спортивные
документы
яхтсменов
1930-х годов

Билет ГТО;

Памятка яхтсмена (выдавалась Московским СДСО «Водник»).



ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ. УКРЕПЛЕНИЕ ПОЗИЦИЙ

В послевоенные годы парусный спорт в Молотове (с 1940 по 1957 год город Пермь назывался Молотов) начинает бурно развиваться. Яхтсмены регулярно участвуют в соревнованиях различных уровней — Первенствах СССР и РСФСР, Поволжской, Балтийской и Черноморской регатах, выезжают на спортивные сборы, проводят местные состязания, образуют в родном городе новые парусные секции и кружки.

Уже в августе 1945 года, всего через три месяца после окончания Великой Отечественной войны, молотовская команда (в её составе — члены ДСО «Водник» Ю. Н. Клепиков, Н. А. Алфимов, А. П. Павлов и Г. А. Иванов) выезжает в Куйбышев для участия в VI Поволжской регате. Регата проходила с 17 по 20 августа. Гонки проводились на 10, 20 и 50 километров. Участвовали яхты Р-20, Р-30, Р-40, Р-45. Командное Первенство выиграли яхтсмены Горького, 2-е место заняли москвичи, 3-е — куйбышевцы.

В сентябре 1945 года молотовские спортсмены приняли участие во Всесоюзных парусных соревнованиях в Москве, в лично-командном Первенстве СССР на швертботах М-20.

В 1946 году яхтсмены Н. А. Алфимов и Г. А. Иванов командируются на весенние сборы по парусному спорту в Ригу, которые проходили с 28 февраля по 20 марта, и в этом же году молотовская команда в количестве 9 человек (среди них 4 женщины) выезжает на Всесоюзные парусные соревнования в Ленинград.

Молотовские
спортсмены
на Всесоюзных
парусных
соревнованиях
в Москве
на Речном
вокзале.
1945 год



Молотовская команда
в яхт-клубе Ленинграда на Петровской косе. 1946 год



Команда города Молотова на Всесоюзных
парусных соревнованиях в Ленинграде. 1946 год

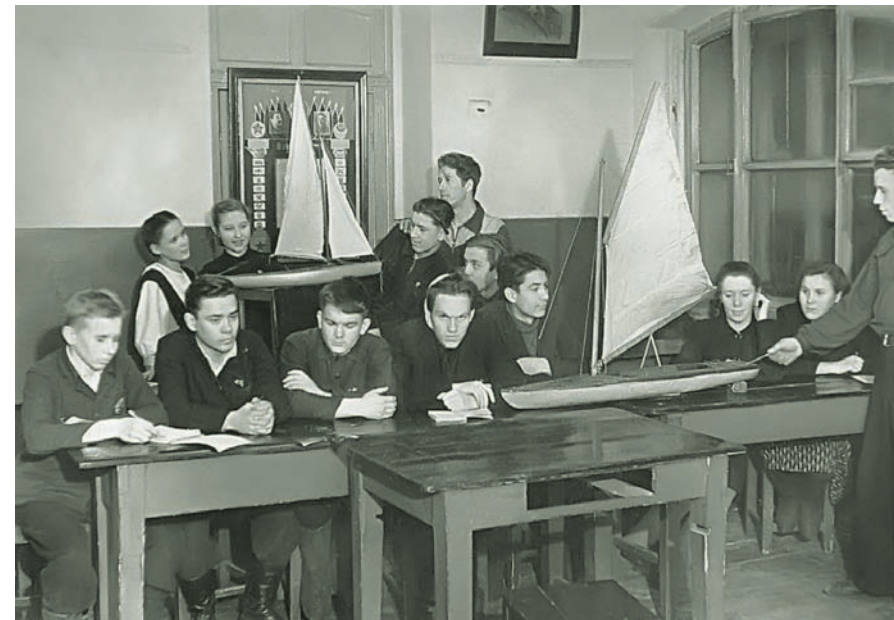
А в сентябре 1947 года — большой успех! Команда Молотова участвует в Первенстве РСФСР по парусному спорту в Таганроге, и экипаж Н. Алфимова занимает 2-е место в классе М-2. Три члена команды — Н. А. Алфимов, Б. С. Пощов и В. И. Касаткин — в октябре этого же года получили право участвовать в очередном Первенстве СССР по парусному спорту, которое проходило в г. Николаеве.

В 1949 году молотовская команда выезжает на первенство ЦС ДСО «Водник». Соревнование проводится с пересадкой экипажей «экипажных» яхт и рулевых на «одиночках». В классе яхт М-2 экипаж Н. Алфимова занимает 4-е место.

Следом за этим соревнованием наша команда участвует в Первенстве РСФСР («по пересадке»). Валерий Касаткин занимает 3-е место в классе яхт-«одиночек» Ш-10, а Николай Алфимов — 6-е. По результатам Первенства РСФСР несколько наших яхтсменов включаются в сборную команду РСФСР и направляются на Первенство СССР в г. Николаев.

В 1950 году команда нашего города участвует в Чемпионате РСФСР. 3-е место в классе яхт «Олимпик», сменившем швертбот Ш-10, занял Виктор Иванович Попов из парусной секции завода им. Сталина. В классе одноместных швертботов «Олимпик» выступали как мужчины, так и женщины, с раздельным зачётом, в классе М — аналогично — мужские и женские экипажи.

**Команда
яхтсменов РСФСР
на первенстве СССР
по парусному
спорту.
Николаев,
1949 год**



**Парусная
секция
авиационного
техникума,
которую
долгое
время
возглавлял
его выпускник —
В. И. Касаткин.
Начало
1950-х
годов**

В сентябре 1951 года в Таганроге проводится лично-командное Первенство РСФСР по парусному спорту, в котором участвует молотовская команда из 16 человек.

В 1951 году, с 7 по 15 октября, в г. Зеленогорске Калининградской области проводится традиционное в те годы парусное соревнование «Северная неделя», в котором участвует и наша команда из 18 человек (Н. Кичигина, Н. Алфимов, Г. Рябков, В. Касаткин, С. Душеин, В. Михалёнок, В. Попов, Л. Бухонов, Н. Николаев, Пустынников, А. Наумова, Н. Душеина, Малышева, Н. Пьянков, Л. Рябкова и др.). Эта регата прошла для наших спортсменов успешно. Первые места в классах Л-3, М и «Олимпик» заняли В. Касаткин, Г. Рябков и С. Душеин. Николай Алфимов занял 2-е место в финале в классе М — «с пересадкой». Призёры награждены дипломами Комитета по делам физической культуры и спорта при Совете Министров РСФСР. Сборная команда г. Молотова победила и отобрала переходящий приз «Северной недели» у «штатного» чемпиона этих традиционных соревнований — спортсменов г. Архангельска. Следует отметить, что на этом соревновании молотовчане впервые гонялись и на килевой яхте, совершенно не имея опыта управления ей — таких яхт в то время в нашем городе просто не было.

В 1952 году экипаж Дмитрия Рогачёва выигрывает Первенство РСФСР среди юношей в классе М с пересадкой экипажей, которое проходило в Куйбышеве, а затем и Первенство РСФСР 1952 года среди взрослых в Таганроге. 18-летний Дмитрий Рогачёв побеждает взрослых яхтсменов!



**Валерий
Иванович
Касаткин**

Активно занимался парусным спортом в конце 1940-х — 1960-х годах, имел первый разряд. Яхтенный капитан. Сам строил яхты, умел шить паруса. Неоднократный победитель и призёр Первенства РСФСР, Урала и других соревнований. В 1949 году в составе сборной РСФСР участвовал в Первенстве СССР. Был членом правления ПФПС, в 1970—1985 годах отвечал за развитие детского спорта парусного спорта в нашем городе.



Молотовские яхтсмены
на Первенстве ЦС ДСО «Водник».
Ленинград, 1949 год

Яхтсмены города Молотова —
члены команды РСФСР на Первенстве
СССР по парусному спорту.
В центре — рулевой В. И. Касаткин.
Николаев, 1949 год



Члены молотовской
команды Г. Рябков,
В. Конюхов (второй
справа) Г. Казаков
(крайний справа)
и другие.
Таганрог,
1951 год



Команда города Молотова
на Первенстве РСФСР по парусному
спорту. Члены команды: Алфимов
(с флагом), Кичигина, Наумова,
Бирюкова, Глухих, Рябков, Казаков,
Конюхов и другие.
Таганрог, 1951 год



Соревнования «Северная неделя».
Курский залив Балтийского моря, Зеленогорск
(Калининградская область), 1951 год



Прогулка по городу,
разрушенному войной.
Калининград, 1951 год



Победители
«Северной недели»:
В. Касаткин, С. Душеин,
Г. Рябков (члены
молотовской команды)
и яхтсмены
из других городов.
1951 год

В этом же 1952 году Д. Рогачёв впервые поехал на Первенство СССР в Ригу.

В июле 1953 года наша команда едет в Москву на Всесоюзные соревнования — Первенство профсоюзов по парусному спорту (на швертботах). Гонки проводятся на Клязьминском водохранилище на яхтах классов М, «Олимпик», Р-3. Участвуют как мужские, так и женские экипажи двенадцати спортивных обществ. Программа соревнований такова: 7 классных гонок и эстафета на дистанции 1,5 мили (примерно 2,8 километра). Соревнование лично-командное. Главным судьёй являлся именитый яхтсмен того времени, участник олимпийской регаты 1952 года в Хельсинки (класс «5,5 метров»), К. В. Александров. Любопытен календарь регаты: 19.07 — парад открытия и эстафета. 20—21.07 — 1-я и 2-я гонки. 22.07 — день подготовки судов. 23—24.07 — 3-я и 4-я гонки. 25.07 — день подготовки судов. 27—28.07 — 6-я и 7-я гонки. 29.07 — торжественное закрытие соревнования.

Из календаря видно, что яхтсменам давался всего один «выходной» день!

1957 год был для пермяков очень успешным. Нина Отинова из яхт-клуба «Молот» стала бронзовым призёром Чемпионата РСФСР на яхте «одиночного» класса «Олимпик», а Дмитрий Рогачёв с экипажем — серебряными призёрами в классе М.

А в 1959 году пермская команда выигрывает Кубок РСФСР в эстафетных гонках.

Как видим, за 15 послевоенных лет пермские яхтсмены многого достигли — были серьёзные успехи и громкие победы.



Дмитрий Борисович Рогачёв

Начал заниматься парусным спортом в 1947 году — ходил матросом в экипаже Ю. М. Матарзина, преподавателя Пермского государственного университета. В 1951 году поступил в Уральский политехнический институт в Свердловске, но продолжал некоторое время выступать за Молотов. В 1956 году Д. Рогачёв, закончив УПИ, вернулся и в Пермь, и в ряды пермских яхтсменов.



Леонид Иванович Дубровин

Гидролог, кандидат географических наук, преподаватель Пермского государственного университета. Один из основателей парусной секции общества «Наука». Серьёзно занимался парусным спортом с конца 1940-х годов, был яхтенным капитаном, председателем городской квалификационной комиссии по парусному спорту. Человек разносторонних увлечений — занимался конькобежным и лыжным спортом, трижды принимал участие в антарктических экспедициях. Парусным спортом занимается его сын и внуки.

А местом «обитания» яхтсменов и вообще всех любителей водных видов спорта в это время по-прежнему был Осинский спуск. Там, рядом с яхт-клубом «Водник» Камского речного пароходства, в 1950-е годы работала водная станция от военно-морского клуба ДОСААФ, неподалёку находилась центральная лодочная станция. Здесь же, по соседству с «Водником», разместились парусные секции общества «Наука» и несколько выше по течению, рядом со зданием своего водозабора (которое существует и поныне), спортивного клуба завода им. Сталина (в будущем этот спортивный клуб станет называться «Звезда», а сам завод — им. Свердлова), в которой кроме швертботов была одна каютная трофейная немецкая «эмка» — «Весна». Только парусная секция спортклуба им. Свердлова (так в то время назывался спортивный клуб «Молот» Мотовилихинского завода, так как находился у парка им. Свердлова) размещалась у пристани Камской переправы, вблизи своего завода.

В 1953 году в Молотове появился первый официальный меритель яхт. Им стал ведущий яхтсмен города Н. А. Алфимов. В феврале 1953 года он участвует в семинаре мерителей парусных судов и сдаёт зачётные испытания с оценкой «хорошо», с правом обмера парусных судов классов М, Т, Р, О, «Звёздный», буеры. Об этом свидетельствует удостоверение № 11 Всесоюзного Комитета по делам физкультуры и спорта при Совете Министров СССР от 14.02.1953, подписанное начальником отдела парусного и гребного спорта Лавровым.

После того, как в программу парусных гонок Олимпиады 1952 года, проходившей в Финляндии, впервые был включён швертбот-«одиночка» «Финн» шведского конструктора Рихарда Сарби, который заменил «одиночный» класс «Файерфлай», участвовавший в Олимпиаде 1948 года вместо класса «Олимпик», в нашей стране стали постепенно переходить на классные гонки, в которых места



Любовь
Рябкова
с хрустальным
кубком
полученным
пермскими
яхтсменами
за победу
в общероссийских
эстафетных
гонках.
Речной
вокзал
Перми,
1959 год

Весной
на Гайве.
Начало
1950-х
годов



разыгрываются в каждом классе яхт без пересадки экипажей или рулевых, по результатам нескольких гонок. «Финны» начали выпускать и наши отечественные верфи — в середине 1950-х годов они уже поступают в яхт-клубы, в том числе и в Молотов. Первым яхт-клубом, получившим швертботы класса «Финн», был «Водник». Более быстроходные «Финны» вскоре полностью вытеснили «Олимпиаки» из программ парусных соревнований нашего города.

Кроме обычных гонок на короткие дистанции постепенно стали традиционными длительные гонки, протяжённость которых порой достигала 30 миль (55,6 километра) — яхты буксировались вверх по течению на требуемое расстояние — по Каме это район Полазны, а оттуда им давался старт вниз по течению. До заполнения водохранилища ширина Камы выше Гайвы до Полазны составляла в основном 400—700 метров. Пойма Камы и Чусовой выше Гайвы была совершенно иной, такой, что сейчас трудно и представить. Достаточно сказать, что устье Чусовой при впадении в Каму находилось возле нынешнего залива у деревни Шустовка, и ширина Чусовой перед устьем была всего 250—300 метров. Русло Чусовой на месте акватории КамГЭС проходило от района Лёвшино.

В сентябре 1953 года молотовские яхтсмены провели последнюю длительную речную гонку. А в 1954 году, когда началось заполнение Камского водохранилища и заработали шлюзы, яхтсмены стали подниматься на яхтах с нижнего бьефа КамГЭС на верхний, проходя шлюз, и устраивать соревнования на довольно широком водном пространстве перед плотиной — водохранилище ещё только заполнялось (заполнялось оно около трёх лет). Всем было интересно попробовать свои силы на просторах Камского водохранилища.

Тогда ещё не было посёлка КамГЭС, на его месте стоял лес. Выше по течению Камы и Чусовой местами из воды



Диплом
Н. А. Алфимова
за 2-е место
в классном
первенстве
города
1953 года

торчали не спиленные вовремя деревья. А по водохранилищу плыли целые торфяные острова, поднявшиеся с водой из многочисленных прибрежных торфяников, иногда даже со стоящими на них кустами и деревьями.

С завершением строительства Камской ГЭС и заполнением в 1954—1956 годах водохранилища перед пермскими яхтсменами открылись новые возможности — гораздо более обширные просторы для гонок, почти полное отсутствие течения, более крупная волна. Привлекало некоторое приближение к «морским» условиям, а какой яхтсмен-«речник» не мечтает попробовать себя на морской волне? Стали соревноваться на верхнем бьефе ГЭС, для чего приходилось идти до плотины около 12 километров и шлюзоваться, примерно ещё один километр, что занимало несколько часов. Лишь тогда взорам яхтсменов открывались просторы Камского «моря».





**Первенство
города
Перми.
1954 год**

«Олимпик»
В. Касаткина подходит
к поворотному буйку.
По следу воды
за буйком видно,
каким было течение
на Каме

Вот как описывалось первое соревнование наших яхтсменов на Камском водохранилище в прессе в 1954 году: «Наконец наступил долгожданный день первых соревнований на «Камском море». Хорошего ветра и солнечной погоды ждали яхтсмены, а небо затянуло сплошными тучами, ветер чуть-чуть надувал паруса швертботов. Медленно скользили яхты, подгоняемые то усиливающимся, то затихающим ветром. Непривычно и в то же время радостно было рулевым вести суда по лишённой движения воде, не делая поправок на снос яхты течением. Теперь берега уже не ограничивали больше длины галсов при лавировке и не закрывали и без того слабый ветер. Наибольшего успеха в соревнованиях добился впервые участвовавший в гонках на эту дистанцию юный рулевой спортклуба им. Сталина Борис Шистеров. На своём «Олимпике» он умудрился обойти несколько яхт класса М и занял 1-е место в своём классе. Победителем гонки по классу М был гонщик спортклуба им. Свердлова Юрий Трифанов».

Кроме гонок с пересадкой экипажей, рулевых, эстафетных гонок проводились и маршрутные гонки. Обычно они проходили по маршруту Гайва — город. Яхты буксировались за катером до Гайвы, а оттуда давался старт на Молотов.

В 1954 году на реке, ниже плотины гидроэлектростанции, уже всё реже можно было увидеть парусные яхты. Даже устаревшие и уже непригодные для соревнований суда покидали свои «насиженные» места для того, чтобы, пройдя камеры шлюза, отправиться куда-нибудь в дальний поход по Камскому «морю». На водохранилище парусная жизнь разгоралась всё сильнее и сильнее. Сюда быстро перебралась почти вся парусная флотилия города. Недалеко от нового устья реки Чусовой, в живописной бухточке устья речки Васильевки (район Голованово) нашли своё временное пристанище

**Швертбот
класса
«Олимпик»
на дистанции**



Открытие парусного сезона.
Молотов, 1956 год



Яхты готовы к стартам на первенство города.
Пермь, начало 1960-х годов





Речной вокзал города Молотова. Начало 1950-х годов

яхты «Водника» и «Науки». А у самой перемычки плотины на крепких якорях установили отслуживший свою службу речной трамвайчик. Его переоборудовали под базу яхтсменного спортклуба им. Сталина. Почти каждый погожий вечер, не говоря уже о воскресных днях, пригородная электричка привозила сюда шумную, жизнерадостную ватагу камских парусников, спешащих на очередную тренировку или соревнование.

Часть яхт парусных секций продолжала стоять в родных яхт-клубах на нижнем бьефе. Туда же, в места своих основных баз, все яхты возвращались зимовать. Но вскоре парусные секции города дружно начали перебираться на верхний бьеф на постоянное местопребывание. Одним из первых туда переехал яхт-клуб «Водник» — в район Красной Слудки на правом берегу реки Чусовой, что напротив Голованово. Добираться туда было крайне неудобно, поэтому вскоре клуб вновь переместился в Голованово, в устье речки Васильевки. Там он разместился на списанном пароходе «Уральский рабочий». Другие секции перебрались на верхний бьеф акватории КамГЭС, на левый берег. Поначалу базировались напротив железнодорожной станции КамГЭС (посёлок КамГЭС начал интенсивно застраиваться), затем постепенно стали сдвигаться в сторону Лёвшино. Прямо на пляже КамГЭС базировались яхтсмены «Звезды» (так называлась парусная секция завода им. Сталина) и яхтсмены парусной секции спортклуба им. Свердлова (бывшее название клу-



ба «Молот») Мотовилихинского завода, а также «отпочковавшиеся» от них коллективы «Кама», «Урал». Вооружение с яхт и одежду оставляли на хранение в сараях жителей домов по улице Дачной, что проходила по территории нынешнего пляжа. Эти дома впоследствии, в 1960-е годы, были снесены, а пляж за счёт этого расширен. Песок для пляжа брали на месте, где сейчас стоят яхты и другие суда в яхт-клубе «Фаворит» — тут образовался котлован — будущая гавань яхт-клуба. Один из жилых домов улицы Дачной существовал особенно долго. Вокруг него уже давно был пляж, а он выделялся на его фоне большим зелёным в летнее время пятном деревьев. В мае возле него зацветала обильная черёмуха, наполняя берег своим терпким ароматом.

Практически до 1958 года, когда на зимнее хранение яхты возвращались на свои старые места базирования в черте города у Осинского спуска, первые старты сезона проходили ниже плотины, и только потом яхты уходили на Камское водохранилище.

В 1955 году парусный сезон открылся на водохранилище традиционной 30-мильной гонкой. В классе М первой финишировала яхта «Садко» команды Льва Бухонова, второй финишировала яхта под управлением гонщика спортклуба им. Сталина Сергея Душеина. Первое место по «Олимпиадам», как и в прошлом году, занял одноклубник Душеина Борис Шистеров.

В 1955 году в Молотове, с 14 по 19 августа, на Камском водохранилище проводилось крупное парусное соревнование — Регата городов Урала, Сибири и Дальнего Востока — на которое съехались яхтсмены из этих регионов. Наша молотовская команда участвовала в них по праву организаторов.



Парусная регата городов Урала, Сибири и Дальнего Востока. Молотов, -1955 год



Газета «Молодая гвардия» 21 июля 1957 года писала: «В прошлое воскресенье у парусников областного центра прошли большие соревнования. Погода не благоприятствовала проведению состязаний. Дистанция для всех классов яхт была трудная. Нужно было пройти дистанцию в 12 миль, притом половину пути — бороться со встречным ветром и течением. Гонки проходили на Каме, напротив Комсомольского проспекта, и за их ходом могли наблюдать жители города.

Гонки проводились на яхтах класса «Олимпик», «Финн» и М. В классе М яхты разделялись на две группы. К одной относились яхты постройки пермского конструктора Н. В. Григорьева, к другой — постройки конструктора Виттэ. Места учитывались по каждой группе отдельно.

По первой группе класса М победителем стал рулевой Виктор Зобачев (ДСО «Водник») на яхте «Ветерок» (таллиннская «сорока»), по второй группе — Эрик Стажевский (ДСО «Водник») на яхте «Мечта». По классу «Финн» 1-е место занял рулевой Юрий Бухонов (ДСО «Водник») на яхте «Чирок», по классу «Олимпик» победил Г. Курьшев на яхте «Нырок». 1-е командное место с большим превосходством заняли яхтсмены общества «Водник».

Николай
Алфимов.
Конец
1950-х
годов



Яхты класса М на камских просторах.
Начало 1960-х годов



**Пермские
яхтсмены
конца
1950-х
годов.
Среди них:
К. Звонарёв,
Д. Рогачёв,
Ю. Курдачёв,
Г. Рябков,
Л. Рябкова,
В. Касаткин,
В. Бухонов**

А в сентябре этого же 1957 года прошло ещё одно соревнование яхтсменов пермских спортивных обществ. Газета «Камский водник» 19 сентября 1957 года писала:

«В пятый раз на Камском водохранилище проведена традиционная классная гонка на дистанцию 30 миль. В соревнованиях приняли участие яхтсмены спортивных обществ «Буревестник», «Водник» и спортивных клубов. Всего на старт вышло 17 швертботов класса М, «Олимп» и «Финн». Погода не благоприятствовала яхтсменам. Ветер, доходивший до семи баллов, поднял сильную волну, в результате часть судов сошла с дистанции. Первым в классе М закончил дистанцию представитель спортивного клуба имени Свердлова (будущий спортклуб «Молот») Дмитрий Рогачёв. Представители общества «Водник» Эрик Стажевский и Виктор Зобачев заняли 3-е и 4-е места. 1-е место в командном зачёте заняла команда спортивного клуба им. Свердлова, 2-е и 3-е — команда общества «Водник».

Сейчас мало кто помнит, что представляли из себя швертботы Ш-10. По сути, это были открытые (беспалубные) шлюпки с парусным вооружением типа «гуалинь» — похожее на гафельное, но поднималось оно одним фалом. Площадь паруса Ш-10 составляла 10 квадратных метров.

Ещё до войны отечественная спортивная судостроительная промышленность (Ленинградская экспериментальная верфь спортивного судостроения — ЛЭВСС), наряду со швертботами «тройками» класса Р («эрки»), стала выпускать и гафельные швертботы «тройки» свободного класса М («эмки»,



как их стали называть яхтсмены). «Эрок» было несколько модификаций — Р-30 с двумя швертами, Р-45. По воспоминаниям ветерана пермского паруса Д. Б. Рогачёва, в начале 1950-х годов в яхт-клубе «Водник» были две «эмки» — каютная, «Кама», и обычная, «Нева». Обе — с гафельным вооружением.

Швертботы Р-45 имелись в Морском авиационном техническом училище, но курсанты на них практически не ходили. Стояли они на загородной базе МАТУ в Верхней Курье. Потом, примерно в середине 1950-х годов, их отдали в «Водник», и на них какое-то время ходили экипажи Шитова и Рогачёва.

Яхты класса М становятся очень популярными в нашей стране, в том числе и у молотовских яхтсменов. Этот национальный класс быстро становится самым массовым. «Чайки», «сороки», «виттовские», «беркуты», «стрижи», «лендаи»... Обилие конструкций было вызвано тем, что правила постройки яхт этого класса были достаточно свободными, оговаривались лишь основные параметры — длина, ширина, площадь парусности и количество членов гоночного экипажа — три человека. Таким образом, конструкторам открывались широкие творческие возможности в решении вопроса обводов корпуса для получения максимальных ходовых качеств. Популярность этому классу придавало также то, что на «эмках» можно было не только проводить соревнования, но и ходить в походы, их мореходность позволяла плавание в 6 человек. Крейсерских яхт в то время в СССР почти не было, промышленность их не выпускала. «Эмки» же выпускались как ленинградской верфью спортивного судостроения («чайки», «беркуты»), так и таллиннской («сороки», «лендаи»). На «эмках» выросло не одно поколение выдающихся гонщиков нашей страны.

Некоторые яхты в конце 1950-х годов стали оснащаться деревянным штаг-пирсом, в частности «эмки» — своего рода «обтекателем», и находящаяся в нём передняя шкаторина стакселя, естественно, не провисала, что обеспечивало яхтам лучшую крутизну хода. Первыми «эмками» со штаг-пирсом были лодки типа «сорока».

В 1957 году пермяк Н. В. Григорьев — замечательный конструктор, строитель пермской яхты класса М № 1045, становится председателем технической комиссии парусного спорта СССР. А в 1958 году пермские яхтсмены К. Звонарёв и Г. Кудрявцев вошли в состав Всероссийской секции парусного спорта (К. С. Звонарёв вошёл ещё и в состав её президиума).

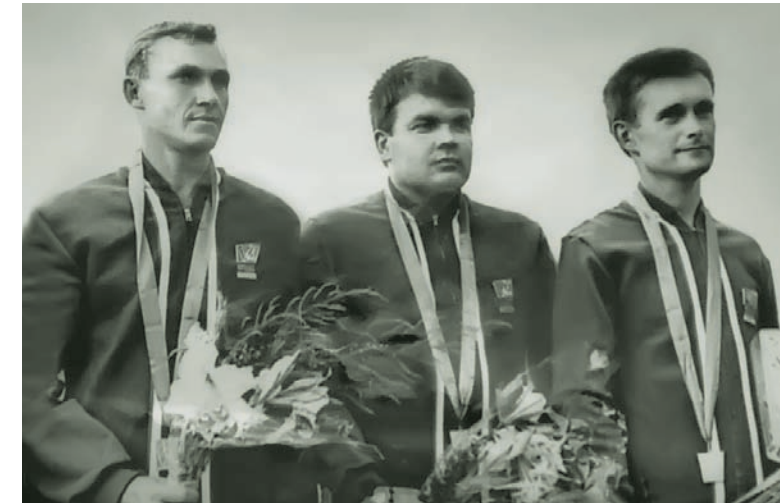
Авторитет пермского парусного спорта и пермских яхтсменов укреплялся, а впереди был и новый этап развития и новые победы!



ПЕРМСКИЙ ПАРУСНЫЙ СПОРТ В 1960—1980-х ГОДАХ

В 60-е годы XX века парусный спорт развивался особенно бурно — и в Перми, и во всём Советском Союзе. Яхтсмены имели мощную поддержку как со стороны государственных спортивных организаций (областной и городской федераций парусного спорта, спортивных обществ), так и со стороны предприятий и учреждений, к которым были «приписаны» парусные секции и яхт-клубы. В Перми в эти годы началось строительство яхт-клубов на Камском водохранилище. В районе КамГЭС — Лёвшино — яхт-клуба «Звезда» от завода им. Свердлова, в заливе Гремячий лог у посёлка Гайва — яхт-клубов «Кабельщик» от завода «Камкабель» и «Бриз» от Пермского политехнического института, в заливе у деревни Шустовка — яхт-клуба «Молот» от завода им. Ленина и яхт-клуба «Искра» от Пермского завода химического оборудования. Все яхт-клубы получили новые яхты постройки наших отечественных верфей спортивного судостроения — олимпийские классы: «Финны», «Летучие голландцы», «Драконы», «Звёздники»; национальные классы М («стрижи», «лендаи»), детские швертботы ОК, «Кадеты» и «Оптимисты». Позже стали приобретать яхты классов «Фолькбот», J-6, яхты польской постройки «Нефрит», «Конрад-24», «Конрад-25Р» и РТ, «Картер-30». С приобретением крейсерско-гоночных яхт стали проводиться и крейсерские гонки: с 1960 года по настоящее время — Пермь — Чёрмоз — Пермь, Кубок Камы, Кубок Верхней Камы и другие. Парусный спорт стали культивировать в других городах Пермской области — Березниках, Чайковском. В 1962 году команда Пермской области заняла 2-е место в Первенстве РСФСР по швертботам, а в 1965 году — 3-е место.

Нина
Кичигина,
Виктор
Жуков,
Любовь
Рябкова —
молодые
яхтсмены
начала
1960-х
годов



Победители
Спартакиады
народов СССР.
Слева
направо:
Борис
Ракаев,
Рудольф
Коновалов
и капитан
экипажа
Дмитрий
Рогачёв.
1967 год

В 1965 году в Таганроге становится чемпионом РСФСР среди юношей в классе «Финн» яхтсмен клуба физкультуры «Рубин» Алексей Зырянов. В 1966 году в Перми появился и первый мастер парусного спорта — им стал Дмитрий Рогачёв.

1967 год. Валерий Фролов становится мастером спорта СССР, заняв на открытом первенстве г. Севастополя 4-е место в классе «Финн» при 56 участниках. В эти годы пермские яхтсмены не только много соревновались между собой, но и участвовали практически во всех всесоюзных и всероссийских соревнованиях.

14—25 июня 1967 года в Ленинграде проходила IV летняя Спартакиада народов РСФСР. Яхтсмены сборной команды Пермской области выступили успешно: Ю. В. Бухонов, Г. А. Казаринов, И. А. Пермяков в классе М заняли 1-е место; Д. Б. Рогачёв, Б. Р. Ракаев, Р. В. Коновалов в классе «Дракон» — 2-е место; В. М. Фролов в классе «Финн» — 4-е место; А. А. Алексеев, Е. И. Зотов в классе «Летучий голландец» — 5-е место. Команда Пермской области в общем зачёте заняла 3-е место, пропустив вперёд команды Московской и Ростовской областей.

На проходящей следом Спартакиаде народов СССР экипаж Д. Б. Рогачёва занял 1-е место в классе «Дракон».

В 1969 году Николай Рубаницкий с матросом Александром Свинарёвым, занимавшиеся тогда в яхт-клубе «Кабельщик», на «Летучем голландце» завоевали Кубок РСФСР среди юношей в г. Калининграде.

V летняя Спартакиада народов РСФСР проходила в 1971 году, и снова в Ленинграде. В состав сборной команды Пермской области входили: класс «Дракон» (две яхты) — экипаж: Д. Рогачёв, В. Костарев, И. Шилов и экипаж В. Воробьёва; класс «Летучий голландец» —



Первенство
ЦС СДСО
«Буревестник».
Спортсмены
яхт-клуба
«Бриз»
Н. Черемисин,
Н. Савенков,
В. Шишов.
Ленинград,
1971 год



Б. Шистеров, А. Неганов; класс «Финн» (две яхты) — С. Пьянков, М. Бронников. Итог: 3-е командное место. Все участники дали команде зачётные очки. Тренером команды был Г. С. Рябков.

В 1974 году пермские спортсмены приняли участие в следующих соревнованиях: в марте — в Первенстве РСФСР (г. Сочи), в мае — в Международной регате «Дружба» (г. Туапсе), в июне — в Открытом первенстве Таллина, в декабре — в Кубке РСФСР (г. Сочи).

В 1975 году в Сочи проходил целый ряд соревнований: в марте — Весеннее первенство РСФСР, в апреле — Весеннее первенство СССР, в которых участвовала сборная Пермской области в целях подготовки к стартам VI летней Спартакиады народов, и, наконец, в мае, пермские яхтсмены выступали на Спартакиаде. В сборную команду входили: Э. Ф. Стажевский — представитель команды, В. М. Фролов — тренер команды; класс «Солинг» (и класс «22»): № 11 — Д. Рогачёв, В. Плюсин, А. Гольшев; № 5 — Б. Шистеров, В. Черныш, К. Шукшин; № 25 — М. Бронников, М. Брызгалов, А. Ванштейн; в классе катамаран «Торнадо» —



Весеннее первенство РСФСР.
Сочи, март 1975 года



Пермская делегация
на открытии Спартакиады.
Сочи, 1975 год



Парад участников.
Сочи, 1975 год



Яхтсмены Д. Рогачёв, В. Плюснин, А. Неганов на Балтийской регате. Рига, 1972 год



Работники завода им. Свердлова во время прогулки на яхте «Парма» яхт-клуба «Звезда». 1970-е годы

В. Адеев, В. Берестнев; класс «Финн» — В. Фарзутдинов. Класс «Солинг» давал двойные очки, поэтому в нашу команду и было включено три «Солинга». Это была заявка на командную победу, что вызвало большие волнения в тренерском штабе сборной Московской области.

Но в итоге наша команда заняла 3-е место, снова пропустив вперёд команды Московской и Ростовской областей.

В 1972 году экипаж Д. Б. Рогачёва в классе «Солинг» боролся за право участвовать в Олимпиаде



«Солинг» Д. Рогачёва на Первенстве РСФСР. 1974 год



Молодые пермские яхтсмены. 1980-е годы

(Киль, Германия) в составе сборной команды СССР. В драматической борьбе он уступил это право олимпийскому чемпиону Тимиру Пинегину — легенде парусного спорта СССР.

В 1973—1974 годах предпринимается попытка организовать в Перми изготовление дюралевых мачт, в частности для «Солингов» и их прототипов класса «22», которые комплектовались деревянными мачтами и не могли конкурировать с фирменными «Солингами». По инициативе В. Н. Воробьёва и при его непосредственном участии (по специальности он был технологом) на заводе им. Свердлова была спроектирована и изготовлена оснастка. Но по какой-то причине дальше этого дело не пошло, и оснастка была отдана в Харьков.

В 1979 году в Ленинграде прошла VII летняя Спартакиада народов РСФСР. В состав сборной команды Пермской



области входили: класс «Солинг» — Д. Рогачёв, В. Плюснин, А. Гольшев; класс катамаран «Торнадо» — В. Адеев, В. Треногин; класс «Звёздный» (2 яхты) — Б. Шистеров, К. Шукшин и М. Бронников, Н. Каменских; класс «Финн» (3 яхты) — М. Акимов, В. Черныш, С. Соломатов. Итог — 8-е место. Лучший результат у пермяков — 4-е место экипажа Д. Рогачёва. Пермь начинает терять свои былые позиции в российском парусном спорте.

В 1981 году в Сочи, в октябре, проводится регата VI Всероссийских спортивных игр молодёжи. Однако на пути в Сочи на железной дороге теряются два вагона с пермскими яхтами. У команды наших яхтсменов проваливаются сборы. Яхты не приходят и к соревнованию... Команда вынуждена уехать домой, не участвуя в регате, кроме одного экипажа класса «470» Н. Латышев — П. Коробейников, для которых удалось арендовать яхту. Вагоны в итоге нашлись — пришли в Сочи лишь в самом конце соревнования.

В 1983 году в Таганроге проходила VIII летняя Спартакиада народов РСФСР. В состав сборной команды Перм-

XXXVI
Поволжская
регата.
На «Финне» 589 —
В. Черныш,
на «Солинге» 25 —
экипаж
М. Бронникова.
Тольятти,
1981 год



ской области входили: Ю. Андрейчиков — класс «Финн»; Р. Зиоков, М. Орлов — класс катамаран «Торнадо»; экипаж: С. Скороходов, С. Стамбула, В. Кравченко и экипаж: А. Нестеров, М. Белобородов, С. Трутнев — класс «Солинг». Тренером команды был Н. И. Рубаницкий, представителем — В. М. Черныш. Общий результат команды в архивах не сохранился.

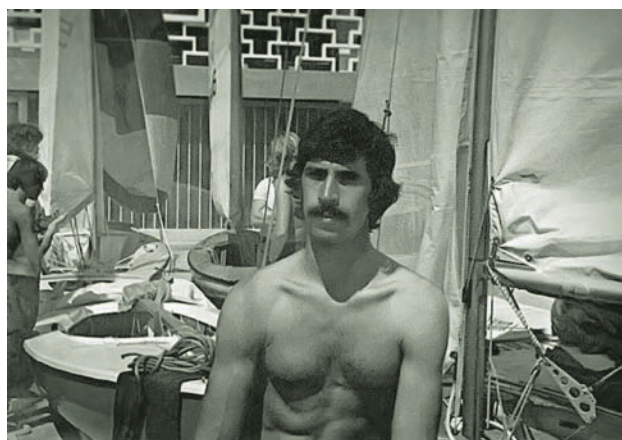
Это была последняя Спартакиада народов РСФСР — больше она не проводилась.

В 1980-е годы возникает парусный спорт в г. Чайковском — яхт-клуб при предприятии «ТочМаш». Закупаются несколько малых крейсерских яхт и детско-юношеских швертботов. Однако развиваются они обособленно. Несмотря на неоднократные приглашения Пермской областной федерации участвовать в Первенстве области, в Кубке Камы, они так ни разу в Перми и не появились. Просуществовали несколько лет, и как-то незаметно парусный спорт у них исчез.

С начала 1980-х годов пермские яхтсмены начали ездить на самую престижную в то время в СССР крейсерскую регату «Кубок озера Онега» — неофициальный чемпионат СССР по крейсерским гонкам, как между собой его называли яхтсмены. На «Онега» мечтали попасть все сильнейшие гонщики-крейсера страны. Приезжали гости из скандинавских стран, прежде всего из Финляндии. Флот соревнующихся составляли более 150 яхт! Пермские достойно показывали себя на этой регате. Чемпионом «Онега» в 1984 году становился экипаж М. Марков, А. Марков, С. Пермяков, К. Зеленин на яхте «Орион» класса «Нефрит» (яхт-клуб «Бриз»). В 1989 году экипаж В. М. Фролова также был победителем Онежской регаты на яхте К-25 Р «Викинг» и в 1991 году он занимал 2-е место. Удачно выступали на «Онега» экипажи Юрия Овсянникова, Андрея Бушуева, Александра Штеренфельда.

Александр Штеренфельд на Первенстве РСФСР. Сочи, 1980 год

Кубок Онега. А. Титов (слева), А. Штеренфельд (справа), В. Черныш. 1988 год



Яхта Л-6 «Парма». 1990-е годы

В гонках по «олимпийской» дистанции крейсерские яхты долгое время не участвовали. Отношение к крейсерским гонкам большинства яхтсменов, воспитанных на коротких гонках по «олимпийской» дистанции (в то время около 15—18 км по генеральным курсам), поначалу было довольно негативное. Считалось, что в них почти нет тактической борьбы и того напряжения физических сил и боевого духа, что требуют короткие гонки в плотном окружении соперников. Всероссийские и всесоюзные соревнования на «крейсерах» не проводились. Да и крейсерских яхт до 1980-х годов в стране было мало и все они были, как правило, небольших размеров, не рассчитанные на длительную автономность плаваний экипажей.



1960—1980-е годы можно с уверенностью назвать «золотыми» для пермского паруса. В эти годы парусный спорт культивировался в почти двух десятках коллективов физкультуры, им постоянно занималось около 500 человек. Пермские яхтсмены участвовали в первенствах СССР и РСФСР, в Балтийской, Черноморской и Поволжской регатах. Наш город считался одним из самых «парусных» в СССР.

Среди именитых яхтсменов тех лет — Д. Б. Рогачёв (первый в Перми мастер спорта СССР по парусному спорту), Г. С. Рябков (тренер сборной команды Пермской области), Л. П. Рябкова (мастер спорта СССР), В. М. Фролов (первый в Перми мастер спорта СССР в классе «Финн»), Э. Ф. Стажевский (мастер спорта СССР, судья республиканской категории, многие годы — руководитель городской, а потом и областной федераций парусного спорта), К. С. Звонарёв (судья республиканской категории), Ф. В. Кушнир (долгие годы — председатель квалификационной комиссии, главный меритель города), В. И. Касаткин (член президиума парусной секции города до конца 1980-х годов), Н. Н. Кичигина (до 1979 года — член президиума парусной секции города, её секретарь), С. Н. Душеин (некоторое время — председатель парусной секции города Перми), М. И. Бронников (с 1980 по 1984 год — председатель городской федерации парусного спорта), В. М. Адеев (мастер спорта СССР, чемпион РСФСР), А. В. Григорьев (первый в Перми мастер спорта СССР по дальним спортивным плаваниям), В. М. Черныш (мастер спорта СССР, судья всероссийской категории), а также мастера спорта В. М. Карасёв, Е. А. Лежнёв, Б. М. Гилёв, Б. Н. Шистеров и другие.

История одной яхты

В 1969 году в Перми появилась килевая яхта бывшего олимпийского класса «5,5», привезённая из Севастополя. На ней стал ходить В. Сметкин. Все килевые яхты находились на рейде у пляжа КамГЭСа, а кроме яхт на рейде стояли ещё и металлические катера. А швертботы стояли прямо на пляже. Неподалёку стояли на якорях баржи и плоты. Были случаи, когда при сильном северном ветре поднималась большая волна — баржи или плоты срывали яхты с якорей, прижимая их к берегу. И это ещё было не так страшно, хуже было, когда яхты

оказывались между плотами и дебаркадером яхт-клуба. Тогда все, кто мог, бежали спасать яхты, чтобы их не раздавило. Ближе к осени, когда уровень воды в водохранилище упал, яхта «5,5» стала биться фальшкилем о дно. В. Сметкин ничего лучшего не придумал, как завести кормовой якорь яхты «мористее». Но завёз так, что яхта оказалась бортом к северному ветру. При очередном усилении северного ветра сорвало с якоря рядом стоящий катер и он стал биться об яхту, пока не оторвал у неё форштевень вместе с якорным

концом. Яхта затонула. Потом её достали, но долгое время не ремонтировали и не спускали на воду. Хотя желающие восстановить её были. Несколько лет она стояла в кильблоках в конце пляжа памятником неразумного отношения к яхтам. Затем она была передана яхтсменам Закамска, которые её отремонтировали и некоторое время ходили на ней, пока она не погибла, оставленная на зиму в воде — раздавило льдом...



ПЕРЕХОДНЫЕ ГОДЫ. ОТ АССОЦИАЦИИ «РЕГАТА» ДО ПКФПС

В конце 1980-х — начале 1990-х годов в стране менялся политический строй, что не могло не отразиться на спорте, в том числе и парусном. Но в Перми в это время дела у яхтсменов обстояли совсем неплохо. Согласно Судовой книге Пермской области, по состоянию на 1 января 1990 года в области насчитывалось 18 яхт-клубов и парусных секций (то есть коллективов, не имеющих своих территорий и сооружений для базирования яхт, а арендующих их у других организаций). Это «Урал», «Кама», «Искра», «Бриз», «Звезда», «Кабельщик», «Молот», «Поиск», «Рубин», «Водник», «Мзиор», «Пермьнефть», «Каскад» — в Перми; «Гале», «Пирит», «Уралкалий», «Нептун», «Ветер» — в Березниках; «ТочМаш» — в Чайковском. Флот парусных судов насчитывал 308 единиц. Из них 55 судов были крейсерскими и 253 судна (в том числе и парусные доски) олимпийских, международных и национальных классов (в том числе детско-юношеских). Детско-юношеских яхт было 172 единицы, парусных досок — 53. В чемпионате области 1998 года участвовало 22 парусных доски. В мужском зачёте победил С. Акимов («Кабельщик»), в женском — Г. Закомолдина («Звезда»). В Перми было в общей сложности 208 яхт, в Березниках — 80 и в Чайковском — 20. Яхт-клубы «Искра», «Бриз» и «Звезда» имели также суда обслуживания — катера и моторные лодки. Также имелись парусные суда самодельной постройки. Самый многочисленный флот имел яхт-клуб «Звезда» — 42 единицы. Не намного уступали ему яхт-клубы «Искра» — 38 единиц, «Бриз» — 37 единиц и «Молот» — 36 единиц.

Детско-юношеские соревнования. Пермь, начало 1990-х годов





Детско-юношеские соревнования. 1990-е годы

По крейсерским яхтам лидировал яхт-клуб «Искра» — 11 единиц. По 9 крейсерских яхт имели яхт-клубы «Бриз» и «Молот», 7 было у «Кабельщика», 6 — у «Поиска», 5 — у «Рубина».

В заливе Шустовка под руководством В. Ф. Потапова строился яхт-клуб «Евразия». В самом начале залива был отсыпан гравием берег и проведено углубление залива, а неподалёку, в лесу, построены два двухэтажных деревянных здания. С этим яхт-клубом были связаны самые оптимистичные планы — устанавливались даже связи с датчанами, практикующими бизнес на экстремальном туризме.

В начале 1990-х годов Алексей Кривых организовал на заводе «Машиностроитель» малое предприятие по производству парусных досок собственной конструкции. На своей доске он стал чемпионом России по виндсерфингу, а позднее занял 2-е место.

Также на этом заводе группа яхтсменов организовала изготовление двух углепластиковых мачт для суперяхты, готовящейся к гонке вокруг света.

В Перми возникают яхт-клубы и парусные секции «однодневки» — «Поиск», «Скиф», «Океан» и другие.

Российский парусный спорт переживал в эти времена брожение. Крейсерские яхты быстро перешли в частную собственность, яхт-клубы — тоже. Детско-юношеский спорт практически перестал существовать. Всероссийская ФПС едва теплилась как организация, ввиду отсутствия финансирования со стороны Министерства спорта. Но энтузиасты-яхтсмены не могли сидеть сложа руки, они пытались не дать умереть парусному спорту России. Так, организовался Парусный Крейсерский Союз, который возглавили Икар Рискин (президент), Юрий Демарин и Павел Новосёлов. Им стал выпускаться журнал «Яхтинг в России».

Поход
в Болгарию
экипажа
яхты
«Вектор».
В. Скачков,
Н. Каменских,
С. Росляков,
В. Потапов,
капитан
В. Климов,
В. Черныш.
Керчь,
1990 год



Яхта
«Риск»
на Кубке
Камы.
1990 год

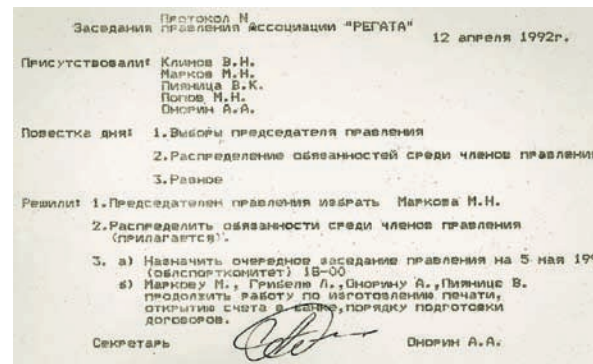
В конце 1980-х — начале 1990-х годов у спортсменов нашей страны появилась возможность ходить на яхтах в заграничное плавание. «Прорубили окно» в мир и пермские яхтсмены — состоялись первые походы в Болгарию, Турцию, Грецию и участие их в международных регатах. Конечно, масштабы их были невелики, но всё же значимы для Перми, они показали высокую квалификацию и яхтенное мастерство пермских яхтсменов.

В эти годы существовало увлечение наших яхтсменов матч-рейсами. В мире этот вид парусных соревнований известен давно. Он рассчитан на зрителя, поэтому проводятся эти соревнования вблизи берега, на короткой дистанции, не требуют больших водных пространств. Все яхтсмены, собравшиеся на матч, соревнуются на одинаковых яхтах, предоставляемых организаторами соревнования. Выходят на

матч лишь две яхты, которые разыгрываются экипажами по жребии. Суть гонок — поймать соперника на правилах, нарушив которые, он должен выполнять штрафные обороты, а значит, пропустить яхту соперника вперёд. Борьба начинается ещё за 5 минут до старта, когда соперники запускаются с разных сторон стартовой зоны. У нас в стране матч-рейсы внедрили в практику яхтсмены Екатеринбурга в начале 1990-х годов, так как имели в своём распоряжении небольшую водную территорию — Верх-Исетский пруд. Матч-рейсы стали проводиться и в других городах страны — в Москве, Санкт-Петербурге, в Новороссийске. Впоследствии матч-рейс был включён в программу Олимпийских игр. Наши яхтсмены впервые поехали на это соревнование в Екатеринбург в сентябре 1993 года, четырьмя экипажами (два пермских и два березниковских). Березники представляли экипажи Андрея Глухеньких (М. Гуляев, М. Химач) и Яна Троицкого (В. Иванов, И. Егоров), а Пермь — экипаж Виктора Черныша (О. Биктимиров, Н. Латышев) и экипаж А. Нестерова. Соревнование было международным, участвовало 54 экипажа из 22 городов и 6 стран. Не зная толком правил этих гонок и не имея в своём запасе специальных тактических наработок, пермяки и березниковцы выступили неудачно. Однако экипаж В. Тараканова серьёзно увлёкся этим видом соревнований и в течение ряда лет заметно прогрессировал в них, имея довольно высокий рейтинг в стране.

В 1992 году пермские яхтсмены организовали ассоциацию «Регата» (просуществовавшую до 1997 года). В состав её правления вошли: В. Н. Климов, В. К. Пияница, М. Н. Попов, А. А. Онорин и М. Н. Марков, Л. В. Грибель. Председателем был избран Марк Николаевич Мар-

Борьба под спинакерами. Кубок Камы, начало 1990-х годов



Протокол ассоциации «Регата». 1992 год

ков. Ассоциация была зарегистрирована как добровольное общественное объединение яхтсменов Пермской области, правопреемник ПОФПС. В 1992 году в её ряды вступило 177 человек.

В Перми к 1990-м годам олимпийские виды яхт и их соревнования прекратили своё существование. Традиционно продолжались и продолжают по настоящее время гонки крейсерских яхт, которые стали соревноваться не только в крейсерских гонках — Кубок Камы, Пермь — Чёрмоз — Пермь, но и на коротких «олимпийских» дистанциях. Неоднократно пермяки-крейсеристы участвовали в Кубке Волги, Кубке Чёрного моря, в Балтийской регате. Так, в 1993 году пермская областная федерация парусного спорта, ассоциация «Регата» и АО «Березники-сервис» на базе яхт-клубов «Звезда» (Пермь) и «Пирит» (Березники) провели Международную крейсерскую парусную регату Кубок Камы-93

Организаторы «Регаты» А. А. Онорин и Л. В. Грибель



Кубок Камы. 1999 год





Яхты на дистанции.
На яхте «Лель» экипаж В. Адеева.
2000-е годы



Гонка началась. На яхте «Лель» экипаж В. Адеева.
2000-е годы



Три товарища на «Лучах»



Яхта «Атаман»



Экипаж
В. Тараканова
на Кубке
Камы.
Чайковский,
1999 год

с приглашением известных судей всероссийского уровня из Москвы и ряда ведущих яхтсменов постсоветского пространства. Возглавлял судейскую бригаду судья В. О. Хандрос. В бригаду также входили судьи всесоюзной категории И. В. Рискин, В. П. Елизаров, судьи И. В. Попова, П. Н. Новосёлов и наши пермские судьи М. А. Медведев и Ф. В. Кушнир. А гоняться в Пермь приехали такие известные мастера паруса, как олимпиец и участник кругосветной гонки на «Фазиси», многократный победитель всевозможных отечественных и международных соревнований Сергей Бородинов и Андрей Николаев (Украина) со своими экипажами. Яхты им предоставили организаторы регаты, но паруса эти экипажи привезли свои. Надо сказать, что лишь с большим трудом эту регату в «Конрадах-25Р-РТ» выиграл экипаж А. Николаева. 2-е место в этой группе завоевал пермский экипаж Валерия Блинова, гонявшийся на «Конраде-25РТ» «Надежда», доказав, что «эртэшки» могут



Фотокорреспондент
и судья парусных
соревнований
Надежда
Андреева.
2002 год



Кубок Камы.
Буксировка
яхт от Елово
в Пермь
по окончании
регаты

на равных соперничать с «регатниками». 3-е место занял экипаж Виктора Пласкевича на яхте «Луч». Экипаж С. Бородинова занял лишь 4-е место, выступая на яхте «Грация». В классе «Картер-30» на яхте «Атаман» эту регату выиграл Валерий Фролов со своим экипажем. В первой группе победил экипаж Вячеслава Пяницы на яхте «Корсар», в четвёртой — экипаж Петра Яценко на яхте «Стайер». Всего в регате участвовало 43 яхты.

В 1999 году появились новые форматы парусных соревнований: гонки капитанов (одиночек) памяти К. Звонарёва, Кубок Э. Стажевского и другие клубные соревнования и водные фестивали.



Виталий
Тараканов
и Максим
Карельский
на Чемпионате
-мира
в США.
Майами,
2000-е
годы



В 2000 году экипаж Виталия Тараканова занял 2-е место на Чемпионате России в классе «Солинг». Виталий становится мастером спорта (последний раз званий мастеров спорта в олимпийских классах яхт пермские яхтсмены добивались в 1981 году).

В 2003 году Виталий Тараканов (капитан) и Алексей Бушуев (матрос) становятся чемпионами России в классе «Звёздный». А. Бушуев получает звание мастера спорта. 28 лет потребовалось пермскому парусному спорту, чтобы вырастить новых чемпионов. Последний раз чемпионами РСФСР становился экипаж Д. Б. Рогачёва (1975 год, Спартакиада народов РСФСР).

К 2006 году Федерация парусного спорта Пермской области практически полностью развалилась в связи с почти полным прекращением финансирования парусного спорта со стороны областного и городского спорткомитетов. Не собирались вкладывать средства в поддержку парусного спорта и владельцы водных баз. Почти угас детско-юношеский спорт. Стало очевидным, что нужны новые формы организации парусного спорта. Никто из именитых яхтсменов-ветеранов не решался взвалить на себя груз ответственности за будущее нашего яхтинга, желающих возглавить федерацию не было. Последний председатель ФПС А. А. Онорин сложил с себя полномочия в связи с истечением выборного срока. Состоялось несколько «стихийных» собраний, на которых бурно обсуждалось сложившееся положение дел. Позиция ветеранов состояла в том, что за дело надо браться более молодым яхтсменам, которые, в отличие от них, ветеранов, преуспели в бизнесе, имеют собственные капиталы и связи с состоятельными людьми, могущими оказать спонсорскую помощь федерации, понимают, как жить и работать в новых экономических условиях.



ОРГАНИЗАЦИИ ПАРУСНОГО СПОРТА



Яхт-клуб «Водник»

Яхт-клуб «Звезда»

Яхт-клуб «Молот»

Яхт-клуб «Кабельщик»

Парусная секция «Рубин»

Яхт-клуб «Бриз»

Яхт-клуб «Искра»

Парусный спорт
в Березниках

Парусная секция
ДЮСШОР «Темп»

Детская парусная секция
«Лукоморье»

Пермская краевая федерация
парусного спорта (ПКФПС)



*Грянем, друзья, чтобы дрогнули скалы!
Жизнь наша — дрянь, лучшей мы не искали.
Встретим рассвет у черты горизонта,
В море, где тонет багровое солнце.*

*Наша печаль, словно глупая птица,
Тихо над нами ночами кружится...
Нам наплевать! Только б крепче держаться!
Шкоты, как струны! Нам стоит смеяться!*

*Баковый, выбросись телом упругим!
Шверт разъярённое море разрубит.
Грот не ослаб, стакселя выбирай!
Вот наша жизнь, наш придуманный рай...*

Анатолий Сельков



ЯХТ-КЛУБ «ВОДНИК»

Яхт-клуб «Водник» образовался в 1937 году и стал «колыбелью» пермского парусного спорта советского времени. В довоенные годы в нём занимались такие яхтсмены, как Н. А. Алфимов, Л. П. Альбинский, А. П. Ацеров, Ю. Домбровский, С. Н. Душеин, А. П. Павлов, З. М. Семёнов, А. П. Суслин, Н. П. Суслин и многие другие. В послевоенные годы в рядах его воспитанников были самые известные и именитые яхтсмены Перми того времени — Д. Б. Рогачёв, В. И. Касаткин, Л. П. Рябкова, Г. С. Рябков, Э. Ф. Стажевский, братья Лев, Валерий и Юрий Бухоновы, В. М. Фролов. В нём состояли преподаватели ПГУ Л. И. Дубровин и Ю. М. Матарзин, впоследствии образовавшие свою секцию — «Наука».

Водная станция спортивного общества «Водник» первое время размещалась в здании яхт-клуба, которое ранее, в 1927—1938 годах, принадлежало ОСНАВу — ОСВОДу. Вероятно, это здание вскоре снесли, так как, по воспоминаниям Дмитрия Борисовича Рогачёва, начавшего заниматься парусным спортом в конце 1940-х годов, «Водник» с секциями гребли и паруса тогда размещался в двухэтажном дебаркадере на подпорках, рядом со зданием клуба ОСВОД, в конце Осинского спуска. Однако вскоре началось строительство нового здания яхт-клуба — практически на том же месте, где ранее находился первый пермский яхт-клуб.

По воспоминаниям другого ветерана пермского парусного спорта, Валерия Михайловича Фролова, в 1950-е годы яхт-клуб «Водник» уже размещался в деревянном двухэтажном доме, напоминавшем пристань, около Осинского спуска, примерно в районе современного автомобильного моста.

Н. А. Алфимов,
А. П. Суслин
и А. П. Павлов
на веранде
яхт-клуба.
Конец
1930-х
годов



На первом этаже яхт-клуба располагались кают-компания со стендом достижений спортсменов клуба, баталёрки — комнаты, где в шкафах хранились паруса и шкоты, а также одежда яхтсменов. Рядом была касса проката гребных лодок. (В те времена у жителей города катание на гребных лодках летом было очень популярным.) В зимнее время лодки хранились в полуподвальном помещении яхт-клуба.

На втором этаже находились кабинет директора яхт-клуба Владимира Лейзгольда и комната гребной секции, тренером которой был Иван Коробов (в парусной секции тренера не было — яхтсмены занимались «сами по себе»). Следует отметить, что наши женские экипажи «двоек» на байдарке и каноэ были в то время чемпионами СССР! А одна девушка из байдарочниц «одиночек» была рекордсменкой мира... по прыжкам с парашютом! Вообще гребля была очень популярным видом спорта — и академическая, и на яликах.

Любимым местом встреч и отдыха спортсменов служила большая терраса на втором этаже здания яхт-клуба, с которой открывался прекрасный вид на Каму.

ДСО «Водник» возглавлял Анатолий Валентинович Заболотных. Его кабинет находился во флигеле дома Н. В. Мешкова, в котором в то время располагалось Управление Камского речного пароходства (теперь здесь краевой музей).

Территория яхт-клуба от железнодорожных путей была отгорожена забором, на воде выше по течению её ограничивал причал с пожарным катером, на котором постоянно дежурили речные пожарники — суда в то время были обычно деревянными — баржи, пассажирские пароходы... У этого причала также стояли гребные лодки яхт-клуба для проката. Яхтсмены же пользовались этими лодками (бесплатно) для переезда на свои яхты, которые в навигационный период стояли на рейде, на якорях. Ниже по течению были причалы грузового порта — осенью там разгружались баржи с арбузами, помидорами, картошкой, мукой и т. п. Всех мальчишек прибрежных улиц, конечно, привлекали арбузы — иногда они падали из рук грузчиков и становились добычей ребят. Часто рейд порта заполняли плоты — дома Перми тогда отапливалась в основном дровами.

Со стороны Камы находились три бона, ограничивающие рейд, у которых яхтсмены оснащали свои яхты для выхода на речные просторы, а потом, по возвращении, расснащали их.

Яхты стояли на носовом и кормовом якорях, так как на Каме, до ввода в эксплуатацию Камской ГЭС, было сильное течение (порядка 5 километров в час). За каждой яхтой на рейде было закреплено своё место — существовала схема расстановки яхт, за соблюдением которой следил начальник рейда.

Крейсерская
трофейная
яхта
«Форель».
Капитан
А. П. Суслин
(на яхте
справа).
Конец
1940-х
годов



Внизу, у воды, был слип для спуска и подъёма яхт, а на верхней площадке территории имелся ворот, при помощи которого и производились эти действия с яхтами. На территории клуба также была площадка, где стояли яхты между плаваниями и в межсезонье.

В парусной секции было 4 «виттовских» (по фамилии конструктора Витта) «эмки» (отечественные яхты класса М). Эти яхты имели уже бермудское вооружение со сквозными латами. Капитанами на них были Виктор Зобачев — на «эмке» № 2, Владимир Шилов на «эмке» № 3, Лев Бухонов на «эмке» № 4, Дмитрий Хохряков на «эмке» № 5. Были одноместные швертботы класса «Ёрш». В яхт-клубе также было несколько гафельных швертботов, три из которых — крейсерские. Самым большим из них являлась трофейная немецкая каютная яхта «Форель» из красного дерева. Капитаном этой яхты был Анатолий Петрович Суслин — старейший на то время яхтсмен нашего города. Выходить в Каму из небольшой гавани яхт-клуба на этой яхте под парусами было сложно, поэтому часто паруса поднимали просто на рейде, для просушки, которая была необходима для хлопчатобумажной ткани.

Яхт-клуб был хорошо организован. Он имел выборный президиум и двух председателей — секции паруса и секции гребли. Председателями парусной секции в разное время были Виктор Зобачев, Эрик Стажевский, Валерий Фролов. Действовали квалификационная, техническая и спортивная комиссии, председатели которых составляли президиум секции. Также в президиум входил и начальник рейда. Собрания яхтсменов проводились в кают-компани.



Практически все яхтсмены секции умели грести на каноэ, байдарке-«одиночке», академической байдарке, не говоря уже про ялы и шлюпки. Яхтсмены порой участвовали и в соревнованиях по гребле, а гребцы — в парусных гонках. Так, мастер спорта СССР по гребле на каноэ Геннадий Бухонов был и хорошим яхтсменом. На шлюпках яхтсмены даже выигрывали первенство города в парусно-гребной гонке!

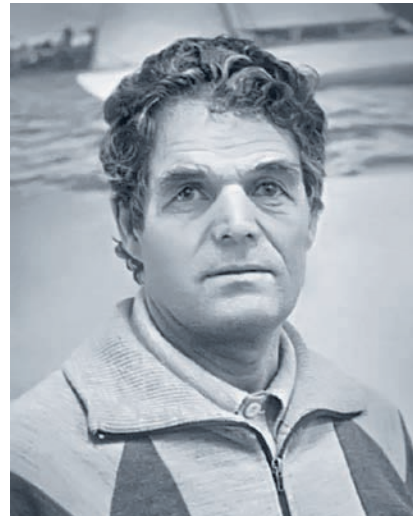
Братья Бухоновы — Лев, Юрий, Валерий и Геннадий — составляли в «Воднике» своеобразную парусную династию. Старший, Лев, гонялся на «эмке», Юрий (неоднократный чемпион Перми) — на «Финне», затем — тоже на «эмке» (в 1967 году, в Ленинграде, стал на ней чемпионом Спартакиады народов РСФСР). Валерий, или, как его называли друзья, — Валет, попал служить во Владивосток, где и остался жить, продолжая заниматься парусом. Геннадий ходил на «Летучем голландце».

Был в «Воднике» и женский экипаж «эмки» под командованием Юлии Бурмистровой, в который входили Галина Бусырева и ещё одна яхтсменка. Было несколько юношеских экипажей, в состав которых входили Алексей Сурьянинов, Вячеслав Крылов, Валерий Фролов и другие.

В те годы ещё не было плотины Камской ГЭС и Камского водохранилища, и все водные соревнования проходили на Каме, на её быстром течении в районе города. Яхтсмены «Водника» не раз выигрывали первенства города в отдельных классах яхт и в эстафетах, а также в гонках с пересадкой экипажей в «экипажных» яхтах и в гонках рулевых на яхтах-«одиночках», позднее — в гонках отдельных классов яхт (в так называемых классных гонках). А участвовали тогда

Члены
яхт-клуба
«Водник»
Н. Суслин,
А. Алфимов,
Н. Душеина,
В. Зобачев,
В. Попов,
Г. Рябков
и другие





**Пермские
«эмки».
1960-е
годы**

в городских парусных соревнованиях яхтсмены парусных секций Мотовилихинского (Ленинского) и Сталинского (Свердловского) заводов.

Ходили и в походы на яхтах: вниз, до Осы (около 192 километров в одну сторону по судовому ходу), и вверх — до Чёрмоза (около 115 километров в одну сторону по судовому ходу). А поскольку старое русло Камы петляло, то указанные расстояния практически были намного больше. Против течения дойти до Чёрмоза или вернуться в Пермь из Осы под парусом было совсем не просто. Подвесных лодочных моторов у яхтсменов тогда практически не было.

Яхтами яхт-клуб обеспечивался централизованно, через ЦС ДСО «Водник», по заказу нашего пермского ДСО «Водник». Постепенно на смену «виттовским» «эмкам» пришли «беркуты» и таллинские «сороки» с деревянным штагпирсом. Они имели два комплекта парусов — тренировочный и гоночный, грота были уже с короткими латами. В яхт-клубе их было три — «Ветерок», «Арго» и «Медуза». Капитанами первых двух новых лодок стали, соответственно, В. Зобачев и Л. Бухонов. Кто был капитаном третьей, сейчас неизвестно. У «Медузы» были абсолютно плоские паруса, поэтому она хорошо ходила только в сильный ветер. На смену «Олимпикам» пришли два швертбота-«одиночки» класса «Финн». Это были первые «Финны» в городе. На одном стал гоняться Ю. Бухонов, другой отдали В. Фролову. «Финны» оказались быстрее «Олимпийков», и Валерий с Юрием легко выигрывали у конкурентов на «Олимпиадах». Это привело к тому, что другие коллективы тоже стали приобретать швертботы класса «Финн», и «Олимпиады» вскоре прекратили своё существование.

**Юрий
Валерьянович
Бухонов —
один
из лучших
яхтсменов
Перми
1950—
1960 годов
в классе М**

Одним из первых в городе яхт-клуб «Водник» получил и килевую яхту олимпийского класса «Дракон». Яхту назвали «Леший». Её капитанами стали сразу три человека, но главным среди них назначили Д. Хохрякова. Впоследствии этот «Дракон» отдали Дмитрию Рогачёву для участия в Поволжской регате, которую он на нём и выиграл. Но поскольку Рогачёв состоял тогда уже в другом яхт-клубе, после Поволжской регаты яхта вернулась в «Водник». «Дракон» потом перешёл к Михаилу Кузнецову с экипажем Мальцев — Полинцев. Но больше на соревнования эта яхта не выезжала...

По мере износа и прихода яхт в негодное состояние они усилиями руководства яхт-клуба заменялись новыми. Распределялись яхты среди членов секции решением общего собрания, по заявлениям претендентов.

Все ремонтные работы на «своих» яхтах яхтсмены выполняли сами. От качества этих работ во многом зависели и результаты в соревнованиях. Эпоксидной смолы тогда ещё не знали, поэтому использовали масляно-меловую шпатлёвку, позднее — дефицитную нитрошпатлёвку, а вместо мела применяли более качественный зубной порошок. Использовали авиационный клей ВИАМ Б-3, олифу, масляные краски, затем и нитрокраски. Свинцовым суриком красили подводную часть корпусов, а надводную часть борта и палубу — обычно свинцовыми белилами. Перетягивали реventух (парусинный холст) на палубе. Сами делали стопоры, мочки, блячки и т. п.; мастерили рули, шверты, перешивали и штопали паруса, строгажи корпуса, шпатлевали, шкурили и клеили мачты. Яхтсмены изготавливали и устанавливали в корпус «сосалки» — эжекторы для отсоса воды из корпуса при движении яхты. Все умели плести огоны и сплесни на металлических, растительных и хлопчатобумажных тросах. Делали кильблоки («сани») для установки на них яхт на берегу, некоторые яхтсмены делали их на колёсах. По мере появления титановых сплавов дельные вещи из нержавеющей стали заменялись титановыми, благо обрезь титана на наших оборонных заводах никто тогда не считал...

Проблемы были с верёвками, или, как их правильно называют на всех видах флотов, концами — шкотами и другими снастями бегучего такелажа, швартовыми, якорными концами. Промышленные хлопчатобумажные верёвки никуда не годились. Они были хотя и мягкими, что хорошо для рук, но очень быстро изнашивались и рвались. Поэтому концы приходилось вить самим из каболок старых корабельных просмоленных растительных тросов, которые предварительно распускали вручную. А действие свивки нужных концов производилось на специальном приспособлении, которое почему-то называлось «самолёт». В зависимости от необходимой толщины верёвок подбиралось требуемое количество каболок.



Все ремонтные работы надо было успевать закончить к середине мая, так как к этому времени завершался ледоход на Каме, резко прибывала паводковая вода и проходило открытие сезона.

Всё свободное время яхтсмены «Водника» проводили в яхт-клубе, стараясь как можно больше ходить на яхтах, тренироваться. Отправлялись и в так называемые «походы выходного дня» — на воскресенье, а когда выходным днём сделали и субботу, на два дня. Обычно это были плавания до островов у Гайвы или до острова у Мотовилихи — позднее их срыли... Загорали, купались, вечерами сидели у костра, травили байки, пели песни под гармонь или гитару. Ночевали в яхтах. На «эмках» грот перебрасывался через гик, который ставился на сектор — получалось подобие палатки над кокпитом. По бокам парус придавливали шестами. Укрывались парусами.

С появлением плотины КамГЭС и Камского водохранилища яхтсмены активно начали осваивать его просторы. Стали шлюзоваться для участия в соревнованиях на верхнем бьефе, хотя продолжали стоять и зимовать в яхт-клубе на нижнем бьефе. Постоянное шлюзование отнимало у яхтсменов очень много времени. Но все понимали, что на сильном течении соревноваться неудобно, особенно в слабые ветра, и что надо переносить места стоянки яхт у города на верхний бьеф Камской ГЭС, строить там яхт-клубы.

Как временный вариант яхтсмены «Водника» нашли заливчик на правом берегу Чусовой, напротив Голованово, немного ниже Красной Слудки. Там на лето ставили большую палатку, в которой учащаяся молодёжь жила во время каникул всё лето, а работающие приезжали на субботу — воскресенье. Еду готовили на костре, в ведрах — суп, кашу, рожки, картошку, чай. Там была хорошая рыбалка, так что часто ели и уху.

Яхты держали на воде и ходили на них каждый день много часов. Только перед соревнованиями вытаскивали их из воды для просушки и для детальной подготовки к гонкам. Городские соревнования устраивались в Лёвшино, поэтому ходили туда. Только внутренние соревнования «Водника» проводили на Чусовой возле этой своей импровизированной базы.

В конце 1950-х годов был списан с эксплуатации двухпалубный пассажирский теплоход «Уральский рабочий». Поскольку теплоход принадлежал структуре Камского речного пароходства, оно решило эксплуатировать его с пользой для своих сотрудников. Теплоход поставили в заливе Чусовой, у устья речки Васильевки в Голованово, и стали использовать его как базу отдыха. Каюты сдавали за плату. Некоторую часть теплохода — каюты команды, отвели яхтсменам «Водника». В них они хранили яхтенное снаряжение, пе-



Речной вокзал Перми.
Начало 1960-х годов



Берег Камского
водохранилища —
на месте городского
пляжа КамГЭС
стояли жилые дома



Яхты класса «Летучий
голландец» в районе
Голованово. Начало
1960-х годов

редевались. Добираться до Голованово было гораздо удобней — электричкой, а там немного пешком. Улучшились условия проживания и тренировок. Чтобы не терять много времени, яхтсмены ночевали на пароходе в свои выходные и даже жили там в отпусках. Тренировки проходили на Чусовой, для чего на ней со временем поставили стационарные буи напротив устья Васильевки. На городские соревнования уходили на яхтах на КамГЭС. Можно было приглашать гостей и организовывать различные мероприятия, в том числе проводить городские соревнования по парусному спорту, что впоследствии и делалось. Провели даже всероссийские соревнования — Первенство Урала в классах М и «Финн» с пересадкой экипажей, с проживанием участников на этом пароходе. Для этого собрали лучшие яхты города в классе М (швертбот-«тройка») — «сороки», «беркуты». Однако пришлось задействовать ещё одну «эмку», конструкции «чайка», которая, считалось, по своим ходовым качествам уступала всем другим. Все экипажи, кому она доставалась, ходили на ней последними... По жеребьёвке в последней гонке на ней пошёл экипаж Дмитрия Рогачёва. На яхтах класса М других конструкций он неизменно приходил на финиш первым. Всем было интересно, как он выступит на этой лодке. Эта гонка для экипажа Дмитрия ничего не решала, по сумме предыдущих гонок они уже занимали первое место, становились чемпионами Урала. Тем не менее эта яхта под управлением Дмитрия опять пришла первой! Экипаж доказал, что равных им нет!

На Васильевке яхт-клуб «Водника» просуществовал недолго. Вскоре появилась возможность перебазироваться на КамГЭС, в район городского пляжа — навстречу яхтсменам пошла городская и районная администрация. Хотя как база отдыха теплоход «Уральский рабочий» служил ещё довольно долго. Потом его сменил другой списанный теплоход, а «Уральский рабочий» разрезали на металлолом. По времени это совпало с перевыборами председателя ДСО «Водник» и сносом яхт-клуба на Осинском спуске...

Таким образом в 1965 году парусная секция «Водника» перебазировалась ещё ближе к городу — на городской пляж КамГЭСа, где разместились парусные секции и всех других пермских предприятий и организаций. Снаряжение размещали на дебаркадере, потом, когда его не стало, в контейнерах. Килевые яхты стояли на рейде на якорях, швертботы — на берегу в киль-блоках («санях», как их звали яхтсмены).

А в начале 1970-х годов парусная секция «Водника» прекратила своё существование...



ЯХТ-КЛУБ «ЗВЕЗДА»

Одним из старейших яхт-клубов Перми являлся яхт-клуб «Звезда».

В 1931 году в Перми начал строиться завод № 19 по производству авиационных моторов. В 1935 году ему присвоили имя И. В. Сталина. Новый завод нуждался в работниках, и на него в первую очередь устремилась молодёжь. Среди них оказались и яхтсмены, пришедшие с других предприятий и организаций города, прежде всего яхтсмены «Водника». Так, в конце 1930-х годов на заводе, имевшем, как и все крупные предприятия, свой спортивный клуб (он назывался клуб им. Сталина), образовалась своя парусная секция. Вскоре и спортклуб, и парусная секция завода стали называться «Звезда» — название пошло от формы поршневых авиационных моторов, которые выпускало предприятие. Образовавшаяся парусная секция разместилась по соседству с «Водником», возле построенного рядом с ним здания заводского водозабора, практически в конце спуска к Каме от Комсомольского проспекта. Завод приобрёл для парусной секции новые яхты. Среди первых яхтсменов секции были сильнейшие яхтсмены Перми того времени: Сергей Николаевич Душеин, несколько позднее — Валерий Иванович Касаткин, Борис Павлович Жаков, Георгий Семёнович Рябков, Любовь Петровна Попова (впоследствии Рябкова), перешли из «Водника» братья Бухоновы — Лев Валерьянович и Юрий Валерьянович, позднее (после 1957 года) — Эрик Фёдорович Стажевский, Геннадий Валерьянович Бухонов. В секции стали заниматься заводчане Вячеслав Николаевич Воробьёв, Борис Николаевич Шистеров, Борис Дмитриевич Гилёв, Виктор Иванович Попов, Лев Соколов, Геннадий Казаринов, Сергей Иванович Кошаев и его супруга Валентина Ивановна, Эмма Кустарникова и другие.

Яхтсмены, выступавшие за спортклуб «Звезда», многие годы составляли костяк сборной команды города и области, показывали высокие результаты не только на городских регатах, но и на выездных соревнованиях РСФСР и СССР.

Так, на «Северной неделе» в г. Калининграде, в октябре 1951 года, гонщики «Звезды» Сергей Душеин, Валерий Касаткин и Георгий Рябков заняли первые места в классах Л-3 (килевые яхты), М и «Олимпик» (швертботы), тем самым обеспечив победу всей молотовской команде.

В сентябре 1954 года в продолжительной речной гонке на Каме успеха добился впервые участвовавший в гонках на эту дистанцию юный рулевой спортклуба «Звезда» Борис Шистеров. Выступая на «Олимпике», он занял 1-е место в своём классе.



Георгий Семёнович Рябков — один из первых яхтсменов «Звезды»



Молотовская команда — победитель «Северной недели». Среди яхтсменов команды — гонщики «Звезды»: С. Душеин, В. Касаткин, Г. Рябков. 1951 год

С заполнением в 1954 году Камского водохранилища парусная секция спортклуба Сталинского завода, как и другие парусные секции города, переместилась на КамГЭС. У самой перемычки (ГЭС ещё строилась) на крепких якорях установили отслуживший свою службу речной трамвайчик. Его яхтсмены «Звезды» и оборудовали под свою базу. Яхтсмены других парусных секций коллективов физкультуры и спортивных клубов города расположились в устье речки Амбарки, на территории будущего городского пляжа (впоследствии речка была заключена в трубу).

В 1955 году парусный сезон открылся на водохранилище традиционной 30-мильной гонкой. В классе М вторым финишировал гонщик спортклуба «Звезда» Сергей Душеин. Первое место по «Олимпиадам», как и в прошлом году, занял одноклубник Сергея — Борис Шистеров.

В 1960 году представитель яхт-клуба «Звезда» Г. Рябков выиграл в классе М традиционную в те годы 50-мильную гонку, а яхтсмены «Звезды» заняли 1-е командное место.

В этом же году парусным спортом в секции «Звезда» начал заниматься Станислав Самуилович Барзда, внёсший впоследствии немалый вклад в развитие крейсерских гонок в Перми. Благодаря его стараниям в яхт-клубе в 1970 году появилась крейсерская яхта Л-6 № 80 «Парма». Он одним из первых в Перми стал выступать в крейсерской регате «Кубок Балтики». А сначала ходил на «Летучем голландце», «эмке», «Фолькботе». На «Фолькботе» участвовал в Кубке Волги, в походах, в крейсерских гонках. Входил в Совет яхт-клуба «Звезда» и в президиум городской федерации парусного спорта — в 1971—1972 годах был её председателем.

Начало 1960-х годов. К этому времени уже все парусные секции города были сдвинуты с пляжа в сторону порта Лёвшино, к забору базы ДОСААФ. Швертботы размещались непосредственно на береговой полосе, а килевые яхты стояли на рейде, на якорях. Яхтенное снаряжение и своё имущество яхтсмены хранили в списанных контейнерах или

Борис Шистеров

Из достижений
Б. Шистерова 1960—
1970-х годов:
1967, 1969, 1971 годы —
1-е место в регате
«Камские зори».
1968 год —
1-е место в Первенстве
ЦС ДСО «Зенит».
1970 год —
2-е место в Первенстве
ЦС ДСО «Зенит».
1972 год —
1-е место
в Уральской регате.
1973 год —
1-е место
в Кубке РСФСР,
2-е место
в Чемпионате РСФСР.
1974 год —
3-е место
в Чемпионате РСФСР,
2-е место в Кубке РСФСР
(4-е место
во всесоюзном зачёте).
1975 год —
2-е место
в Первенстве
ЦС ДСО «Зенит»
и 3-е место
в Первенстве
Центра и Юга
России в классе
«Солинг».
1974 год —
3-е место
в Чемпионате РСФСР,
2-е место в Кубке РСФСР
(4-е место
во всесоюзном зачёте)
в классе «Солинг».

**Геннадий Пономарёв —
яхтсмен
клуба
«Звезда»
1960-х
годов**

в самостоятельно построенных сарайчиках. В 1963 году спортивная парусная секция «Звезда» завода им. Я. М. Свердлова тоже размещалась в конце пляжа КамГЭСа. У яхтсменов «Звезды» также были контейнеры и будки. На зиму они сдавали всё своё имущество на хранение в единственный дом на пляже, оставшийся от улицы Дачной. Зимой сторож у стоянки яхт не работал, яхты просто оставались зимовать под снегом.

Флот «Звезды» поначалу составляли одни швертботы — было два «Финна» Ленинградской верфи, несколько «эмок» и «Летучих голландцев». В составе яхтсменов «Звезды» было несколько сильных гонщиков: в классе М — Георгий Рябков, Любовь Рябкова, в классе «Летучий голландец» — Борис Шистеров с матросом Александром Негановым, Борис Моховиков, который перешёл в «Звезду» из секции «Кама».

В 1960-е годы яхтсмены «Звезды» продолжают «задавать тон» в парусном спорте Перми — успешно гоняются экипажи Г. Рябкова и Ю. Бухонова в классе М. Б. Шистерова и Б. Моховикова в классе «Летучий голландец». В «Звезде» появилась и килевая яхта класса «Дракон», на которой стал ходить В. Н. Воробьёв.

В 1963 году в парусную секцию «Звезды» перешёл из «Водника» Валерий Михайлович Фролов, так как стал работать на заводе им. Свердлова. Один из «Финнов» выделили ему. В 1967 году он, первым из «Звезды», стал мастером спорта СССР. Своим приходом Валерий ещё более укрепил спортивный статус клуба. В. М. Фролов пробыл в «Звезде» до 1970 года, потом продолжил занятия парусом в секции от клуба физкультуры «Рубин» электроприборного завода (его нового места работы).

В эти годы в «Звезде» занимались также Игорь Пермяков, Лев Соколов, Геннадий Казаринов, Геннадий Пономарёв.



Женский экипаж «эмки» возглавляла воспитанница Любови Рябковой Эмма Кустарникова. Любовь и Георгий Рябковы тогда уже ушли в строящийся яхт-клуб «Бриз».

В середине 1960-х годов парусная секция «Звезда» через свой завод получила место под строительство собственного яхт-клуба. Место было выделено чуть подальше того, где стояли её яхты, перед портом Лёвшино. Там на берегу образовался обширный котлован — брали песок для пляжа и засыпки устья речки Амбарки, заключённой в трубу. Там же неподалёку уже размещалась и база ДОСААФ, отгороженная от пляжа забором. На базе имелись парусно-гребные ялы, скутеры и было несколько парусных швертботов класса ОК.

Началось строительство двухэтажного кирпичного здания яхт-клуба. А вдоль берега соорудили деревянный пирс для размещения швертботов. Также сделали рельсовый слип для подъёма килевых яхт при помощи лебёдки. В строительстве участвовали все яхтсмены секции. Часть их даже была освобождена от основной работы на заводе. В заводской группе были Юрий Бухонов, Аркадий Шевченко, Станислав Барзда, Борис Шистеров и другие. Руководил этой группой технолог завода и яхтсмен Вячеслав Николаевич Воробьёв. Иногда стройка продолжалась и в выходные дни — в виде субботников для всех яхтсменов секции. Профессиональных строителей было 2—3 человека, яхтсмены же использовались на не требующих квалификации работах. Стройка затянулась на годы. На свою территорию парусная секция «Звезда» с пляжа перебралась только в 1972 году. Позднее построили и арочный эллинг. Яхт-клуб «Звезда» пустил на свою территорию (за арендную плату) и другие парусные коллективы — секции «Кама», «Рубин».

**Место
строительства
будущего
яхт-клуба
«Звезда».
Середина
1960-х
годов**



Для защиты пирса и акватории яхт-клуба от волн на месте бывшей до затопления водохранилища насыпи железной дороги (она была перенесена выше на берег) начали строить дамбу. Забили два ряда свай и скрепили их бетонными плитами с внешней и внутренней сторон. Пространство между стенкой и берегом клуба ранней весной, когда уровень воды в водохранилище опускался на несколько метров и дно у берега обнажалось, дополнительно углубили. Получилась хорошая стоянка для килевых яхт, которые носовыми концами швартовались к стенке, а задним концом — к буйкам на стационарных якорях. К яхтам и обратно на берег яхтсмены добирались на вёсельной лодке. Однако стенку не доделали, видимо, кончились деньги на строительство, и пирс приходилось каждый год серьёзно ремонтировать, так как весной, в паводок, северные ветры нагоняли под него топляки, которые на волнах высокой воды разбивали настил, повреждали опоры. Северная часть стенки не была доделана до нужной высоты и в большую воду её скрывало, что часто приводило к столкновению с ней яхт и катеров, базирующихся в гавани яхт-клуба. Так как постройкой стенки также руководил В. Воробьёв, эту часть стенки прозвали «воробьёвскими рифами».

Эти «рифы» приводили и к серьёзным авариям. Одна яхта класса «470», совершенно новая, впоследствии погибла у этой стенки в первый же свой выход на открытии сезона — она перевернулась, мачта ушла под воду, зацепилась за стенку и на волнах пробила корпус лодки. Яхта затонула.

Летом вода в водохранилище спадала, и стенка обнажалась. Позднее, осенью, в самом конце сезона, выходя из гавани для подъёма на берег у пристани плавмагазина, что находилась у железнодорожной станции КамГЭС, за подводный край этой стенки задела яхта Л-6 «Парма». Двое находившихся на её борту, на палубе и в кокпите, яхтсменов не придали этому значения, так как касание было лёгким, и не заглянули в рубку — надо было управляться с парусами и на руле. Заметили, что яхта что-то слишком осела в воду, лишь на полпути к пристани. Заглянули в рубку, а там уже оказалось почти пол-лодки воды... Не доходя метров 50 до пристани, яхта затонула — легла на бок, оставив над водой большую часть мачты. Яхтсмены же снялись с яхты на «тузике», что был пришвартован к яхте. Потом пришлось яхтсмену Николаю Петрову нырять в акваланге в ледяную воду. Он завёл тросы под яхту и крановой лебёдкой, волоком, дотащил её до пристани и поднял на берег, установив в родные кильблоки. У яхты оказался проломлен борт ниже ватерлинии...

Через много лет северную часть стенки разобрали.

С течением времен, под ударами волн, основная стенка начала разрушаться. Однако долгое время, практически до передачи яхт-клуба в частные руки, она худо-бедно служила яхтсменам.



В здании яхт-клуба, в одной из комнат на первом этаже, размещались кое-какие станки для работ по металлу и дереву, мастерская для ремонта лодочных моторов, раздевалка для детско-юношеской секции, в которой также были шкафы для парусов и другого снаряжения детских лодок. На втором этаже был и небольшой физкультурный зал, комната тренеров. В подвале оборудовали кладовую. Однако взрослые яхтсмены на территории яхт-клуба продолжали ютиться со своим снаряжением в контейнерах и построенных ими будках.

В 1972 году в яхт-клуб «Звезда» перешли из яхт-клуба «Бриз» Е. А. Лежнёв, В. М. Карасёв и В. М. Черныш, которым предложили стать экипажем яхты нового олимпийского класса «Солинг»-2, спарринг-партнёрами экипажа Д. Б. Рогачёва, получившего новый «Солинг». (В это время Дмитрий Рогачёв со своим экипажем — Александром Негановым и Владимиром Плюсниным — также перешёл в яхт-клуб «Звезда».) Экипаж Рогачёва боролся за попадание в олимпийскую сборную. Вместе с ним во всех союзных соревнованиях участвовал и экипаж «Солинга»-2 под командованием Е. Лежнёва. Незадолго до этого «Солинг»-2 решением Спорткомитета СССР отправили в Таллин, на верфь, для того, чтобы снять с него матрицы и приступить к изготовлению отечественного аналога «Солинга» класса «22». Однако с работами там не спешили. Из-за неготовности лодки экипаж пропустил Зимний чемпионат СССР в Сочи. Поэтому в марте 1972 года Е. Лежнёв, В. Карасёв и В. Черныш командуются на таллинскую верфь, где участвуют в съёме и изготовлении матрицы для последующего выпуска этой верфью яхт класса «22». Также яхтсмены сами передвинули киль яхты



«Солинг»-2.
Экипаж
в составе:
Е. Лежнёв,
В. Карасёв,
В. Черныш.
Сочи,
1972 год





На шкотах
Виктор
Берестнев.
Гонка
Пермь —
Чёрмоз —
Пермь.
1973 год

и вклеили второе дно, практически бесплатно сделав всю работу за работников верфи.

Участие экипажа «Солинга»-2 во всесоюзных регатах было неудачным, и в конце сезона он распался.

В 1973 году «Солинг»-2 передают под командование Б. Шистерова. В его экипаже остаётся В. Черныш. Третий член экипажа устанавливается не сразу. Но сначала, в марте 1973 года, экипаж Б. Шистерова с матросами В. Чернышом и С. Барздой выступает в соревнованиях на яхте класса «Дракон», выигрывает Кубок РСФСР и занимает 4-е место на Всесоюзных зимних соревнованиях. На протяжении ряда лет экипажи Д. Рогачёва и Б. Шистерова приносят ощутимые дивиденды своему яхт-клубу и Пермской области. Экипаж Рогачёва, как правило, выигрывает соревнования РСФСР, а экипаж Шистерова занимает призовые места.

Позднее в яхт-клуб «Звезда» перешёл экс-чемпион РСФСР Вячеслав Адеев, которому предложили выступить на вновь купленном катамаране «Торнадо», и он успешно защищал честь клуба на соревнованиях различного уровня.

Таким образом, с начала 1970-х до 1980-х годов сборная команда Пермской области почти полностью формируется из яхтсменов яхт-клуба «Звезда». В 1973 году экипаж «Дракона» — Виктор Черныш (капитан), Владимир Ракаев (помощник капитана) и Виктор Берестнев — занимает 2-е место в гонке Пермь — Чёрмоз, Чёрмоз — Пермь, придя в обоих этапах вторыми, немного уступив «Дракону»-757 с фирменными парусами экипажа Валерия Фролова.

В 1975 году Дмитрий Рогачёв с матросами Александром Гольшевым и Владимиром Плюсниным выигрывают Спар-

Александр
Гольшев



Владимир
Плюснин
и Виктор
Берестнев
на Спартакиаде
народов РСФСР.
Сочи,
1975 год

такиаду народов РСФСР, проходящую в Сочи. Экипаж Б. Шистерова (В. Черныш, К. Шукшин) занимает 5-е место.

После 1975 года Борис Шистеров и Дмитрий Рогачёв почти перестают выступать на «Солинге», лишь периодически выезжают на регаты РСФСР и ДСО «Зенит». В. Черныш переключается на класс «Финн», В. Адеев продолжает выступать на катамаране.

Одним из наиболее преданных яхт-клубу «Звезда» яхтсменов, добивавшихся высоких результатов, был Б. Н. Шистеров. Членами его экипажа на «Драконе» и «Солинге» в эти годы являются В. Черныш, С. Барзда, К. Шукшин, А. Гольшев.

В 1978 году Шистеров последний раз выезжает на «Солинге» на Первенство ЦС ДСО «Зенит» в г. Николаев и занимает там 6-е место, в 1979 году его, как наиболее опытного рулевого, включают в сборную Пермской области для участия в VII-й Спартакиаде РСФСР, которая проходила в Ленинграде, причём на яхте класса «Звёздный», на котором Борис никогда не ходил. Но зачёт в этом классе давал двойные очки команде, поэтому в пермскую команду был включён и второй «Звёздник», с экипажем Михаила Бронникова. С трудом они восстановили много лет простоявшие без дела яхты и отправили их в Ленинград. Экипаж Б. Шистерова занял тогда 10-е место и принёс неплохие очки команде. После этого Борис на несколько лет прекращает заниматься парусом в олимпийских классах яхт и начинает периодически участвовать в крейсерских гонках Перми. В конце 1980-х годов он покидает парусный спорт.

Следует сказать, что школу парусного спорта в яхт-клубе «Звезда» прошли многие работники завода, в том числе



Виктор Михайлович Карасёв за штурвалом «Арктоса»



VII Спартакиада народов РСФСР. На «Финне»-587 — пермяк С. Соломатов. Ленинград, 1979 год

А. И. Прохур (бывший одно время председателем профкома), В. И. Чернов (заместитель главного конструктора ОАО «Авиадвигатель»), В. П. Усов, И. Н. Кузнецов, Б. Т. Зеленин, В. В. Трошев, В. М. Пьянков, И. Н. Латынин, Н. Н. Павловский, Б. В. Петровский и другие.

В 1975 году в «Звезде» организуется детско-юношеская секция. Её тренером стал Виктор Михайлович Карасёв. Он ходил по школам посёлка КамГЭС и Лёвшино, набирал детей, проводил и теоретические занятия, к которым привлекал ведущих яхтсменов клуба, и регулярные тренировки на воде. Бывало, что лодок не хватало, на них назначались по два экипажа и тренировались в две смены. Однако дети народ непостоянный. К концу сезона оставались немногие, и на следующий год всё повторялось снова. Виктор Карасёв буквально жил в яхт-клубе, находился там даже зимой — устроился работать сторожем (с этим всегда были проблемы). Но всё же ему удалось собрать постоянную команду ребят, которая начинает побеждать и занимать призовые места на городских соревнованиях. Результаты его труда сказываются и поныне. Нет-нет да и приходит кто-нибудь из бывших мальчишек в яхт-клуб и находит себе место в экипаже какой-нибудь крейсерской яхты. А есть и такие, кто недавно купил крейсерские яхты в личное пользование.

После того, как В. Карасёв уехал из Перми в Ленинград, тренировать детей стал воспитанник юношеской секции клуба Юрий Андрейчиков, а юниоров и более взрослых яхтсменов — Геннадий Панкратов. В 1991 году уехал из Перми и Панкратов.



Яхта «Одуванчик». Конец 1970-х годов

«Арктос» Карасёва после его отъезда передали под командование В. Чернышу. В те годы Виктор Черныш начинает ходить на крейсерских яхтах. Три с половиной года он является капитаном яхты «Арктос» (первое название «Одуванчик», последнее — «Адмирал»), но ходит и на «Финне». Создаёт экипаж из работников завода им. Свердлова. В него входили: Владимир Аникин, Александр Заинчковский, Александр Генкин, Александр Маринин, Владимир Троегузов, Святослав Лузин, Игорь Филимонов, Дмитрий Кручак и другие работники завода. Одно время в экипаж входили и представители других организаций — Сергей Синельников, Анатолий Ванштейн, Евгения Жаркова. Три с половиной года они ходят на этой яхте, некоторые сдают экзамены и получают права яхтенных рулевых. Однако в связи с отсутствием добротных парусов эта яхта не может участвовать в крейсерских гонках. Но гоночных крейсерских яхт в яхт-клубе «Звезда» нет, а желание участвовать в гонках у Виктора не пропадает. Это заставляет его в 1987 году покинуть «Звезду». На яхте остаётся обученный им экипаж.

Вячеслав Воробьёв перешёл работать в администрацию спорт-клуба «Звезда», а на пост директора яхт-клуба приняли Алексея Зырянова, который вскоре ушёл работать в команду певца Вячеслава Малежика. И в 1981 году на должность директора клуба пригласили Николая Ивановича Рубаницкого, который до этого занимался в «Кабельщике». Н. И. Рубаницкий закончил заочное отделение Краснодарского института физкультуры по специальности «парусный спорт» и стал в Перми первым дипломированным тренером



Алексей Зырянов на чемпионате города Перми. 1982 год



по парусу. Придя в «Звезду», он «взял курс» на привлечение в клуб не работников завода им. Свердлова, а гайвинских яхтсменов, в основном из клуба «Кабельщик». Конечно, гайвинские яхтсмены были уже опытными спортсменами, могущими показать результаты, и мирно уживались с основным составом яхтсменов клуба, хотя заводчанам это, конечно, не нравилось.

В 1982 году Николай Рубаницкий занял 2-е место в Кубке Урала в классе «Финн», проходившем на Верх-Исетском пруду в г. Свердловске, и выполнил норматив мастера спорта СССР. В 1983 году на Кубке Урала выполнил норму кандидата в мастера спорта СССР Юрий Андрейчиков.

Юрий Александрович Волков, в то время заместитель начальника одного из цехов завода им. Свердлова, сварил большую яхту из нержавеющей стали. Некоторое время он ходил на ней, но потом продал и сварил новую яхту по своему проекту, меньшего размера, из обычной стали. На ней он собирался пойти в Средиземное море. Но осуществиться мечте не пришлось, Юрий Александрович умер, а яхта была продана родственниками и ходит по Камскому водохранилищу до сих пор под именем «Арта».

В 1960-х годах на заводе Свердлова энтузиастами парусного спорта А. Н. Баклановым, В. А. Павленко и другими была построена яхта класса Т («турист»), которую назвали «Легенда». Сварена она была из алюминиево-магниевого сплава, имела шверт, при подъёме которого каюта разделялась на две части. Стол был подвесным. При плавании он поднимался к потолку каюты, а при принятии пищи опускался, крен яхты не влиял на его горизонтальность. Строители яхты ходили на ней в походы, в гонках не участвовали. Однако

Штормовые гонки по маршруту Пермь — Филёнки — Пермь. А. Бакланов и В. Черныш на «Легенде». 1977 год



в 1977 году Арнольд Бакланов решил отгоняться в Кубке Камы, пригласив В. Черныша рулевым, а молодого яхтсмена В. Глотова матросом. Первый этап предполагался до Березников, а второй — от Березников до Перми. Третий этап должен был пройти по маршруту Пермь — Чёрмоз — Пермь. Всем яхтсменам, участвовавшим в первом этапе, он навсегда запомнился налетевшим в районе острова Бор «белым шквалом», многим попортил нервы, а некоторым и яхты... До Березников было решено не ходить, а завершить этап в Филёнках и стартовать вновь на Пермь.

В дальнейшем, после ухода А. Бакланова из жизни, яхта «Легенда» была передана молодым работникам завода, среди которых были Владимир Токарев, Игорь Беспрозванов и другие. Они взялись за её восстановление, но так и не довели дело до конца, оставили занятие парусом. Яхта обрела вторую жизнь только уже в 2000-х годах, когда попала в частные руки.

В 1988 году завод приобрёл для яхт-клуба две яхты типа «Конрад-25 Р», которые назвали «Риск» и «Джаз». В 1989 году В. Черныш вернулся в «Звезду», где ему предложили взять под командование яхту «Джаз». Первоначально в экипаж вошли его бывшие члены экипажа «Артоса» — В. Аникин, А. Заинчковский, А. Генкин, А. Ванштейн. Но затем в экипаже «Джаза» с Виктором Чернышом стали ходить Вячеслав Адеев, Николай Латышев, Олег Биктимиров (последние — воспитанники детско-юношеской секции клуба). На «Риске» капитаном стал ходить Н. Рубаницкий. В одной из гонок на Кубок Камы, из-за неправильных действий экипажа, на их яхте сильно погнулась мачта. Впоследствии мачту отремонтировали, заменив верхнюю часть «прокторовской» мачтой

Встреча ветеранов парусного спорта Перми в яхт-клубе «Звезда». Б. Шистеров, Э. Кустарникова, Л. Рябкова, В. Мигай, Н. Кичигина, Б. Жаков, Л. Рогачёва, Д. Рогачёв, Г. Рябков, С. Душеин, Ю. Александров, В. Касаткин, Л. Бухонов и другие. Середина 1980-х годов



от «Солинга» № 2 (в последнее время эта мачта стояла на катамаране «Торнадо»). Из-за этого серьёзно пострадали (ухудшились) гандикапные коэффициенты яхты.

В 1989 году экипаж яхты «Риск» под командованием Н. И. Рубаницкого принимает участие во Всесоюзной крейсерской регате «Кубок Онега». В экипаж входят Александр Свинарёв, Владимир Кондаков, Владимир Аникин. Принимал участие в этой регате и Владимир Щёкотов (на яхте московского экипажа). А в сентябре этого же, 1989, года Н. Рубаницкий трагически погиб. По рекомендации Совета яхт-клуба директором клуба в 1990 году стал воспитанник «Звезды» Сергей Миронович Смирнов.

В 1990 году заводские яхтсмены В. Аникин, А. Заинчковский, А. Генкин, А. Маринин перестали заниматься парусом и покинули яхт-клуб.

Вскоре яхту «Джаз» закрепили за экипажем В. Адеева (Н. Латышев, О. Биктимиров). Так как новые паруса на «Джаз» приобрести не удалось, а на «регатниках» было по два комплекта парусов, один комплект парусов «Риска» передали на «Джаз». И «Джаз» снова подключился к участию в пермских регатах.

Начались лихие перестроечные годы. Финансовые дела завода покатились вниз, и территорию яхт-клуба он отдал образовавшемуся акционерному обществу «Марина СМ», которое возглавлял С. М. Смирнов. Интересы заводских яхтсменов всё меньше и меньше стали приниматься во внимание. Яхту «Джаз» выставили на продажу. Экипаж «Джаза» объединился с экипажем «Риска». Но яхту уже пришлось брать

Яхтсмены —
ветераны
яхт-клуба
«Звезда»
Вячеслав
Адеев (слева)
и его бывший
матрос
Виктор
Берестнев.
Начало
1980-х
годов



Яхта
«Джаз».
1980-е
годы

в аренду. В 1993 году в экипаж «Риска» входили В. Черныш, В. Щёкотов, В. Адеев, Н. Латышев, О. Биктимиров (в 1994 году добавился В. Бульчёв).

В образовавшемся АО «Марина СМ» начали делать небольшие лодки для рыбаков, яхты типа «Оптимист», шить для них паруса, шить сумки из парусной ткани. В этом преуспевал Игорь Мокрецов. Он же какое-то время был и тренером детско-юношеской секции. Территорию АО сдало в аренду коммерческой организации «СТЕК», и она превратилась в платную стоянку грузовых машин. В здании разместилась фирма по пошиву бронежилетов, очень востребованных в беспокойную пору 1990-х годов. В это время всё же проявились и положительные тенденции перехода на «рыночные



отношения»: «СТЭК» выделил деньги на покупку парусов на яхты «Адмирал» и «Риск», которые приобрели в Одессе на фирме «Акватон». Так на «Адмирале» появился романтичный алый стаксель, привлекавший всеобщее внимание людей, знающих повесть А. Грина «Алые паруса». Под новыми парусами сразу возросли результаты яхты «Риск» в соревнованиях. Стали заниматься катанием широкой публики на яхтах, что приносило какие-то деньги яхтсменам. Однако это продолжалось недолго. Экономическая ситуация на заводе ухудшилась, и в дальнейшем яхты завод передал АО «Марина СМ». С передачей яхт в АО Совет яхт-клуба упразднили. Яхты, ранее принадлежавшие профкому завода, распределением которых ведал Совет яхт-клуба, стало возможным продавать. В 1994 году была продана в частные руки яхта «Джаз», а в 1995 году в яхт-клубе не стало и «Риска». Совет яхт-клуба и ряд заводских ветеранов обратились к директору АО «Пермские моторы» В. В. Киндеркнехту с письмом о судьбе яхт-клуба и просьбой поддержать интересы заводских яхтсменов. Вопрос обсуждался на совещании у директора, и спортсменам решено было помочь. Однако финансовое положение завода ещё более ухудшилось, и в конце концов на яхтсменов махнули рукой. Прекратило своё существование детско-юношеское отделение секции, а потом и взрослое. Яхты были проданы. «Джаз» приобрёл М. Попов, переделал и сменил название на «Альгаир». Яхту «Риск» передали О. Симонову в яхт-клуб «Кабельщик». Вскоре в яхт-клубе заводских яхтсменов не осталось, даже тех, кто входил в АО «Марина СМ». Стоянка яхт в яхт-клубе на берегу и на воде стала платной. Однако крейсерских яхт в клубе не убавилось. Яхтсмены, купившие яхты, продолжали держать их в клубе.

Впоследствии яхт-клуб перешёл в собственность другой коммерческой структуры, которую возглавлял Игорь Кульпин. К счастью, он поддержал парусный спорт, хотя также на платной основе. Яхт-клуб получил новое название — «Фаворит». Со временем он преобразился, превратившись в один из самых лучших яхт-клубов города. Было надстроено и приведено в современный вид здание яхт-клуба, в котором разместились гостиница и ресторан, сделана обширная площадка перед зданием, поставлен арочный павильон, укреплен берег, сделаны понтонные мостки и отремонтирована волнозащитная стенка. Под образовавшимся от верхней площадки навесом сделали баталёрки-кубрики для размещения яхтсменов и их снаряжения. Заработала детско-юношеская секция при яхт-клубе. Парусный спорт Перми стал подниматься вверх, на новый уровень.

Детско-юношескую парусную секцию возглавил В. Тараканов. Флот собрали из остатков флота бывшего яхт-клуба



Лена Сюзёва и Юлия Аксёнова. 2000 год, Анапа



Анастасия Подобед на яхте «Европа». Кубок города Перми. 2006 год

«Звезда». Тренером была приглашена чемпионка Белоруссии по парусному спорту, мастер спорта международного класса, участница одной из олимпийских регат Анастасия Подобед. Однако в связи с отсутствием высококлассной материальной части и, поэтому, перспектив в развитии детско-юношеского спорта в Перми, она была вынуждена оставить Пермь и переехала в г. Санкт-Петербург.

В классе «Оптимист» довольно успешно совершенствовались Юлия Аксёнова и Лена Сюзёва. В дальнейшем они стали выступать в классе «Луч». Лена Сюзёва поступила учиться в Краснодарский институт физкультуры и уехала из Перми. Вскоре она выполнила норматив мастера спорта и попала в экипаж самой известной и титулованной яхтсменки России Екатерины Скудиной. Так воспитанница пермской парусной школы вошла в большой парусный спорт, спорт высших достижений. В 2012 году в составе экипажа Е. Скудиной она участвовала в Олимпиаде в Лондоне в дисциплине матч-рейс. Экипаж занял 4-е место.





ЯХТ-КЛУБ «МОЛОТ»

Важное место среди пермских организаций, культивирующих парусный спорт, занимал яхт-клуб «Молот». Клуб существовал более 50 лет — с 1954 по 2005 год — и оказал значительное влияние на становление парусного спорта в Перми.

Первоначально это была парусная секция при спортклубе им. Свердлова — она объединила яхтсменов Мотовилихи, увлечение которых парусом имело давние традиции. Ведь именно с работников Мотовилихинского завода, в дореволюционные годы строивших своими руками первые в городе яхты, и началась история парусного спорта в Перми. Яхтсмены Мотовилихи были постоянными участниками городских парусных соревнований начиная с 1914 года (со времени создания в Перми первого яхт-клуба).

В 1954 году по инициативе яхтсменов Краснослава Степановича Звонарёва, Андрея Леонидовича Чичурина, Юрия Трифонова и при поддержке администрации и профкома Мотовилихинского завода (тогда завода им. Молотова, позднее — им. Ленина) любители паруса объединились в секцию при заводском спортивном клубе им. Свердлова. (В 1959 году его переименовали в спортклуб «Молот», и секция стала называться так же.) Практически сразу же после её создания администрация завода закупила для спортсменов несколько яхт отечественного производства. В 1960-е годы в секции были уже несколько «эмок», «Летучих голландцев», «Звёздник», «Драконы», одна из первых крейсерских яхт в городе «Фолькбот» и другие.

Яхты заводских яхтсменов стояли у пристани Кампереправы «Мотовилиха», пока в 1954 году не началось заполнение Камского водохранилища. Так что фактически сразу после своего создания парусная секция клуба, как и другие парусные секции организаций и предприятий города, перенеслась на верхний бьеф Камской ГЭС и разместилась на городском пляже. Там секция базировалась до середины 1970-х годов. А в 1976 году Мотовилихинскому заводу был выделен земельный участок на правом берегу Камы в Шустовском заливе за Гайвой, по дороге на Заозерье, под строительство яхт-клуба. На берегу построили мостки, по краям живописного котлована на склоне горы — кубрики. Большую поддержку в освоении территории оказал заместитель директора завода по капитальному строительству Геннадий Михайлович Скрипов.

Шло время, благодаря инициативе и энергии заводских яхтсменов база развивалась, пополнялся её флот. Уже в 1970-е годы в яхт-клубе насчитывалось до 50 яхт! Кроме яхт национального класса М были куплены яхты олимпий-

Мотовилихинские заводы — место рождения яхт-клуба «Молот»



ских классов — «Финны», «Летучие голландцы», «Дракон». Приобрели крейсерские яхты типа «Нефрит» («Регата», «Былина», «Сказка»), яхту «тонного» класса «Ванда», «Конрад-24» «Эврика». Удалось приобрести хорошие яхты польского производства. Большую помощь в этом оказал главный бухгалтер завода Николай Михайлович Стяжкин.

Заводские яхтсмены Д. Б. Рогачёв, Ю. Л. Трифонов, Л. А. Чечурин, А. А. Алексеев, Д. Н. Ломако на протяжении ряда лет были признанными лидерами парусного спорта в городе. Яхтсменами были многие руководители цехов и служб завода — И. К. Звонарёв, В. А. Марцинечко, А. Л. Чичурин, А. А. Блинов, А. И. Пепеляев. Пришли в клуб и новые яхтсмены — Геннадий Викторович Воскресенский, Герман Титович Беляев, Вячеслав Сметкин, Борис Рычгин, Сергей Ширинкин, Николай Степченко, Валерий Блинов, Виктор Климов, Анатолий Чунарёв, Константин Пирожков, Алексей Титов, Валерий Никулин, Александр Денисов и другие. Деятельностью яхт-клуба постоянно интересовался директор завода Виктор Николаевич Лебедев. Парусным спортом занималась и его дочь Марина.

В 1980-х годах в яхт-клубе появились крейсерские яхты «Конрад-25РТ» «Надежда» и «Рандеву», «Конрад-25Р» «Грация» и «Кумир». В детско-юношеской секции клуба насчитывались 10 «Оптимистов», 7 «Кадетов», 2 «420», 5 «Финнов», 1 «470» и 2 парусных доски.

Со дня основания клуба и в течение почти 30 лет идейным вдохновителем его был Краснослав Степанович Звонарёв. Благодаря его организаторскому таланту в 1960—1970-е годы клуб стал практически самым мощным в Прикамье — школой подготовки спортсменов-парусников. Периодически К. С. Звонарёв был председателем бюро парусной секции, он очень тщательно вёл документацию по её работе (в журналах учёта спортивной работы подробно прописывались планы и ход тренировок), составлял отчётные таблицы и даже графики, снимал любительские фильмы. Его план перегона яхты «Ванда» по маршруту Таллинн — Пермь и сегодня является образцом подготовки и проработки плана дальнейших спортивных плаваний. С 1958 года К. С. Звонарёв входил в состав президиума Всероссийской секции парусного спорта.

В клубе велась планомерная и систематическая работа по спортивной квалификации: подготовка занятий, затем «разбор полётов». Вёлся учёт выполнения спортивных нормативов. Отдельно учитывались гонки и дальние спортивные плавания. Так, например, в записи за 1960 год читаем: «1-й разряд вновь выполнили 8 человек, подтверждение — 3 человека. Всего разрядников 41 человек».

В сезоне 1959/60 годов в парусной секции «Молот» насчитывалось 45 человек. Это были работники завода и их дети, среди них: А. А. Алексеев, Л. А. Бакалдин,



А. В. Басс, Г. Т. Беляев, М. И. Бронников, Г. В. Воскресенский, Р. В. Воскресенский, Ю. Г. Гагарин, Л. Н. Гашева, Н. Н. Горбунов, Т. Гуляева, Л. Ф. Дубова, С. А. Егоров, К. С. Звонарёв, М. Н. Зиновьев, А. Н. Кайгородов, С. М. Киселёва, Р. В. Коновалов, И. С. Кунашев, Ю. Д. Курдачёв, Д. Кушнир, А. В. Кушнир, Ф. В. Кушнир, Лазарев, М. В. Лебедева, В. Н. Ломако, Д. Н. Ломако, В. В. Ляшков, В. А. Марциничко, В. Г. Мигай, А. С. Никитин, Н. Новикова, Г. Г. Отинов, М. Г. Патока, Первущин, Н. Н. Пищальников, Е. И. Плешков, Ю. Пузиков, Д. Б. Рогачёв, Л. Н. Рогачёва, К. С. Санов, Ю. Степанов, Ю. А. Тебеньков, Ю. А. Фомичёв, А. И. Чернышов, А. А. Чечурин, Ю. В. Чудинов, Шакирова, В. В. Швецов, Г. К. Шляпин.

Некоторые из них впоследствии перешли в другие клубы (Г. Т. Беляев, М. И. Бронников, Г. В. Воскресенский, Ф. В. Кушнир, В. Г. Мигай, Д. Б. Рогачёв, Л. А. Чечурин).

Из отчёта к 20-летию парусной секции спортклуба «Молот», 1974 год:

«...В основном составе парусной секции работники завода разных возрастов и профессий. Это один из сильнейших коллективов области, способный выступать в соревнованиях первенства РСФСР и СССР.

Раскладка по классам яхт:

«Летучий голландец» — экипаж Н. Стеченко, С. Ширинкин — чемпионы города; а экипаж А. Чунарёв, Б. Рычин — чемпионы Урала. «Дракон» — экипаж В. Ломако — серебряный призёр первенства Урала. «Солинг» — уверенно выступает на Первенстве СССР Д. Рогачёв. «Фолькбот» — экипаж Г. Воскресенского лидер в сезоне. «Однотонный» — явный фаворит яхта «Ванда», капитан К. Звонарёв.

Дети работников завода: А. Стецура, В. Блинов, М. Шаньгин освоили класс «Кадет» и неплохо выступали на городских соревнованиях.

В Шустовке продолжалось освоение выделенного места под базу, в планах организация спортивного лагеря «Юный моряк».

Во второй половине 1970-х годов в парусном спорте начинается рост доли крейсерских яхт. Яхтсмены «Молота» успешно выступали и в крейсерских гонках.

1976 год. Состоялась представительная крейсерская гонка Пермь — Березники, Березники — Пермь. Ветер в среднем 5—6 баллов, в районе Пожвы до восьми. Старт в 7.00, а ночью финиш в Березниках — это около 200 километров по судовому ходу (а яхтам приходится проходить значительно большее расстояние) меньше чем за 20 часов!

Класс «Дракон»: 1-е место занял экипаж в составе: А. Чунарёв, Н. Овчинников, С. Пирожков, Б. Рычин; 2-е место — В. Спешков, В. Макаров, А. Нассонов, В. Петухов.



Класс «Нефрит»: 1-е место занял экипаж в составе: Д. Ломако, В. Сметкин, Г. Воскресенский, В. Юсупов; 3-е место — В. Ломако, Р. Мучинов, С. Росляков.

В «однотонниках» (яхты «Ванда», «Вишера», «Парма», «Тайна») экипаж «Ванды» (К. Звонарёв, К. Пирожков, С. Спехов, И. Звонарёв) занял 2-е место.

1975 год. Завод им. Ленина проводит кубок «Весёлый ветер». В этих соревнованиях в классе «Дракон» победили яхтсмены яхт-клуба «Звезда», а яхтсмены «Молота» заняли первые места в «однотонниках» (яхта «Ванда», экипаж — К. Звонарёв, А. Тютюник, А. Яковлев, А. Бушуев, Ю. Антонов, Г. Немов, И. Звонарёв, А. Титов) и в классе «Нефрит» (экипаж — С. Ширинкин, Н. Стеченко, В. Макаров, А. Орлов).

1978 год. В яхт-клубе «Молот» уже 14 крейсеров. В прессе отмечается, что на протяжении 10 лет сильнейшим в классе «Летучий голландец» является дружный экипаж Н. Стеченко — В. Макаров. Отмечаются также удачные выступления на «Фолькботе» А. Чунарёва с молодёжью — А. Мальцевым и О. Пушкарёвым.

В призёрах городских соревнований — экипаж «Дракона» яхт-клуба «Молот» (В. Спешков, В. Петухов, Р. Гатин).

В Кубке Камы-78 яхтсмены «Молота» занимают 1-е командное место, первые места занимают яхты капитанов К. Звонарёва и А. Алексева.

1979 год. Яхт-клуб отметил своё двадцатипятилетие.

1982 год. VIII Летняя спартакиада области. Экипаж А. Титова из клуба «Молот» занимает 1-е место в классе «Летучий голландец».

Некоторые яхтсмены, уходя с завода, создавали секции парусного спорта на других предприятиях. Так, в ноябре 1985 года на Пермском заводе химического оборудования

**25-летие
яхт-клуба
«Молот».
Среди
яхтсменов:
Ю. Фильцагин,
В. Петухов,
Н. Азовских,
С. Ширинкин,
Н. Шумов,
С. Росляков,
В. Михалев,
В. Климов,
В. Юсупов,
И. Кондаков,
А. Бушуев,
А. Агафонов,
Д. Ломако,
В. Сметкин,
А. Алексеев,
И. Звонарёв,
Н. Стеченко,
С. Катаев,
Г. Беляев.
Шустовка,
1979 год**





**Александр
Алексеев —
ветеран
и председатель
яхт-клуба
«Молот»**



**25-летие
яхт-клуба
«Молот».
Праздник
Нептуна.
1-й залив,
1979 год**

(ПЗХО) официально образуется яхт-клуб «Искра». Инициаторами его создания стали Ю. Овсянников и Г. Воскресенский. Основной костяк яхт-клуба, кроме них, составили организовано переведённые из яхт-клуба «Молот» яхтсмены: Д. Рогачёв, О. Флоринский, В. Ломако, Ю. Ябуров, А. Ю. Бушуев, И. Кондаков, О. Овсянников.

Яхт-клуб на заводе «Камкабель» был создан Г. Беляевым, Стаховым и Л. А. Чечуриным. При активном участии Р. Воскресенского был создан яхт-клуб «Бриз» политехнического института.

Много лет в яхт-клубе «Молот» работала своя детско-юношеская секция. Более 10 лет на общественных началах с ребятами в ней занимался Дмитрий Ломако. Как в летний период, так и зимой в спортзале клуба он проводил тренировки юных яхтсменов. Надо сказать, что за всю историю яхт-клуба «Молот» в нём не было профессиональных тренеров, все знания по парусному делу добывались яхтсменами путём самообразования, а также благодаря тренерам-общественникам, таким как Д. Ломако, а позднее — Борис Иванович Рычин. В 1980-е годы детская секция работала на парусной базе яхт-клуба возле Мотовилихинского пруда (заслуга в создании и развитии этой базы принадлежала руководству спортивного клуба «Молот», а также членам яхт-клуба К. Звонарёву и А. Алексееву).

За всё время существования через секцию прошло более 100 детишек (в то время это было просто, доступно и бесплатно). Многие из них просто открыли для себя парус, для некоторых эти занятия стали хорошей школой в дальнейшей спортивной жизни в парусном спорте. Некоторые из них и через 25 лет остались в парусе (В. Блинов, Д. Мичурин, А. Бурдин, А. Янышев, В. Темников). В 1986—1988 годах в сезон



в детско-юношеской секции занималось до 30 человек. Вечерами, после работы, общественные тренеры Б. Рычин и В. Никулин проводили по 2 тренировки в неделю. Стала традиционной и популярной Мотовилихинская регата, проводимая 9 мая, в День Победы, собиравшая практически весь детский парусный спорт города и открывавшая парусный сезон в Перми. Почти все члены яхт-клуба «Молот» — и ветераны (А. Алексеев, В. Касаткин, А. Чунарёв), и сравнительно молодые яхтсмены (Р. Гатин, А. Титов, В. Блинов) помогали проводить эту регату.

В 1988 году начинается строительство парусной базы в Шустовке на несколько новом месте — на выходе из залива, там, где сейчас расположен яхт-клуб «Волна». Яхтсмены «Молота» сами строили новые кубрики и пирс. При этом средствами «механизации» были ломы, лопаты и носилки. Строительные материалы обеспечивал завод. К концу 1989 года практически все яхты и яхтсмены переместились из бывшего «шанхая» у родничка на новое место. Огромная заслуга в организации и освоении новой базы принадлежит А. А. Алексееву, А. И. Оболенскому, М. Я. Шмуратко. Параллельно с яхтсменами базу обустроивали и обживали дружные воднолыжники со своими лидерами: В. Мальшевым и А. Лисом.

В 1988 году на Кубке Онего (в то время неофициальное первенство СССР в крейсерских гонках) яхтсмены «Молота» выступают на трёх яхтах: «Грация» («Конрад-25Р»), «Надежда» («Конрад-25РТ») и «Рандеву» («Конрад-25РТ»). Хороший результат показал экипаж «Рандеву» (Б. Рычин, В. Никулин, А. Бушуев, А. Агафонов), занявший 1-е место в своём типе яхт и 15-е место в общем зачёте.

В 1991 году яхты «Грация» (капитан А. А. Титов) и «Рандеву» (капитан В. Е. Никулин) по официальному приглаше-

**Детско-юношеская
секция
яхт-клуба
«Молот».
К. Звонарёв,
А. Бушуев,
И. Звонарёв,
А. Чунарёв,
А. Титов,
С. Росляков,
Агафонов,
И. Кондаков,
О. Овсянников,
В. Блинов,
О. Алексеев
и другие**

нию организаторов регаты ходили на Кубок Эгейского моря (14-th North Aegean Cup) в г. Салоники (Греция). Практически месяц длилось плавание по маршруту: Ростов — Керчь — Ялта — Каррас — Салоники — Каррас — Стамбул — Ялта — Керчь — Ростов.

Это был последний год, когда яхты «Молота» выезжали на соревнования за пределы Прикамья.

В конце 1990-х годов яхт-клуб «Молот» организует и проводит гонки на крейсерских яхтах капитанов-одиночек, посвящённые памяти К. С. Звонарёва. В 1998 году этот Кубок капитанов выиграл Валерий Блинов на яхте «Надежда».

Хорошей традицией «Молота» было проведение юбилеев клуба. В программу мероприятия обязательно входили небольшая (1,5—2 часа) гонка крейсерских яхт (ветераны, кто мог самостоятельно передвигаться, распределялись в экипажи по яхтам) и уха. Иногда устраивался костюмированный праздник Нептуна, проходивший в атмосфере всеобщего веселья.

Особенно выдающимся и памятным был 45-летний юбилей клуба, проведённый в июле 1999 года по инициативе и на средства ООО «Мотовилихинские заводы». За месяц были проведены большие работы по благоустройству базы в Шустовке: отремонтирована подъездная дорога на базу, в яхт-клубе все дорожки покрылись асфальтом, капитально были отремонтированы пирс и баня, покрашены здания и постройки. Организацию и ведение программы праздника взял на себя Дворец культуры ОАО «Мотовилихинские заводы». В концертной программе выступали и приглашённые артисты, и свои творческие коллективы. Программа фестиваля шла около 10 часов и закончилась танцами под утро. В одном из больших кубриков были оборудованы стенды с архивными фотографиями и журналами яхт-клуба «Молот».

За две недели до юбилея в яхт-клубе была организована пресс-конференция с катанием журналистов на яхтах. На юбилей в яхт-клуб «Молот» пришёл практически весь гоночный флот Перми (представители от яхт-клубов «Кабельщик», «Искра», «Звезда», «Рубин», детской секции «Фаворит»). Собралось порядка 30 крейсеров и 15 швертботов, пришли и гости на своих парусных и моторных яхтах. Началось всё с парада-построения. В колоннах прошли представители парусных клубов Прикамья. С приветствием выступил генеральный директор Мотовилихинских заводов Ю. А. Булаев (кстати, в молодости — тоже яхтсмен). Всех собравшихся поздравили почётные гости: вице-губернатор, главы городской и районной администраций, представители яхт-клубов. В праздновании и обустройстве базы активное участие принимал заместитель генерального директора ОАО «Мотовилихинские заводы» по строительству Э. Ф. Стажевский, в прошлом один из активнейших яхтсменов Прикамья, основатель яхт-клуба «Рубин».



**Дмитрий
Анатольевич
Мичурин,
тренер
детско-юношеской
секции
яхт-клуба
«Волна»
и старший
помощник
капитана
яхты
«Улисс»**



**Валерий
Аркадьевич
Блинов,
руководитель
яхт-клуба
«Волна»,
капитан
яхты
«Улисс»**



В состоявшейся гонке яхтсмены «Молота» не подвели: в победителях оказались яхты «Рандеву» (капитан — В. Е. Никулин, в экипаже с ним — В. А. Марциничко, член клуба с 1959 года), «Эврика» (капитан — А. Чунарёв) и «Сказка» (капитан — А. Алексеев). Были и награждения, и памятные призы. Такого масштабного, яркого и зрелищного мероприятия у яхтсменов города никогда не было!

В год празднования 45-летия яхт-клуба команда «Молота» выиграла главные парусные соревнования Пермской области — Кубок Камы (он проходил по маршруту Пермь — Чайковский). В команде участвовали яхты «Надежда» — экипаж Валерия Блинова, «Рандеву» — экипаж Валерия Никулина, «Искра» — экипаж Юрия Овсянникова, «Кумир» — экипаж А. Денисова.

Но добрые пожелания дальнейшего развития, высказанные на юбилее, не сбылись. Несмотря на поддержку со стороны спонсоров — дочерних предприятий ОАО «Мотовилихинские заводы», выделяющих средства на содержание базы, экономическая ситуация по яхт-клубу с каждым годом ухудшалась.

В 2004 году яхт-клубу «Молот» исполнилось 50 лет. Состоялись традиционная небольшая гонка с участием яхт других яхт-клубов города — до мыса Галкино городище и обратно и небольшое застолье яхтсменов-соратников. Яхтсмены уже догадывались, что судьба заводского яхт-клуба предрешена... В 2005 году яхт-клуба «Молот» не стало.

Территория яхт-клуба «Молот» перешла в частные руки, и на его месте возник яхт-клуб «Волна». В 2010 году для него были приобретены детско-юношеские швертботы (9 единиц), и с 2011 года по настоящее время при клубе работает детско-юношеская секция. Первым тренером секции был В. М. Черныш, в последующие годы — Д. А. Мичурин.





Stadt
Fürth

ERGO

Lease

167
#ERGO

2
#ERGO

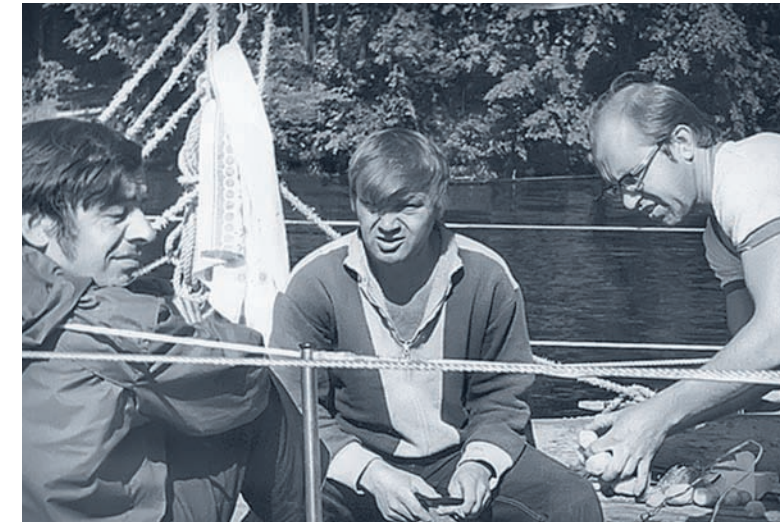
White Pepper
166
#ERGO

FELICITE
DELAUNE

ЯХТ-КЛУБ «КАБЕЛЬЩИК»

Яхт-клуб «Кабельщик» завода «Камкабель» возник в 1961 году по инициативе выходцев из парусной секции им. Свердлова (яхт-клуб «Молот») Германа Титовича Беляева, Владимира Андреевича Стахова и Леонида Андреевича Чечурина. Сам завод «Камкабель» только четвертый год как был пущен в эксплуатацию, но уже активно воплощал в жизнь свои социальные планы. Надо сказать, что «Кабельщик» оказался первым яхт-клубом, имевшим свою территорию. Даже мощнейшая тогда парусная секция «Водника» не могла этим похвастаться. Место было выбрано очень удач-

Строительство
пирса
яхт-клуба
«Кабельщик».
Начало
1960-х
годов



Геннадий
Казаринов
(слева),
Герман
Беляев
(в центре)

но, на левом берегу залива Гремячий Лог в посёлке Гайва, чуть выше плотины КамГЭС. Яхт-клубу повезло, в будущем, даже в лихие годы перестройки, завод не продал эту территорию, оставил несколько яхт на своём балансе (К-30 «Лис», Л-6 «Тайна»), благодаря чему сохранился коллектив клуба и во многом живы его традиции.

Конечно, он, в общем-то, не подходил под понятие «яхт-клуб», т. к. не являлся обособленной структурной единицей со своим руководством и бюджетом, зданиями и пирсами. Просто «в народе» как-то само собой установилось называть любые стоянки яхт «яхт-клубами». На берегу была построена дорога к месту базирования яхт, деревянные мостки на сваях вдоль берега залива, позднее построили рельсовый слип, эллинг, установили кран-балку. Построили сторожку, провели электричество. Конечно, многое делалось руками яхтсменов. На крутом склоне береговой горы яхтсмены построили будки для хранения яхтенного снаряжения и одежды. Почти в таком же виде яхт-клуб сохранился и до наших дней. Только яхт у его пирса стало значительно больше — все места стоянки сдаются в аренду, и по вполне приемлемой цене.

Почти сразу же, как начал строиться яхт-клуб, при нём возникла и детско-юношеская секция. Новость о появлении яхт-клуба в заливе быстро разносилась среди мальчишек Гайвы, и они потянулись туда. В числе первых, уже в 1962 году, в него пришли записываться братья Виктор и Владимир Беловы, Олег Пузанов, ставшие впоследствии не только хорошими гонщиками, но и тренерами детско-юношеской секции, а потом развернувшие на базе яхт-клуба парусное отделение ДЮСШ «Темп». Первым же тренером в яхт-клубе и его «заведующим» был Герман Титович Беляев.



Яхта
«Луч».
Усолье,
1990-е
годы

Официально яхт-клуб «Кабельщик» открылся в 1964 году и вошёл в ДСО «Труд». В том же году он «приютил» парусную секцию Пермского политехнического института, которая переехала в залив Гремячий Лог с пляжа КамГЭСа. Институт по соседству с «Кабельщиком» начал строительство своего яхт-клуба. Это соседство впоследствии не раз приводило к «обмену кадрами» — переходу яхтсменов из одного клуба в другой. Но конфликтов на этой почве между клубами никогда не было, жили дружно.

Быстро приобретаемая опыт, яхтсмены «Кабельщика» стали серьёзно конкурировать на городских соревнованиях с яхтсменами из других парусных секций предприятий горо-



Александр
Будыхо
на катамаране
«Торнадо».
Чемпионат
города
Перми,
1982 год

да. Первоначально соревнования проводились только среди швертботов и килевых яхт классов «Фолькбот», «Дракон», «Звёздный» по так называемой короткой олимпийской дистанции как классные гонки, то есть по классам яхт. На «Фолькботе» ходил Л. А. Чечурин. В швертботах были популярны и гонки с пересадкой экипажей. В классных гонках хорошо выступали Г. Беляев («Звёздник»), Александр Будыхо («Кадет», «ОК», катамаран «Торнадо»), Михаил Акимов («Финн»), Родион Зиоков, Сергей Соломатов («Кадет», «Финн», «Луч», парусная доска), Сергей Стамбула («Финн», «470»), Павел Соснин («Оптимист», катамаран «Торнадо»), Виктор Пласкевич («Оптимист», «Луч»), Виталий Таскаев («Оптимист», «Кадет», «470», «Летучий голландец», «Луч»), Вадим Кравченко («470», «Луч»), Сергей Зверев («Кадет», «470», «Финн»), Ринат Зиоков и другие.

По мере развития в городе гонок крейсерских яхт «Кабельщик» приобрёл несколько крейсерских яхт и активно включился в крейсерские гонки: Пермь — Чёрмоз — Пермь, Кубок Камы. Победы и призовые места в этих соревнованиях не заставили себя долго ждать. Тем более что ходить на них стали выросшие из классных гонок ребята, ставшие уже молодыми мужчинами. Некоторые из них остаются в «Кабельщике» и по сей день.

Среди яхтсменов «Кабельщика», состоявших в нём в разные годы, Евгений Степанович Николаев, Олег Александрович Симонов, Василий Георгиевич Мигай, Александр Анатольевич Онорин, Марк Николаевич Марков, Анатолий Тихонович Пирожков, Вячеслав Алесковский, Александр Владиславович Бельский, Геннадий Николаевич Бородин, Михаил Николаевич Провоторов, Игорь Николаевич Черемисин, Илья Михайлович Акимов, Александр Сергеевич Соломатов, Григорий Иванович Кузнецов, Николай Пищальников и другие.



Павел
Соснин
(слева)
и Александр
Будыхо



Слева
направо:
Сергей
Зверев,
Павел
Соснин
и Михаил
Акимов

В середине 1970-х годов «Кабельщик» покинул Г. Т. Беляев — его пригласили в Березники поднимать зарождавшийся там парусный спорт.

С середины 1980-х до начала 1990-х годов яхтсмены-крейсеристы «Кабельщика» не раз участвовали в популярнейшем соревновании Кубок Онего — неофициальном чемпионате СССР по крейсерским гонкам, как называли его все яхтсмены страны, и имели неплохие результаты.

В конце 1980-х годов яхт-клуб возглавил Георгий Алексеевич Баер. В это время в связи с политическими изменениями в стране стали возможны выезды яхтсменов за рубеж для участия в международных регатах. Первый такой выезд яхтсменов «Кабельщика» состоялся в 1990 году, в чём немалая заслуга Г. А. Баера (он сам был в составе экипажа яхты К-30 «Лис»).

В 1980-х годах в яхт-клубе проявила себя способная молодёжь. Кандидатами в сборную области были Р. Насифуллин («Финн»), Ю. Бородин и Е. Орачева (парусная доска), К. Бурдин («Летучий голландец»), А. Хвоинский («Звёздный»).

В 1986 году Р. Насифуллин выиграл парусные гонки Спартакиады Пермской области в классе «Финн».

На 1990 год яхт-клуб «Кабельщик» имел 27 парусных судов: 13 детско-юношеских яхт («Оптимисты», «Кадеты», «Лучи»), 5 парусных досок, 2 «Финна», 7 крейсерских яхт («четвертьтонник» № 1022 «Мицар», «Фолькбот» № 1383 «Фараон», К-25 Р № 2016 «Шерхан», «Невы» № 2017 «Шарм» и № 2029 «Фокус», К-30 № 1491 «Лис», Л-6 № 1601 «Тайна»). Также к «Кабельщику» была приписана яхта СТ-25 № 2001 «Спектр» (владелец НИПИНефть). В 1996 году во флоте «Кабельщика» также был К-25 Р № 1045 «Луч».

Наиболее высоких результатов из спортсменов яхт-клуба «Кабельщик» добивался Михаил Михайлович Акимов — на швертботе класса «Финн» и на крейсерской яхте К-30

«Лис». Он единственный из коллектива стал мастером спорта СССР, заняв 5-е место в Поволжской регате в 1975 году, входил в сборную команду Пермской области, многократно завоевывал призовые места и побеждал в городских и областных соревнованиях всех уровней. Парусным спортом Акимов начал заниматься в 1964 году в яхт-клубе «Бриз». Ходил на яхтах «Летучий голландец» (1964—1965), М (1966). В 1983 году перешёл в яхт-клуб «Кабельщик». Длительное время успешно гонялся на швертботе класса «Финн», побеждая и занимая призовые места не только в городских, но и в российских соревнованиях. Несколько лет работал тренером в клубе, ходил капитаном и старпомом на яхтах «Нефрит» — «Антарес», Л-6 «Тайна», К-25 Т «Мицар», К-30 «Лис», К-25 Р «Акварель». В 1990 году в составе первой пермской флотилии совершил ДСП в Грецию на яхте «Лис» в качестве капитана. Михаилу Акимову принадлежит абсолютный рекорд побед в Кубке Камы. Он с различными экипажами выигрывал его не менее 14 раз, и почти всё время на яхте К-30 «Лис»! Лишь один раз он выиграл Кубок Камы за румпелем яхты Л-6 «Тайна».

Не знал себе равных в классе «Нева» (и в зачётной группе «малых» крейсерских яхт) экипаж Александра Будыхо — ещё одного известнейшего яхтсмена «Кабельщика».

В годы перестройки яхт-клуб возглавил Олег Александрович Симонов. Он первым в Перми начал держать яхты, перешедшие от «Кабельщика» в частные руки, в Турции, привлекая для туристических плаваний по Средиземноморью яхтсменов своего яхт-клуба и других клубов. Также яхты сдавались в чартер. Кроме того, он организовал на заводе производство дельных яхтенных вещей, которые, пока не появился их рынок в стране, пользовались немалым спросом у яхтсменов Перми.

Яхтсмены «Кабельщика» до сих пор, хотя и имеют свои личные яхты, остаются сплочённым коллективом. Участвуют во всех городских соревнованиях. Традиционно проводят регату, посвящённую Дню Военно-морского флота, на которую приглашаются все яхтсмены города; гонку крейсерских яхт и шуточный «чемпионат» капитанов на детско-юношеских швертботах «Оптимист» или «Луч».

В 2006—2008 годах представитель «Кабельщика» Александр Будыхо возглавлял Пермскую федерацию парусного спорта. Его экипаж первым из пермских яхтсменов «открыл» Дальний Восток — в 2005 году он принял участие в Чемпионате России в классе «Конрад-25 Р» в заливе Петра Великого (Владивосток) и его экипаж на арендованной лодке занял 4-е место. До этого ни один приезжий экипаж не попал в первую десятку соревнующихся яхт.

2014 год для яхт-клуба «Кабельщик» — юбилейный, ему исполняется 50 лет.



ПАРУСНАЯ СЕКЦИЯ «РУБИН»

В 1956 году в Перми на улице 25 Октября появилось новое предприятие — тогда из-за соображений секретности оно называлось «часовой завод» (теперь это Пермская приборостроительная компания). В 1961 году туда пришёл работать Эрик Фёдорович Стажевский — уже известный к тому времени яхтсмен, несколько лет занимавшийся парусным спортом и имевший 1-й разряд. По его инициативе и при поддержке других яхтсменов в существующем на заводе коллективе физкультуры «Рубин» образовалась парусная секция. Эрик Фёдорович стал её первым председателем и был им до 1973 года.

В 1962 году для образовавшейся секции завод приобрёл первые три швертбота класса М. К сезону 1963 года были куплены два швертбота олимпийского класса «Летучий голландец» и три — класса «Финн». «Финны» назывались «Тип», «Топ» и «Тап». Была приобретена также килевая яхта класса «Дракон». И с этого года яхтсмены «Рубина» включились в городские соревнования, начав отчёт своего летоисчисления. Первыми яхтсменами секции, кроме Э. Ф. Стажевского, были Валентин Чумак, Инга Веденева (потом она стала Чумак — сложилась супружеская пара), Крылов, Михаил Бронников, Сергей Старцев, Михаил Нохрин, Николай Артемьев, Владимир Фарзутдинов, братья Фоменковы, Николай Мелентьев.

Вскоре многие яхтсмены секции вошли в сборную команду Перми и стали выезжать на российские соревнования. Так, в 1965 году экипаж М. Бронникова был отправлен на первенство РСФСР в г. Таганрог. В сезоне 1965 года его экипаж (матросы Виктор Фоменков и Николай Мелентьев)

**Экипаж
Михаила
Бронникова.
Слева
направо:
Виктор
Фоменков,
Николай
Мелентьев,
Алексей
Зырянов,
Михаил
Бронников.
1965 год**

**Эрик
Стажевский
(слева)
и Рудольф
Коновалов.
Начало
1960-х
годов**



**Валерий
Михайлович
Фролов**



**«Эол»
в бейдевинд**

отлично выступал на «эмке» (М 136). По результатам гонки Пермь — Чёрмоз — Пермь (из-за сильного ветра дошли только до Добрянки) она получила звание самой быстроходной яхты Перми сезона 1965 года.

В 1969 году для парусной секции были приобретены килевые яхты «Звёздник» и «Фолькбот» 114. Э. Ф. Стажевский стал выступать на «Звёзднике». «Фолькбот» назвали «Эол».

В 1970 году на предприятие поступил работать и пришёл в парусную секцию коллектива физкультуры «Рубин» мастер спорта СССР Валерий Михайлович Фролов. Он стал участвовать в соревнованиях на яхте класса «Дракон», организовав из работников завода хороший экипаж (М. Брызгалов, А. Ванштейн), побеждавший почти во всех городских соревнованиях.

В 1970 году мастером спорта СССР становится и Э. Ф. Стажевский.

Удачно выступает в соревнованиях М. Бронников на «Финне» — на первенстве ЦС ДСО «Зенит» в Днепропетровске он занимает 2-е место и попадает в состав сборной Пермской области для участия в финальных стартах Спартакиады народов РСФСР 1971 года. В составе сборной в 1971 году он участвует в Сочи в Весеннем первенстве РСФСР и в Кубке классов, а затем в Открытом первенстве Севастополя и в Черноморской регате, проходившей там же. М. Бронников оказался единственным представителем «Рубина» в сборной области, которая участвовала в Спартакиаде.

В 1971 году в секцию приходят Александр Петрович Паршенков, Александр Кондратьев и Сергей Антонов. Они освоили «эмку» — М-657. А пришедшим также в этом году Вячеславу Пиянице и Виктору Склонину выделили «Фолькбот» «Эол».



**Экипаж
Михаила
Бронникова
(матросы
М. Брызгалов
и А. Ванштейн)
на «Солинге»
на Спартакиаде
народов
РСФСР.
1975 год,
Сочи**

В 1972 году М. Бронников становится бронзовым призёром Чемпионата РСФСР в Туапсе.

1973 год. Не имея своей территории и сооружений, парусная секция «Рубин» арендует для себя место в только что построенном яхт-клубе «Звезда» завода им. Свердлова и перебирается с пляжа в этот клуб. С тех пор по настоящее время она и находится там, независимо от того, в чьи руки переходит яхт-клуб «Звезда» в годы «перестройки» или он меняет своё название.

В 1974 году председателем секции избирается В. М. Фролов, в то время он работал заместителем главного технолога электроприборного завода, и становится почти бессменным её председателем. С тех пор по настоящее время он является вдохновителем всех многочисленных побед и достижений яхтсменов секции.

В 1975 году экипаж секции «Рубин» — М. Бронников (капитан), М. Брызгалов и А. Ванштейн — участвует в составе сборной команды Пермской области в Спартакиаде народов РСФСР в Сочи на яхте класса «Солинг».

В секции в это время занимаются Владимир Соломенников, Леонид Лашков.

В 1978 году парусную секцию коллектива физкультуры «Рубин» возглавил Вячеслав Пияница. Два года он был у административного руля. Ежегодно проводились собрания, на которых подводились итоги сезона, ставились задачи на будущие соревнования, проводились субботники в Доме спорта «Рубин» и в яхт-клубе «Фаворит», решались вопросы приобретения новых яхт.

В 1981 году председателем парусной секции вновь избирается Валерий Фролов, который и по настоящее время крепко держит руку на пульте управления парусников «Рубина».

В апреле 1981 года секция получила первую крейсерскую лодку нового поколения, польский «Конрад-25 Т». Её назвали «Корсар».

**Владимир
Фарзутдинов
на Спартакиаде
народов
РСФСР.
1975 год,
Сочи**



**В. Чиж (слева)
и В. Пияница
в Чайковском.
2011 год**



**Яхта
«Корсар»**

Рассказывает Владимир Мефодьевич Чиж, кандидат в мастера спорта, капитан яхты «Корсар»:

— Яхта «Корсар» уже 32 года участвует во всех гонках и регатах сезона, занимая призовые места в каждом соревновании. Яхта построена в апреле 1981 года на судовой верфи в Гданьске, в Польше, и приобретена нашим предприятием в 1981 году — самая первая яхта класса «Конрад». Первым капитаном яхты был В. К. Пияница — до 1988 года, а с 1988 года по настоящее время капитаном яхты являюсь я.

В экипаже яхты в разное время ходили В. Я. Старцев, Ю. Н. Антонов, Л. Б. Добагов, Г. А. Руховец, В. Б. Филиппов, М. И. Бронников, Ю. А. Александров.

Самыми престижными гонками среди яхтсменов считаются крейсерские гонки на Кубок Камы и 100-мильная гонка Пермь — Чёрмоз — Пермь, в которых яхта «Корсар» неоднократно занимала первые места, а в 1985 году участвовала в крейсерских гонках на Онежском озере.

Необходимо отметить, «Корсар» часто находится в группе соревнующихся лучше вооружённых яхт класса РТ, Р, тем самым раздражая капитанов этих яхт своим присутствием и победами над ними.

В 1980-е годы в Перми гонки крейсерских яхт приобретают преобладающее значение. Второй крейсерско-гоночной яхтой, полученной парусной секцией коллектива физкультуры «Рубин» в 1982 году, стал «Конрад-25Р» 1103, который назвали «Викинг». Надо отметить, что корпус этой яхты оказался самым жёстким из всех впоследствии поступивших в Пермские клубы яхт этого типа. И многие годы ему не было равных в пермских регатах, тем более что за его рулём находился опытный яхтсмен Перми В. М. Фролов, который создал практически постоянный с того времени экипаж. Первоначально в экипаж вошли Виктор Склонин, Михаил Брызгалов (ещё по экипажу с «Дракона») и Владимир

Петрунин. Однако в первую серьёзную гонку до Березников (Кубок Камы — 82) пошёл изменённый экипаж, в том числе без Валерия Фролова. Он заболел, а Михаила Брызгалова не пустили на работу. Пришлось идти сборным экипажем — рулевой Виктор Склонин, матросы Владимир Петрунин, Виталий Тухватулин, Сергей Антонов (последние двое — с экипажа «Фолькбота»). Начало гонки было неудачным. Но к её концу фортуна улыбнулась экипажу, и проявились скоростные качества «Викинга». На удивление всему флоту их яхта первой пришла на финиш.

В 1985 году парусной секцией «Рубина» была получена яхта «Конрад-25 РТ» № 6118 «Витязь». Первый экипаж: Виктор Склонин — капитан, Александр Кондратьев — старпом, Виталий Тухватулин — боцман, Сергей Антонов — матрос.

И этом же 1985 году экипаж «Витязя» в составе: капитан — В. Склонин, старпом — А. Кондратьев, матросы — С. Антонов и В. Тухватулин, выезжал на Онежскую регату.

В том же 1985 году в секции начал заниматься Владимир Фёдорович Крупнов. Впоследствии, с 1995 года, он становится бессменным капитаном «Витязя» и ходит на нём по настоящее время. Под его руководством на яхте с 1995 года ходили: Иван Нестеров, Сергей Шмелёв, Сергей Миков, Анатолий Филиппов, Денис Князев. Владимир Крупнов также иногда ходил матросом на яхте «Картер-30» «Атаман». В секции также занимаются Андрей Бурлаченко, Владимир Белоглазов.

Вообще надо отметить тот факт, что парусная секция «Рубин», как никакой другой яхт-клуб города, отличается стабильностью своего состава. Уж кто пришёл в неё заниматься, остаётся практически навсегда.

1988 год. Яхта «Викинг» (капитан — мастер спорта В. Фролов) выиграла соревнования «Кубок Камы», Кубок

Кубок Камы.
Слева направо:
С. Антонов,
В. Склонин,
А. Кондратьев,
В. Тухватулин.
Филёнки,
1985 год



Пермские
яхты
на Кубке
Онего
у причала
Петрозаводска.
1990 год

Перми, 100-мильную гонку Пермь — Чёрмоз — Пермь. По результатам гонок в Перми экипаж «Викинга» был направлен на неофициальное первенство СССР среди крейсерских яхт Кубок Онего. Экипаж выступил достойно на этом соревновании — А. Кондратьев и В. Филиппов выполнили норматив мастера спорта СССР.

1989 год. Яхта «Викинг» снова выигрывает все соревнования сезона. На Кубке Онего команда заняла первое место! Чемпионами стали В. Фролов и В. Филиппов, М. Брызгалов, В. Петрунин, а М. Брызгалов и В. Петрунин стали ещё и мастерами спорта СССР.

В конце 1988 года для парусной секции была приобретена яхта «Картер-30», которую называли «Атаман». На воду она была спущена в 1989 году. Первый экипаж: капитан — А. Кондратьев, старпом — М. Бронников, матросы — И. Гудин, В. Евтюгин, В. Крупнов, А. Тихонов. В этом году «Атаман» участвовал во всех гонках на Каме.

В 1990 году, кроме гонок на Каме, «Атаман» участвовал в Онежской регате с экипажем: капитан — В. Фролов, А. Кондратьев, М. Бронников, И. Гудин, В. Евтюгин, В. Крупнов.

1991 год. Яхта «Викинг» выиграла все соревнования сезона. На этот раз на Кубке Онега команда во главе с В. Фроловым заняла 2-е место, а норматив мастера спорта выполнил В. Белоглазов.

1993 год. В этом году Кубок Камы проходил в статусе международной регаты. Яхты «Атаман» с экипажем В. Фролова, «Корсар» с экипажем В. Пияницы стали её победителями.

1994 год. Экипаж яхты «Корсар» под командованием В. Чижа выигрывает Кубок Камы.

1994—2000 годы. Яхтсмены «Рубина» участвуют во всех городских и областных соревнованиях и в каждом из них занимают призовые места или побеждают. Но выезды на российские соревнования стали невозможны — в стране свирепствовала «перестройка», яхт-клубы либо закрывались, либо переходили в частную собственность. Профсоюзные организации на предприятиях прекратили своё существование, средств на содержание парусных секций не стало, не говоря уже про какие-то выезды. Тем не менее парусная секция «Рубина» пережила это смутное время практически без потерь, оставшись единым коллективом.

Яхтой «Атаман» установлен рекорд — 8 побед подряд с 1993 по 2000 год в 100-мильной гонке Пермь — Чёрмоз — Пермь!

1998 и 2002 годы. Экипаж яхты «Атаман» во главе с В. Фроловым выигрывает Кубок Камы.

2003 год. Команда парусной секции «Рубин» выигрывает Кубок Ассоциации «Сотрудничество», суть которого в том,

Яхты
«Атаман»
и «Икар»
на дистанции

Владимир
Филиппов,
Валерий
Фролов,
Александр
Кондратьев,
Андрей
и Александр
Паршенковы —
победители
Кубка Камы.
1998 год



что его получала команда по итогам всех гонок крейсерских яхт в сезоне.

2004 год. Парусная секция пополняется новым яхтсменом — приходит Сергей Викторович Миков и 5 последующих лет ходит на «Витязе».

2005 год. Команда «Рубина» вновь завоёвывает Кубок Сотрудничества.

2008 год. В организованной первой коммерческой регате «Акула-яхтинг» яхта «Атаман» стала победительницей. Экипажи яхт «Корсар» (капитан В. Чиж) и «Атаман» (капитан В. Фролов) выигрывают Кубок Камы.

2009 год. Кубок Камы проводится в статусе всероссийского соревнования, и яхтсмены «Рубина» выигрывают главный трофей — сам кубок.

2010 год. По итогам регаты «Акула-яхтинг» Валерий Фролов признан лучшим шкипером.

На легендарном «Викинге» капитаном становится Сергей Миков.

2011 год. Кубок Камы выигрывает экипаж яхты «Корсар» (капитан В. Чиж).

2012 год. Команда яхтсменов коллектива физкультуры «Рубин» заняла первые места в соревнованиях «Открытие сезона», Кубок Камы, в 100-мильной гонке и «Закрытие сезона» и вновь завоевала переходящий Кубок Сотрудничества.

По итогам 2012 года Пермская краевая федерация парусного спорта назвала капитана В. Фролова лучшим яхтсменом года — несмотря на возраст, он может «дать фору» и молодым. Наверно, он единственный яхтсмен-капитан в Перми, способный сутками стоять на вахте за румпелем своей яхты и чётко управлять ею до конца гонки, финиш которой обычно является победным или призовым. В 2014 году у В. М. Фролова будет славная дата — 60 лет занятий парусом! Успешно яхтсмены секции участвовали и в соревнованиях 2013 года.

Многие годы парусная секция «Рубин» является ответственной за проведение двух соревнований — 100-мильная гонка и «Закрытие сезона». Один представитель «Рубина» В. К. Пияница продолжительное время являлся председателем квалификационной комиссии при ПФПС, а другой — В. М. Фролов — членом президиума Пермской федерации парусного спорта.

Также яхтсмены «Рубина» «держат марку» лучшего пелсенного коллектива парусного флота Перми, постоянно подкрепляя это на стоянках промежуточных финишей во время всех соревнований.

В 2013 году парусная секция клубом физкультуры «Рубин» ОАО «Пермская научно-производственная приборостроительная компания» (ПНППК) торжественно отметила свой 50-летний юбилей.



ЯХТ-КЛУБ «БРИЗ»

В 1963 году спортивный клуб «Политехник» Пермского политехнического института организовал парусную секцию. Инициатором её создания и первым тренером был Рудольф Викторович Воскресенский, преподаватель кафедры электротехники ППИ. Разместилась секция на левом берегу Камского водохранилища, между станцией КамГЭС и портом Лёвшино, где в то время базировались и другие парусные секции городских предприятий и организаций. Первыми яхтсменами секции стали Евгений Лежнёв, Владимир Разумков, Борис Мажов, Борис Гилёв, Александр Степанов, Вячеслав Соловьёв, Виктор Чирков, Юрий Паньков, Борис Кортаев, Рудольф Пьянков, Виктор Карасёв.

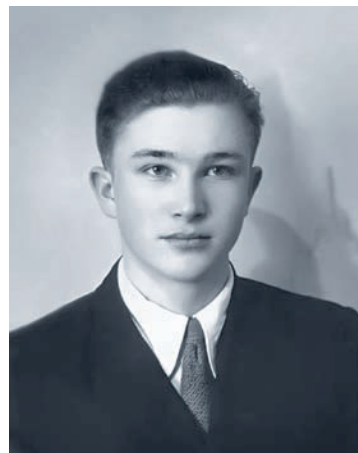
Своих судов у секции ещё не было, их арендовали в секции паруса спортклуба им. Я. М. Свердлова (прежнее название яхт-клуба «Молот») Мотовилихинского завода (в то время завод имени Ленина). Это были яхты класса М — «беркуты» и «сороки», а также яхты классов «Олимпик», «Финн».

Своей территории у секции не было, но на списанном теплоходе «Башреспублика», который стоял в заливе Сылвы в районе Лядов, яхтсмены организовывали летний лагерь. Там они тренировались, совершали походы по Сылве, Каме и Чусовой.

В 1964 году Пермский политехнический институт начал строительство собственного яхт-клуба «Бриз» на правом берегу водохранилища, в заливе Гремячий Лог (за плотиной КамГЭС у посёлка Гайва), по соседству с яхт-клубом «Кабельщик», на базе которого и разместилась парусная секция ППИ на время строительства. Яхт-клуб проектировался и строился силами студентов института. Руководил стройкой В. Г. Кондратьев.

Яхт-клуб
строится.
Начало
1960-х
годов

Рудольф
Викторович
Воскресенский —
инициатор
создания
яхт-клуба
«Бриз»



146

Спортсмены добирались до яхт-клуба на общественном транспорте (личных автомобилей ни у кого не было) до станции КамГЭС, а там — через плотину до остановки «Гайва». Спускались вниз к узкому заливчику Гремячий Лог, в котором размещалась лодочная база, проходили его через мостик, вновь поднимались по тропинке между высокими заборами огородов, снова спускались к заливу и мимо тюремной рабочей зоны подходили к берегу. Через широкую часть залива переправлялись на лодке, если она находилась на этом берегу. А если нет, то «высвистывали» сторожа яхт-клуба либо пришедших раньше яхтсменов «Кабельщика» или «Бриза». На дорогу от города до яхт-клуба уходило не менее 1,5 часа. В это время в секции появились несколько новых судов классов М (типа «стриж»), «Летучий голландец», «Финн» и крейсерская яхта «Фолькбот», которую назвали «Леший».

В 1965 году тренером и руководителем строительства яхт-клуба становится преподаватель кафедры физвоспитания ППИ Георгий Семёнович Рябков — в прошлом, в 1950—1960-х годах, один из ведущих яхтсменов Перми. Г. С. Рябков стал первым в городе профессиональным тренером по парусному спорту. До этого и долгое время после него в других парусных секциях и яхт-клубах города были только тренеры-общественники.

Парусная секция пополнялась новыми спортсменами — в неё пришли Григорий Шакирзянов, Анатолий Надёжкин, Михаил Сопаркин, Георгий Катаев и другие.

Сделана первая попытка выступления на республиканском уровне — несколько яхтсменов клуба приняли участие в Волжской регате. Больших высот не достигли, но получили опыт выступления на соревновании высокого уровня.

Клятву
на верность
экипажу
у Е. Лежнёва
и А. Надёжкина
принимает
В. Карасёв.
1964 год

Тренер
яхт-клуба
«Бриз»
Г. С. Рябков.
Конец
1960-х
годов



147



Элинг
яхт-клуба
«Бриз».
1960-е годы

Строительство яхт-клуба шло полным ходом, в том числе и зимой. Под строительную площадку срыто несколько тысяч кубометров береговой горы для размещения административного здания, элинга и кубриков-баталёрок.

1966 год. Строительство яхт-клуба продолжается и близится к завершению. Построены двухэтажные баталёрки для размещения имущества яхтсменов, элинг с обогреваемой мастерской (впервые в Перми), пирс, рельсовый слип, достраивается административное здание. В летнее время проводятся тренировки на воде, яхтсмены также ходят в парусные походы, участвуют в соревнованиях — клубных и городских, стомильной гонке Пермь — Чёрмоз — Пермь.

Ряды яхтсменов пополнились новичками — студентами и преподавателями. В секцию пришли Геннадий Антонов, Игорь Шилов, Михаил Бояршинов, Валерий Поносков, Николай Черемисин, Леонид Стародубцев, Михаил Акимов, Галина Мальшкينا, Эдуард Черноиванов, Олег Беломытцев, Юрий Пигалев. Из яхт-клуба «Звезда» в «Бриз» перешли опытная яхтсменка Любовь Рябкова и Валерия Смирнова.

В конце августа 1966 года яхт-клуб пережил трагедию — погиб яхтсмен Михаил Бояршинов — умер от остановки сердца, вызванной переохлаждением от долгого пребывания в воде при оверкиле «эмки» в походе под Хохловкой.

1967 год. Завершено строительство яхт-клуба. Построены административное двухэтажное здание, мостки, сторожка, забор, укреплен берег.

В это время организуется детско-юношеская секция, для которой были куплены швертботы класса «Кадет». В неё приходят заниматься в основном гайвинские ребята.



Яхта
на Каме.
1970 год

Приобретаются новые суда и для взрослых яхтсменов — «Летучий голландец»-750, М-1963, М-1780, катамаран «В»-26. Своим чередом продолжают тренировки, соревнования, походы. На горе, над яхт-клубом, оборудуется футбольное поле, и часто на нём возникают футбольные баталии, проводится «праздник Нептуна».

В яхт-клуб пришли очередные новички, среди которых и начинающие свой путь в парусном спорте Борис Зеленин,





Яхт-клуб «Бриз». Вид с воды



Яхтсмены клуба «Бриз». 1970 год



Вячеслав Адеев на катамаране класса В в гонке на Камском водохранилище. 1969 год

Сергей Пермяков, Виктор Дубровских и Виктор Черныш. Результаты выступления яхтсменов яхт-клуба «Бриз» становятся заметными в городских регатах. Команда яхт-клуба впервые выезжает на первенство СДСО «Буревестник».

1968 год. Состоялись первые выезды яхтсменов клуба на всероссийские соревнования — Поволжскую регату в Тольятти (в команде яхт-клуба выступало 24 спортсмена) и Первенство РСФСР в Таганроге. Первый значительный успех: экипаж яхты М-1963 «Лада» занимает 2-е место в XXIV Поволжской регате. Рулевому яхты Е. Лежнёву присваивается звание кандидата в мастера спорта СССР, а матросам экипажа В. Карасёву и В. Чернышу — 1-й разряд. 2-е место среди женщин в классе М занимает экипаж Л. Рябковой (матросы Г. Малышкина, В. Смирнова). Любовь Рябкова получает звание кандидата в мастера спорта СССР, а её девушки-матросы — 1-й разряд.

На первенстве РСФСР в г. Таганроге экипаж Вячеслав Адеев — Виктор Леонович становится чемпионом РСФСР в классе «Катамаран-В», а экипаж Е. Лежнёва занимает 6-е место в классе М.

Высокие результаты команда яхт-клуба показывает и в городских соревнованиях. Успешно выступает экипаж «Летучего голландца» Геннадий Антонов — Игорь Шилов. Экипаж Бориса Гилёва на «Фолькботе» занимает 1-е место в гонке Пермь — Чёрмоз — Пермь.

В яхт-клуб приходят Владимир Савенков, Сергей Артемьев, Юрий Михайли, Александр Рагозин и другие.



1969 год. В детско-юношеской секции яхт-клуба занимаются Александр Шубин, Николай Рубаницкий, Владимир Плюснин, Владимир Треногин, Сергей Соломатов. Во взрослую секцию приходят Николай Праведников, Сергей Шишов, Валерий Чагин, Николай Серебренников, Александр Свиарёв.

Сборная команда Пермской области почти полностью состоит из яхтсменов яхт-клуба «Бриз» — это во многом результат тренерской работы Г. С. Рябкова. В зимнее время Рябков также тренирует конькобежцев института, его подопечные и здесь показывают высокие результаты.

Экипажи Е. Лежнёва, Л. Рябковой и В. Адеева участвуют в Первенстве РСФСР в г. Ульяновске в составе сборной команды Пермской области.

Экипаж Вячеслав Адеев — Анатолий Гурин занимает 2-е место, экипажи Е. Лежнёва и Л. Рябковой выступают менее удачно. В. Адеев награждается памятным адресом

Яхты яхт-клуба «Бриз» на стоянке одного из этапов Кубка Камы. 1970-е годы



Яхта
«Леший»,
на которой
ходил
В. Соловьёв.
1960-е
годы

Обкома и Горкома КПСС за высокие достижения в парусном спорте.

Затем экипажи Е. Лежнёва и Л. Рябковой участвуют в 25-й Поволжской регате в г. Городце и вновь завоёвывают, соответственно, 2-е и 1-е места в классе М. Е. Лежнёв и Л. Рябкова становятся мастерами спорта СССР, а матросам этих экипажей В. Чернышу, В. Карасёву, В. Смирновой и Г. Малышкиной присваиваются звания кандидатов в мастера.

Экипаж Е. Лежнёва занимает 3-е место в Спартакиаде профсоюзов Перми.

В ноябре избирается Совет яхт-клуба. Председателем парусной секции становится В. Черныш.

1970 год. Экипаж Е. Лежнёва выигрывает XXVI Поволжскую регату в г. Камышине. Матросам этого экипажа В. Карасёву и В. Чернышу по совокупным результатам По-



В дальнем
спортивном
плавании
по Азовскому
морю.
Б. Гилёв,
Б. Мажов
(за румпелем).
1967 год



Экипаж
яхты
«Леший»
во время
похода
Пермь —
Баку.
1970 год

вожских регат 1969 и 1970 годов, а также победной для экипажа Московской Осенней регаты 1970 года присваиваются звания мастеров спорта СССР. Вячеслав Адеев с матросом Николаем Серебренниковым в Поволжской регате в общем зачёте заняли 2-е место и 1-е место в зачёте по ЦС СДСО «Буревестник» в классе «Катамаран-В». 5-е место в Поволжской регате заняла наша женская «эмка» (Л. Рябкова — рулевая, матросы Г. Малышкина и В. Смирнова). 4-е место занимает экипаж А. Шубина в классе «Кадет». А в командном зачёте Поволжской регаты пермяки заняли 2-е место.

В рамках Поволжской регаты также проводилось первенство Центрального Совета ДСО «Буревестник», «бризовцы» и здесь выступили очень удачно. 1-е место на яхте класса М занял Евгений Лежнёв с матросами В. Карасёвым и В. Чернышом. Рулевой «Катамарана» Вячеслав Адеев с матросом Николаем Серебренниковым также стали чемпионами ЦС ДСО «Буревестник». Команда яхт-клуба «Бриз» заняла 1-е место среди вузовских команд страны и 3-е место — среди команд областных советов спортивных обществ.

Экипаж Бориса Гилёва на «Фолькботе» «Леший» участвует в 1-й Всесоюзной крейсерской гонке по маршруту Ульяновск — Казань — Ульяновск и выигрывает её. Дальше экипаж уже без Гилёва (В. Соловьёв, Ю. Пигалев, В. Дубровский, О. Беломытцев) продолжает спортивное плавание по Волге и Каспийскому морю до Баку, пройдя более 4,5 тысячи километров. Такое длительное плавание не совершалось пермяками ещё ни разу. Более того, это было рекордное ДСП в нашей стране.

В секцию пришли Олег Зезюлин, Анатолий Гурин, Валерий Казымов.

1971 год. Экипаж Б. Гилёва (В. Соловьёв, В. Дубровских, Б. Мажов, Ю. Пигалев) на «Фолькботе» выигрывает

«Леший»
на Каспийском
море.
1970 год



Владимир
Соловьёв —
капитан
«Фолькбота»
«Леший»
в дальнем
спортивном
плавании
Пермь —
Баку.
1970 год





Пермские яхты в бухте Судака.
1967 год

крейсерскую гонку на Волге по маршруту Казань — Тольятти. За эту победу Б. Гилёву присваивается звание мастера спорта СССР по дальним спортивным плаваниям, а В. Соловьёв, В. Дубровских, Б. Мажов и Ю. Пигалев получают звания кандидатов в мастера спорта СССР.

В этом году яхт-клуб возглавил преподаватель кафедры физвоспитания ППИ Николай Николаевич Черемисин. Его экипаж (матросы В. Черныш, С. Шишов) стал чемпионом в классе «Дракон» в проводимом в Перми первенстве Российского СДСО «Буревестник». Команда яхт-клуба «Бриз» заняла 1-е место в командном за-

чёте. Команда яхт-клуба участвует во всесоюзном Первенстве ЦС СДСО «Буревестник» в Ленинграде, но, к сожалению, не попадает в призёры.

В 1971 году яхт-клуб теряет сильных спортсменов — прекращает выступления в соревнованиях экипаж Л. Рябковой, яхт-клуб покидает экипаж Е. Лежнёва (он перешёл в яхт-клуб «Звезда»).

1972 год. Первенство ЦС ДСО «Буревестник» в городе Николаеве. Команда яхт-клуба занимает 5-е место среди спортивных клубов ВУЗов страны. 8 человек из команды яхт-клуба «Бриз» выступили за сборную команду Российского совета ДСО «Буревестник» — эта команда заняла 3-е место. Из пермяков лучший результат — 3-е место в общем зачёте — показал экипаж в составе В. Адеев — А. Гурин в классе «Катамаран». В Кубке РСФСР в г. Таганроге юношеский экипаж С. Новикова занимает 3-е место в классе «Кадет».



Сергей Новиков —
спортсмен яхт-клуба «Бриз»

Яхтсмены клуба «Бриз»
В. Казымов, М. Акимов, Л. Стародубцев,
В. Сидоренко, В. Савенков, В. Адеев, А. Гурин
на первенстве ЦС ДСО «Буревестник».
Ленинград, 1971 год



Поход по Каме. Детская парусная секция «Бриза». А. Шубин (за румпелем), А. Нестеров, А. Будыхо и другие. 1975 год



1973 год. Юношеское Первенство ЦС ДСО «Буревестник» в Таганроге. Команда яхт-клуба занимает 2-е общее место. Сергей Соломатов занимает 1-е место в классе «Финн».

Команда яхт-клуба выезжает на Всероссийские игры молодёжи в Кронштадт. Тренером — представителем команды назначается Нина Николаевна Кичигина. На этом соревновании экипаж катамарана братьев Серебренниковых, Николая и Михаила, занимает 3-е место.

В Таганроге проводятся Всероссийская Азовская парусная регата и Первенство РосСовета СДСО «Буревестник». В обоих соревнованиях экипаж В. Адеев — Л. Соколовский становится чемпионом в классе «Катамаран».

Вячеслав Адеев переходит в яхт-клуб «Звезда», где для него приобретается новый катамаран «Торнадо».

1974 год. Первенство Российского совета ДСО «Буревестник» в Таганроге. Команда яхт-клуба занимает 3-е общее место. 2-е место в классе «470» — у Николая Рубаницкого, 3-е место в классе «Финн» — у Михаила Акимова, 2-е место в классе «Катамаран» завоёвывает Николай Серебренников с матросом В. Копыловым.

В этом же году команда яхт-клуба участвует в Первенстве ЦС ДСО «Буревестник» и делит 3—4-е места в общем зачёте. 2-е место завоёвывает Н. Рубаницкий в классе «470», 3-е место занимает экипаж Н. Серебренникова в классе «Катамаран».

1975 год. XXX Поволжская регата в Тольятти. М. Акимов занимает 5-е место в классе «Финн» и выполняет норматив мастера спорта СССР. Параллельно проводится зачёт по Россовету ДСО «Буревестник», и команда яхт-клуба опять занимает 3-е место.

Приобретаются яхта типа Л-6 «Вишера», капитаном которой становится Владимир Савенков, и две яхты класса «22».



1976 год. Личное первенство ЦС ДСО «Буревестник» в Москве. 3-е место в классе «Финн» занимает М. Акимов, призовые места занимают А. Соломатов в классе «Финн» и Н. Рубаницкий в классе «470».

1978 год. VI Летняя Спартакиада Пермской области. Команда яхт-клуба занимает 1-е место. Чемпионами Спартакиады становятся М. Акимов в классе «Финн» и С. Новиков — А. Штернфельд в классе «470».

На Кубке Балтики. В. Соловьев, В. Поносов, Б. Гилев, Б. Мажов. Таллин, 1976 год



Стоянка
в заливе.
1980-е
годы

1979 год. «Бризовец» юниор М. Орлов выиграл Кубок города по пересадке в классе «Финн», причём у таких маститых «финнистов», как мастер спорта СССР М. Акимов и кандидат в мастера спорта М. Бронников.

В середине 1970-х годов тренером в «Бризе» работал Ф. В. Кушнир.

В 1980-х годах в яхт-клубе проявляла себя способная молодёжь. Кандидатами в сборную области входили В. Кравченко и П. Соснин («470»), Ю. Артемьева, М. Сурков, Д. Мельчаков, А. Сахабутдинов («парусная доска»), С. Золотов («Летучий голландец»).

1982 год. VIII Летняя Спартакиада Пермской области. Команда яхт-клуба «Бриз» в составе команды Ленинского района занимает 1-е место. К победе её приводят старший тренер Н. Черемисин и тренер Н. Серебренников. Чемпионами Спартакиады становятся М. Акимов в классе «Финн», а в классе катамаран «Торнадо» — экипаж А. Будыхо — А. Сибиряков, несмотря на падение мачты и травму матроса в одной гонке. «Играющий» тренер — Н. Серебренников, сам выиграл на парусной доске «виндглайдер». А. Свиначев занял 2-е место в классе «Финн». Подтвердили своё мастерство в гонках на «Летучих голландцах» экипажи С. Новиков — А. Штеренфельд и С. Соломатов — В. Пласкевич, но никто из них не смог победить экипаж А. Титова из яхт-клуба «Молот», выступающий за Мотовилихинский район.



Экипаж крейсерской яхты «Нефрит» — «Орион» (капитан С. Пермяков и старпом М. Марков) занял 4-е место на Кубке Чёрного моря.

В последующие годы яхтмены яхт-клуба «Бриз» продолжают участвовать в городских и областных соревнованиях, порой успешно в некоторых классах, однако поездки на республиканские соревнования становятся редкими. Одним из последних успешных выступлений яхтменов-«бризовцев» на выездных соревнованиях в олимпийских классах яхт стало выступление на Первых студенческих играх в г. Куйбышеве в 1984 году. Команда в составе Д. Есина, А. Чихиркина, В. Шакова, Ю. Васильева заняла 3-е место.

1985 год. В Первенстве области среди юниоров команда яхт-клуба «Бриз» занимает 1-е место, а С. Перцовский в классе «Луч» и Михаил Сурков в классе «виндсёрфинг» стали чемпионами.

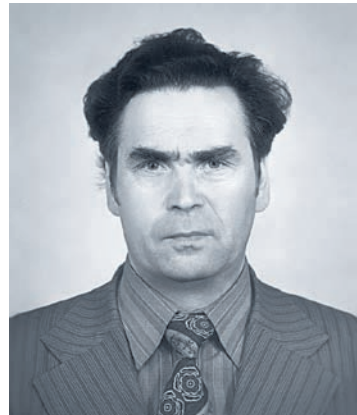
1986 год. Команда яхт-клуба «Бриз» снова завоёвывает 1-е место в Спартакиаде области. Регата проходила при сильном ветре. На катамаране «Торнадо» (рулевой П. Соснин) вырвало ванту вместе с частью обшивки поплавка. Павел за ночь залатал пробоину и восстановил ванту. Труды не пропали даром, дальнейшие гонки его катамаран выдержал, и экипаж П. Соснина стал победителем Спартакиады. Чемпионом стал и Д. Мельчаков, которому не было равных в классе «виндсёрфинг». Первые места также завоевали: экипаж М. Орлова в классе «22» — «Солинг»; в классе «Луч» — Игорь Черемисин; в классе «Финн» — Р. Насифуллин.

В разные годы среди яхтменов «Бриза» были: В. Поносов, Э. Черноиванов, А. Рагозин, А. Степанов, И. Шилов, О. Беломытцев, В. Милков, В. Треногин, А. Горьковенко,



Гонки
на Камском
водохранилище.
1980-е
годы





Михаил Андреевич Медведев

В 1954 году построил и спустил на воду свою первую яхту класса М. В 1962 году построил свою вторую яхту — «Веста» водоизмещением 2,4 тонны. С этой яхтой в 1971 году пришёл в яхт-клуб «Бриз». Участвовал во всех гонках крейсерских яхт. В 1975 году получил от яхт-клуба польскую крейсерскую яхту типа «Нефрит» «Диана». С 1975 года — председатель технической комиссии в президиуме ПФПС. С 1978 по 1993 год — председатель квалификационной комиссии при ПФПС и главный судья соревнования «Кубок Камы».

А. Федотов, М. Гудин, А. Хвоинский, Л. Стародубцев, В. Плюснин, В. Чагин, А. Гурин, В. Разумков. И. Шилов и В. Плюснин в разные годы входили в экипаж Д. Рогачёва. Одно время в яхт-клубе, будучи студентом ППИ, занимался известный в последующем в Перми гонщик Олег Овсянников.

Парусный спорт в стране берёт курс на развитие крейсерского флота, и начиная с 1980-х годов яхт-клубом приобретаются крейсерские яхты — «полутонник» «Командор» (впоследствии переименован в «Святой Валентин»), К-24 «Лоцман», «Нефриты» «Диана», «Антарес», «Орион», «четвертьтонники» «Лотос» и «Студент» (впоследствии переименован в «Розу ветров»), К-25 Р «Блеф», «тонник» ЛЭС-35 «Барс».

Первоначально на «Лотосе» ходил экипаж в составе: И. Кунашов, С. Гулин и С. Графов. Но с приобретением «тонника» на нём стал ходить капитаном Игорь Сергеевич Кунашов, работник КБ ИТМ ППИ, в экипаж которого вошли работники этого КБ Александр Иванов, Иван Выюгов, Владимир Кокоулин, Леонид Грибель. На яхте «Антарес» ходит экипаж Э. Черноиванова.

В экипаже М. А. Медведева на «Диане» ходят И. Конев и Л. В. Грибель. После ухода М. А. Медведева в судейство парусных соревнований и избрания в должность председателя квалификационной комиссии при Пермской федерации парусного спорта Л. Грибель несколько лет ходил капитаном на «Диане».

На яхте «Студент» ходит экипаж А. А. Онорина. Очень сильно выступает в соревнованиях на яхте К-24 «Лоцман» экипаж рулевых В. Плюснина и Л. Стародубцева с различными матросами. На «регатнике» «Блеф» успешно выступают Николай Серебреников и Павел Соснин.

С этого времени яхтсмены «Бриза» активно участвуют и в крейсерских гонках Перми — в Кубке Камы, в 100-мильной

М. А. Медведев на яхте «Диана»



Гонки
на Каме

гонке Пермь — Чёрмоз — Пермь. Кроме того, в Перми начинают включать крейсерские яхты и в обычные городские соревнования на короткие дистанции, начиная от открытия сезона до Чемпионата города и области.

В 1985 году экипаж яхты типа «Нефрит» «Орион» в составе Марка Маркова, Андрея Маркова, Константина Зеленина, С. Рудникова выезжает на всесоюзную регату крейсерских яхт Кубок Онега и занимает 1-е место в своей зачётной группе! Этим наши яхтсмены произвели настоящий фурор, поразив яхтсменов-крейсеристов страны, постоянных участников этой престижной регаты.

В стране начинается перестройка, и к концу 1980-х годов начинают всё более ощущаться финансовые затруднения политехнического института, в том числе и по содержанию яхт-клуба «Бриз». Суда и снаряжение не обновляются, нет средств на ремонт базы. Происходит постепенное свёртывание спортивного отделения парусного спорта в спортклубе «Политехник».

В 1994 году парусного спорта в «Политехнике» не стало. Яхт-клуб «Бриз» решением ректората института отдаётся в аренду городской школе бокса, которую возглавил бывший яхтсмен-«бризовец» и боксёр А. Шубин.

Яхты распродают... Актив яхтсменов клуба во главе с М. А. Медведевым борется за сохранение яхт-клуба. Пишется письмо ректору института с предложением взять все расходы по содержанию клуба на себя, организуется Общество с ограниченной ответственностью, документы на которое направляются в администрацию Ленинского района. Всё тщетно. Коллективу яхтсменов отстоять яхт-клуб не удаётся...

Яхт-клуб «Бриз» долгие годы был одним из ведущих клубов Перми. Он воспитал несколько поколений пермских яхтсменов и внёс огромный вклад в развитие пермского парусного спорта.



ЯХТ-КЛУБ «ИСКРА»

В 1976 году на пермском ПО «Машиностроитель» была создана парусная секция «Искра», которую организовали Юрий Овсянников и Геннадий Воскресенский. Секция объединила яхтсменов КБ машиностроения и завода «Машиностроитель» (в то время называвшегося «Пермский завод химического оборудования»), так как объединены были эти два предприятия. Надо сказать, что в КБ Машиностроения уже с 1965 года имелось две яхты — класса «Фолькбот» (F-85) и класса «Звёздный». Инициатором их приобретения и, соответственно, возникновения парусного спорта в КБ Машиностроения был Игорь Кунашов. На этих яхтах выросли и стали опытными яхтсменами Олег Флоринский, Николай Каменских, Юрий Овсянников, Виктор Борисов, Валерий Ворончихин. «Звёздник», являясь яхтой олимпийского класса, участвовал в соревнованиях различного уровня. Во вновь образованную парусную секцию «Искра» вскоре поступила ещё одна яхта — таллинский «четвертьтонник», названный «Селена».

Первыми яхтсменами «Искры» стали О. Флоринский, С. Росляков, В. Тарасов, Ю. Казымов, В. Латышев, В. Мишарин, А. Старцев, В. Моисеев, Ф. Кушнир, Н. Каменских, В. Борисов, С. Росляков, А. Будыхо, А. Канисев. Председателем бюро секции был избран Юрий Овсянников, остававшийся в дальнейшем и председателем совета яхт-клуба «Искра» в течение 17 лет с момента создания и до 1993 года. Потом в клуб пришли А. Бушуев, В. Чупраков, Ю. Ябуров, Р. Зиоков, В. Климов, А. Вихарев, В. Орехов, А. Свиначёв, В. Рогожников, О. Беляев, А. Кузнецов, А. Штеренфельд, В. Пласкевич, Н. Мамонтов, В. Таскаев, В. Марков, С. Тимохов, Л. Симонов, Ф. Нургатин, Р. Гатин, А. Нестеров, М. Белобородов, В. Сенников, В. Рудяк, В. Черныш, В. Адеев, Е. Лежнёв и другие.

Парусным спортом в яхт-клубе занимались около 150 человек, из них 110 — в крейсерской секции.

Профсоюзный комитет и администрация завода содействовали развитию парусного спорта, и в этом же году ими был утверждён «План развития парусной секции на 1976—1980 годы», предусматривающий покупку яхт и строительство яхт-клуба.

Эта поддержка обеспечила возможность парусной секции «Искра» кроме соревнований, проводившихся Пермской областной федерацией парусного спорта, участвовать во Всесоюзных и Всесоюзных соревнованиях.

В 1977 году яхта «Селена» с капитаном Юрием Овсянниковым и экипажем в составе: Валерий Чупраков — помощник капитана, Владимир Латышев и Юрий Казымов — ма-

тросы, заняла 3-е место во Всесоюзных гонках крейсерских яхт на Кубок Волги, который проводился на акватории Куйбышевского водохранилища по маршруту Чебоксары — Тольятти — Казань. Этот результат позволил подтвердить Спорткомитету СССР достаточно высокий уровень подготовки яхтсменов «Искры», и в том же году парусной секции были куплены яхта типа «Конрад-24» «Мираж» и швертбот класса «470». Яхта «Мираж» была подвергнута срочному обмеру, который выполнил Феликс Васильевич Кушнир, и в следующем 1978 году во главе с Геннадием Воскресенским и помощником капитана Юрием Овсянниковым (матросы В. Широков и Ю. Ябуров) она заняла 3-е место во Всесоюзных гонках на Кубок Волги по маршруту Ульяновск — Казань — Тольятти — Ульяновск. За победу в последней гонке по дистанции в Ульяновске они получили Кубок Ульяновска. В этих гонках участвовала и яхта «Селена» с капитаном Валерием Чупраковым, хотя и с достаточно скромным 16-м местом, что объясняется появлением большого количества яхт типа «Конрад-24» с лучшими гандикашными коэффициентами.

На швертботе «470» активно тренировались и участвовали в соревнованиях различного уровня Олег Овсянников и Игорь Кондаков. Как наиболее перспективные молодые яхтсмены они по решению Пермской областной федерации парусного спорта были на срок до 1985 года переведены в яхт-клуб «Звезда» для тренировок и участия в соревнованиях за сборную команду области на лучшей из имеющихся в Перми яхт олимпийских классов «Солинг-5».

В том же 1978 году было начато строительство яхт-клуба. Для руководства строительством был освобождён от основной работы на заводе Юрий Ябуров, которого в 1980 году сменил Валерий Чупраков. Землю выделили на правом берегу залива Шустовка, напротив яхт-клуба «Молот». Размахнулись широко — место под яхт-клуб заняло весь левый берег залива — около 300 метров. Многие работы по строительству с энтузиазмом выполняли сами яхтсмены. Заложили фундаменты ещё нескольких зданий, территорию окружили забором.

В 1982 году было завершено строительство бетонного пирса яхт-клуба, в 1983 году построен элинг. В 1984 году был подписан акт приемки яхт-клуба в эксплуатацию, утверждены положение о яхт-клубе «Искра», устав яхт-клуба и штат из трёх человек. Директором был назначен Юрий Михайлович Тараканов, тренерами — Сергей Росляков и Александр Будыхо.

Яхт-клуб активно участвовал в работе Пермской областной федерации парусного спорта, выступил организатором проведения крейсерских гонок пермских яхт в соответствии

На месте
строящегося
яхт-клуба
«Искра»





Экипаж яхты «Мираж» на Кубке Чёрного моря. Слева направо: С. Росляков, Ю. Овсянников, А. Бушуев. 1980-е годы

с принятыми в СССР правилами соревнований. До этого года результаты гонок крейсерских яхт на Кубок Камы подводились просто по порядку их прихода на финиш, без гандикапа, учитывающего скоростные возможности яхт. Феликс Кушнир и Юрий Овсянников два года убеждали президиум пермской ФПС и яхт-клубы города обязать яхтсменов провести работы по обмеру крейсерских яхт по международным правилам IOR и получить мерительные свидетельства — основной документ спортивной яхты. Однако массовый обмер яхт был проведён только после 1980 года, когда Юрий Овсянников был выбран председателем пермской областной ФПС. В эти годы огромный объём работ по обмеру яхт выполнил Феликс Васильевич Кушнир, посвятивший парусному спорту всю жизнь. Имея мерительные свидетельства, пермские яхты получили возможность участия в любых соревнованиях, проводимых как в нашей стране, так и за рубежом.

В 1979 году флот яхт-клуба «Искра» пополнился крейсерской яхтой «Конрад-24» «Руслан». Яхты «Конрад-24» «Мираж» и «четвертьтонник» «Селена» были отправлены в Волгоград для участия во Всесоюзных соревнованиях на Кубок Волги. В этих соревнованиях яхта «Селена» (капитан Юрий Овсянников, помощник капитана Валерий Чупраков, Владимир Латышев и Юрий Казымов — матросы) заняла 1-е место. Юрий Овсянников и Валерий Чупраков становятся мастерами спорта СССР.

1980 год отмечен первой попыткой участия пермских яхтсменов во Всесоюзных гонках крейсерских яхт на Кубок Онежского озера. Яхта «Мираж» (капитан Юрий Овсянников) опоздала на регату, прибыв на теплоходе «Волго-Дон» только к концу первой гонки, и поэтому заняла лишь 11-е место.



Феликс Васильевич Кушнир, главный меритель, на судейском судне

Геннадий Воскресенский — основатель парусной секции «Искра»



Юрий Овсянников — основатель и первый председатель совета яхт-клуба «Искра»

В 1981 году на яхте «Руслан» для участия во Всесоюзных соревнованиях был сформирован специальный экипаж яхт-клуба «Искра» — Юрий Овсянников, Олег Флоринский, Андрей Бушуев, Сергей Росляков. Во Всесоюзных гонках крейсерских яхт на Кубок Волги они заняли 1-е место и были признаны лучшим в стране экипажем среди яхт типа «Конрад-24». Гонки проводились на Куйбышевском водохранилище по маршруту Тольятти — Ульяновск — Казань — Тольятти. Олег Флоринский стал мастером спорта СССР.

В этом же году Уральским филиалом ЦНИИ Материаловедения был куплен таллиннский «четвертьтонник» «Сигма». Поскольку УФ ЦНИИМВ находился на территории завода «Машиностроитель», работавшие в нём яхтсмены присоединились к яхт-клубу «Искра», среди них Валерий Потапов, Сергей Кузнецов, Феликс Кушнир.

В следующем 1982 году три пермские яхты — «Руслан» и «Селена» от яхт-клуба «Искра» и «Орион» от яхт-клуба «Бриз» — отправились по железной дороге в Одессу для участия в Малом Кубке Чёрного моря. Несмотря на отсутствие даже минимальных знаний акватории, течений и ветровых условий пермским яхтсменам удалось показать достойные результаты и заслужить уважение украинских яхтсменов. В этих гонках яхта «Руслан» (экипаж — Юрий Овсянников, Олег Флоринский, Андрей Бушуев, Сергей Росляков) заняла 1-е место среди яхт типа «Конрад-24» и 12-е место в общем зачёте, яхта «Селена» (экипаж — Валерий Чупраков, Сергей Ширинкин, Владимир Латышев и Юрий Казымов) заняла 2-е место среди таллинских «четвертьтонников».

В этом году флот яхт-клуба пополнился крейсерской яхтой типа «Скорпиус-Т» «Сирена-2», на которой капитаном утвердился Геннадий Викторович Воскресенский. В детскую секцию яхт-клуба поступили три швертбота класса «Финн».



**Владимир
Иванович
Мишарин —
председатель
яхт-клуба
«Искра»
в 1990-е годы**



**Чемпионат
города.
1982 год**

В 1983 году яхта «Руслан» (экипаж — Юрий Овсянников, Олег Флоринский, Андрей Бушуев, Сергей Росляков) снова на Кубке Волги, но уже на Горьковском водохранилище идёт по маршруту Городец — Кинешма — Кострома — Городец, и снова завоёвывает 1-е место. В этом году на завод «Машиностроитель» должна была поступить первая яхта типа «Картер-30». Когда яхта появилась на заводе, радости всех яхтсменов не было предела, но тут же и разочарование — из парусов в комплекте оказались только грот и генуя. Пришлось заказать через Спорткомитет СССР дополнительный комплект парусов из Польши. Яхту предоставили директору яхт-клуба Юрию Тараканову, который назвал её «Икар». Именно в этом году в яхт-клуб пришли Анатолий Вихарев, Владимир Орехов, Александр Свинарёв, Виктор Рогожников, Владимир Моисеев, Олег Беляев, Александр Кузнецов.

Следующий 1984 год для яхт-клуба «Искра» отмечен поступлением первых яхт «Конрад-25Р» «Луч» и «Конрад-25РТ» «Риф». Эти яхты были куплены через КБ Машиностроения и они были выделены экипажам яхтсменов, работающих в этом КБ. Капитаном яхты «Луч» был назначен перешедший из яхт-клуба «Бриз» Александр Штеренфельд. Оттуда же пришли Виктор Пласкевич и Николай Мамонтов.

В этом сезоне Юрий Овсянников со своим экипажем на яхте «Конрад-24» «Руслан» делает вторую попытку участия во Всесоюзных гонках крейсерских яхт на Кубок Онежского озера. На этот раз им удалось занять 3-е место из 24 яхт второй зачётной группы. Но отличилась в этих гонках яхта «Орион» (капитан Марк Марков) из яхт-клуба «Бриз», занявшая 1-е место в первой зачётной группе.

1985 год оказался наиболее богат событиями для яхт-клуба «Искра». Были куплены сразу 5 крейсерских яхт —



«Картер-30» «Искра», «Конрад-25Р» «Акварель» и «Лель», «Конрад-25РТ» «Малыш» и «Рапира», 3 швертбота класса «Луч», судейское судно типа «Дори». Из Спорткомитета РФ пришёл вызов на участие в Международной Балтийской регате от Российской Федерации по крейсерским гонкам в VI классе IOR. Было очевидно, что конкурентоспособны только яхты типа «Конрад-25», поэтому для участия в этих гонках был выбран «Конрад-25РТ» «Риф» с экипажем: Юрий Овсянников — капитан, Андрей Бушуев — помощник капитана, Александр Штеренфельд и Олег Овсянников — матросы. Яхта прибыла на теплоходе «Волго-Дон» в Ленинград вместе с яхтой «Нефрит» «Орион» (капитан Марк Марков) из яхт-клуба «Бриз». Из Ленинграда по Финскому заливу обе яхты пришли в Таллин. Гонки проходили в Финском заливе, в одной из гонок — с огибанием маяка «Хельсинки», при очень сильных ветрах. В этих гонках яхта «Риф» заняла 8-е место из 18 яхт, но при этом оказалась лучшей из яхт, представлявших Российскую Федерацию.

После гонок, как и было запланировано, яхты «Риф» и «Орион» ушли Финским заливом в Ленинград, где экипажи отправили свои яхты в Петрозаводск для участия во Всесо-

**Яхта
«Мицар»
на Кубке
Камы.
1985 год**



юзных гонках крейсерских яхт на Кубок Онежского озера. В Петрозаводске состав экипажей изменился. На яхте «Риф» уехали Олег Овсянников и Андрей Бушуев (помощником капитана вместо него стал Александр Штеренфельд), их заменили прибывшие Виктор Борисов и Виталий Таскаев. Эти гонки были рекордными по количеству пермских яхт. Кроме яхт «Риф» (капитан Юрий Овсянников) и «Орион» (капитан Марк Марков) в Петрозаводск прибыли: от яхт-клуба «Искра» яхты «Сигма» (экипаж: Валерий Потапов, Сергей Быков, Юрий Казымов, Андрей Семёнов), «Руслан» (капитан Андрей Бушуев, в экипаже Виктор Черныш, Владимир Моисеев, Олег Беляев) и «Мираж» (капитан Николай Мамонтов, в экипаже Сергей Росляков, Валерий Михалев, Павел Ульянов), от яхт-клуба «Бриз» яхта «Лоцман» (капитан Михаил Медведев), от яхт-клуба «Рубин» яхты «Витязь» (капитан В. Склонин) и «Корсар» (капитан Михаил Брызгалов), от яхт-клуба «Кабельщик» яхта «Мицар» (капитан Евгений Николаев). В этих гонках яхта «Риф» заняла 2-е место среди 34 яхт в третьей зачётной группе «Конрад-25», яхта «Руслан» — 4-е, а «Мираж» — 23-е среди 26 яхт во второй зачётной группе «Конрад-24», яхта «Сигма» — 12-е и «Орион» 5-е из 24 яхт первой зачетной группы. Становится мастером спорта СССР Александр Штеренфельд. В яхт-клуб «Искра» официально перешли Виктор Черныш (из «Звезды») и Виталий Таскаев.

1986 год — год формирования экипажей новых яхт, поступивших в яхт-клуб. В яхт-клуб приходят Ромазан Гатин, Виктор Климов, Юрий Фильцагин, Фарид Нургатин, Александр Старцев, Виктор Марков, Евгений Цветков, Ирина Щипанова, Оксана Кушнир, Леонтий Симонов, Сергей Тимохов, Владимир Мишарин, Михаил Белобородов, Дмитрий Гуляев. Проверка новых экипажей на Кубке Камы оказалась удачной. Яхта «Луч» (капитан Александр Штеренфельд) заняла 1-е место, яхта «Акварель» (капитан Олег Овсянников) — 2-е, яхта «Риф» (капитан Олег Флоринский) — 4-е место. Для участия во Всесоюзных гонках крейсерских яхт на Кубок Онежского озера отправлены 5 яхт — «Руслан», «Мираж», «Луч», «Акварель» и «Искра». По результатам этих гонок яхта «Руслан» (капитан Андрей Бушуев, в экипаже Валерий Потапов, Владимир Моисеев, Виктор Рогожников, юнга Александр Свягин) заняла 3-е место во второй зачётной группе. Остальные, ещё не обкатанные или не настроенные яхты, выступили не так успешно. По результатам соревнований Андрей Бушуев и Валерий Потапов выполнили нормативы мастера спорта СССР.

В этом году яхт-клуб «Искра» пополнился ещё тремя яхтами. Завод «Машиностроитель» получил ещё одну яхту «Картер-30», в Уральский филиал ЦНИИ Материаловед-



Кубок Камы. 2004 год

ния поступили две яхты типа «Нева». За яхту «Картер-30» начал борьбу глава яхт-клуба «Молот» Александр Алексеев, который доказывал, что яхта предназначалась Мотовилихинским заводам. Одновременно за эту яхту вступил в скрытую борьбу возглавлявший парусную секцию УФ ЦНИИМВ яхт-клуба «Искра» Валерий Потапов. Он убеждал бюро яхт-клуба «Искра» передать яхту с завода в УФ ЦНИИМВ. Индивидуальная работа, проведённая Валерием Потаповым с каждым из членов бюро, увенчалась его победой. Все члены бюро яхт-клуба, за исключением председателя Юрия Овсянникова, проголосовали за передачу поступившей яхты «Картер-30» безвозмездно с баланса завода на баланс УФ ЦНИИМВ. Члены бюро просто не представляли, какого труда стоит их председателю добиваться от Спорткомитета СССР выделения яхт заводу, а от ЦК профсоюза работников общего машиностроения — денег для их оплаты. Они считали, что яхты будут поступать бесконечно, и одной яхты не жаль для яхтсменов дружественного УФ ЦНИИМВ. Жизнь показала, что такие подарки не ценятся и быстро исчезают. Эта яхта, названная «Вектор», недолго пробыла в Перми, и была приватизирована, а затем продана Валерием Потаповым в Москву.

С этого года бюро яхт-клуба отказалось от приобретения крейсерских яхт, за исключением секции УФ ЦНИИМВ, поскольку и в действующих экипажах не хватало квалифицированных яхтсменов. В дальнейшем приобретались в основном швертботы для детской секции. В яхт-клубе было 16 крейсерских яхт, 20 швертботов олимпийских классов, 2 катера, мотолодки и судно обслуживания. В штате яхт-клуба состояли: директор Юрий Михайлович Тараканов, тренеры Александр Нестеров и Оксана Кушнир, завхоз, плотник и 4 сторожа. Парусным спортом в яхт-клубе занимались около 150 человек, из них 110 — в крейсерской секции. Яхт-клуб имел бетонный пирс длиной около 300 метров и стоимостью около миллиарда современных рублей, индивидуальные причальные понтоны для яхт и мотолодок, эллинг площадью 1200 квадратных метров, дебаркадер с баталёрками для экипажей крейсерских яхт и учебными классами.

В городских соревнованиях и в областном Кубке Камы участвовали все яхты клуба, отказ от участия рассматривался на бюро яхт-клуба и карался вплоть до передачи яхты конкурирующему экипажу.

В сезоне 1987 года из Спорткомитета России пришёл новый вызов на участие в Международной Балтийской регате от Российской Федерации по крейсерским гонкам в VI классе IOR. На Балтику была отправлена яхта «Акварель» с экипажем, в который вошли Олег Овсянников,

Александр Штеренфельд, Михаил Белобородов и Виктор Пласкевич. Как и прежде, гонки проходили при очень сильных ветрах, так что мачта чудом выдержала нагрузки от жесточайших ударов волн в корпус яхты. После очередного удара одной из волн с топа мачты был вырван вместе с кабелем и скрылся в волнах ветроуказатель. По результатам этих гонок яхта «Акварель» заняла 6-е место в VI классе IOR.

После традиционных гонок на Кубок Камы в Петрозаводск для участия во Всесоюзных гонках крейсерских яхт на Кубок Онежского озера отправились четыре яхты от яхт-клуба «Искра» — «Луч» (экипаж — Сергей Новиков, Александр Штеренфельд, Виталий Таскаев, Александр Устюгов), «Мальш» (экипаж — Андрей Бушуев, Александр Свинарёв, Леонтий Симонов, Владимир Солодянкин, Анатолий Вихарев), «Искра» (экипаж — Юрий Овсянников, Раис Зиюков, Виктор Черныш, Евгений Цветков, Николай Мамонтов, Алексей Жигалов) и «Вектор» (экипаж — Валерий Потапов, Виктор Климов, Александр Кузнецов, Юрий Казымов, Сергей Росляков, Алексей Володин). Вместе с ними в Петрозаводск уехали ещё четыре яхты из других яхт-клубов Перми — «Орион» из яхт-клуба «Бриз», «Викинг» из яхт-клуба «Рубин», «Мицар» и «Лис» из яхт-клуба «Кабельщик». По результатам гонок яхтам «Искра» и «Вектор» удалось занять соответственно 5-е и 6-е места среди 52 яхт четвёртой зачётной группы «Картер-30», яхта «Лис» заняла лишь 19-е место.

В мае 1988 года Пермским областным спорткомитетом был получен вызов Спорткомитета России на Юрия Овсянникова с одним матросом для прохождения тренировочных сборов в составе команды России по крейсерским гонкам. Пункт проведения сборов — яхт-клуб в Стрельне под Ленинградом. В качестве матроса поехал Александр Штеренфельд. На эти сборы вместе с нашими яхтсменами были вызваны капитаны и матросы яхт из городов Горький (Нижний Новгород), Чебоксары, Куйбышев (Самара), Саратов, Ульяновск, ранее занимавших призовые места в соревнованиях. По итогам сборов должен быть отобран экипаж на одну из океанских яхт Владивостока для участия в международных гонках крейсерских яхт «Белый парус мира» через Тихий океан между экипажами России, США и Японии. Тренировки проходили на яхте «Конрад-44» «Ариэль», руководителем сборов был назначен капитан яхты и парусный мастер Анатолий Степанович Коновалов. Дальний переход по Балтике в мае, под непрерывным дождём и снегом, оказался трудным испытанием. Учились рулить штурвалом, вести громадную яхту днём и ночью, ориентироваться по маякам, идти компасным курсом по прокладке на карте, по счислению с использованием различных методов, брать рифы, менять



огромные паруса. Но, к сожалению, Тихоокеанские гонки не состоялись, в СССР началась перестройка.

Секцией УФ ЦНИИМВ яхт-клуба «Искра» в этом году была получена яхта «Конрад-25Р» «Союз».

1989 год — новый выезд яхт-клуба «Искра» в Петрозаводск на Кубок Онежского озера. Отправлены яхты «Конрад-25Р» «Луч» (Александр Штеренфельд, Виталий Таскаев, Виктор Пласкевич, Олег Овсянников) и «Союз» (Виктор Климов, Сергей Росляков, Валерий Никулин, Фарид Нургатин), «Картер-30» «Искра» (Юрий Овсянников, Игорь Кондаков, Раис Зиюков, Евгений Цветков, Андрей Кашеваров, Алексей Жигалов). Выехали и другие пермские яхты — «Конрад-25Р» «Викинг» (яхт-клуб «Рубин»), «Грация» (яхт-клуб «Молот»), «Блеф» и «Спектр» (яхт-клуб «Бриз»), «Риск», «Шерхан» и «Картер-30» «Лис» (яхт-клуб «Кабельщик»). В этих гонках яхта «Искра» заняла 2-е, а яхта «Лис» из яхт-клуба «Кабельщик» — 4-е место среди 44 яхт третьей стартовой группы «Картер-30». Особенно отличилась яхта «Викинг» (яхт-клуб «Рубин»), занявшая первое место во второй стартовой группе яхт типа «Конрад-25». Остальные пермские яхты в этой группе заняли места с 16-го (яхта «Риск») и ниже. Мастером спорта СССР становится Игорь Кондаков.

Яхта «Искра» Ю. Овсянникова, организатора яхт-клуба «Искра». На противоположном берегу залива — пирс бывшего яхт-клуба «Искра»





Пермские яхты на Каме

Наступил 1990 год. Появилась возможность выезда за границу, в том числе для участия в различных соревнованиях. Яхтсмены «Искры» Юрий Овсянников, Раис Зиюков, Виктор Марков, Андрей Кашеваров и Валерий Сенников на яхте с одноимённым названием, а с ними переводчик и радист Сергей Никулин и заместитель директора завода Владимир Рудяк едут в Грецию для участия в Кубке Эгейского моря. Кроме «Искры» в Грецию отправились ещё две яхты из яхт-клуба «Кабельщик» — «Картер-30» «Лис» (капитан Михаил Акимов) и «Конрад-25Р» «Шерхан» (капитан Валерий Чагин).

Чёрное море, проливы, Мраморное море и северную часть Эгейского моря яхты клубов «Искра» и «Кабельщик» прошли полностью под спинакером и через 7 дней прибыли в небольшую курортную марину — порт Каррас — место проведения гонок в заливе Касандра рядом с городом Неос-Мармарас. В гонках участвовали яхты из Турции, Греции и России. Греческие, и особенно турецкие яхты оказались современными морскими гоночными машинами, которые по своим гоночным качествам значительно превосходили наши «Картеры-30» и «Конрады-25».

По результатам гонок яхта «Искра» заняла скромное 21-е место. Тем не менее, на пермских яхтсменов большое впечатление произвели организация гонок, банкеты с греческими винами и закусками после каждой гонки, сувениры экипажам и общая тёплая атмосфера соревнований.

После гонок яхта «Искра» посетила яхт-клуб и город Салоники, где поставила на местном пограничном пункте «убытие» в судовую роль, после чего отправилась в обратный путь на Чёрное море. Маршрут был проложен со стоянками в Стамбуле, болгарских городах Несебыр, Поморье и Варна, из Варны ушли в Керчь.

В 1992 году «Искра» снова получила приглашение участвовать в гонках крейсерских яхт «Североэгейский Кубок». В этот раз в Грецию отправились Юрий Овсянников, Раис Зиюков, Валерий Никулин, журналист газеты «Звезда» и, по совместительству, переводчик Александр Орлов. Маршрут гонок в этот раз несколько изменился, но результат был чуть лучше — 18-е место.

Если путь в Грецию яхты проходят под спинакером, то обратный путь — это лавировка не только против ветра, но и против сильного течения в трёх проливах. На этом пути яхты всегда заходят в Стамбул, после Стамбула — курс на Керчь. Через сутки лавировки на крутой волне с гулким ударом «выстрелила» (оборвалась) топ-ванта левого борта. Тут же был выполнен поворот, чтобы поддержать мачту вантами правого борта. Оказалось, что оторвалась петля вант-путенса. После многочасовых поисков решения проблемы было просверлено отверстие в пластине вант-путенса, в него вставлен и затянут гайками резьбовой конец с проушиной от запасного вантового талрепа. К проушине был присоединён талреп топ-ванты, после чего яхта пошла прежним галсом.

В начале 1993 года профсоюзный комитет завода «Машиностроитель» решил продать яхту «Искра» частной организации и предложил капитану яхты Юрию Овсянникову договориться с этой организацией об условиях её квалифицированного обслуживания. После долгого обсуждения вариантов выкупа яхты экипажем оказалось, что кроме капитана никто не готов вкладывать свои средства в покупку яхты. Поэтому в результате переговоров с профкомом был заключён договор купли-продажи яхты индивидуальному предпринимателю Юрию Овсянникову в кредит на один год. В конце 1993 года яхта «Искра» была выкуплена у профкома и стала первой приватизированной яхтой в Перми, показав пример другим.

В последующие годы были приватизированы все остальные яхты яхт-клуба «Искра», а затем проданы и все сооружения яхт-клуба. Яхт-клуб «Искра» прекратил своё существование.



RUS
1355

1355
30

1409
00

RUS
115

RUS
115

СОЮЗ

мицар

АТОН 1022

Икар

1409

ПАРУСНЫЙ СПОРТ В БЕРЕЗНИКАХ

В 1973 году ПО «Азот» получило «по бартеру» — за большую флягу эпоксидной шпаклёвки — яхту — деревянного «Финна». Об этом обмене договорились С. Катаев и С. Пьянков во время соревнований по судомоделизму. С этого швертбота и начался парусный спорт в городе Березники на ПО «Азот». В 1974 году у задолжавшего «Азоту» Губахинского химзавода забрали за долги два швертбота класса М и катамаран класса В, совершенно новые, ещё не эксплуатируемые. В 1975—1976 годах закупили ещё четыре швертбота класса «Летучий голландец» и организовали яхт-клуб «Галс». Развитию яхт-клуба уделял большое внимание директор завода Геннадий Петрович Давыдов. Дилемму с получением квалификационных прав на управление парусными судами решили следующим образом. Переделали швертбот М в «килевую» яхту, нарастив ему борта, и на ней пришли в Пермь, к Ф. В. Кушнiru. Феликс Васильевич Кушнир был в то время председателем квалификационной комиссии при пермской федерации парусного спорта. Так в 1977 году, доказав на практике свою способность управлять яхтой и сдав некоторые теоретические экзамены, С. Катаев и В. Моисеев получили удостоверения яхтсменов 2-го класса.

Первыми яхтсменами в Березниках были: В. Копытов, С. Старцев, С. Катаев, В. Узких, Н. Штейников, Г. Комаровских. В 1978 году «Азот» закупил две яхты «четвертьтонного» класса «Конрад-24», и спортсмены яхт-клуба «Галс» стали принимать участие в крейсерско-гоночных соревнованиях Кубок Камы тремя яхтами «Конрад-24»: «Агат»,

Экипаж
яхты
«Алмаз» —
чемпион
Кубка
Камы.
1981 год



Сергей
Александрович
Катаев —
основатель
парусного
спорта
в Березниках



Экипажи
яхты
«Рубин»
(первый
слева —
капитан
Г. Беляев)
и яхты
«Алмаз»
(третий
слева —
капитан
С. Катаев)

«Алмаз», «Рубин». Экипаж яхты «Алмаз» с капитаном С. Катаевым, старшим помощником В. Мигаем, матросами С. Старцевым, С. Ничковым и В. Богомягим стали чемпионами Кубка Камы-81. Призёром этих соревнований стал и экипаж «Рубина» с капитаном Г. Комаровских.

Вначале яхт-клуб располагался на лодочной базе завода в канале, где были произведены дноуглубительные работы и установлен причал, а с 1985 года яхт-клуб был перенесён на Каму, в район моста, а в городе ему было выделено помещение бывшего детского сада.

В 1976 году С. Катаев встретился с заведующим Березниковским горно Р. Х. Тибелиусом, которому сообщил, что занимается созданием парусного спорта в Березниках. Р. Х. Тибелиус этой идеей тоже заинтересовался, выделил деньги на приобретение швертботов, и на Первом пруду городской отдел образования совместно с ПО «Азот» создал парусную секцию. Теоретическую подготовку юношей проводили в помещении Клуба юных моряков «Нептун». За 1976—1979 годы были приобретены 3 «Летучих голландца», 10 «Кадетов», 10 «Оптимистов», 5 ОК, то есть всего 28 единиц. С 1979 года детско-юношеская команда г. Березники стала участвовать в областных соревнованиях. Чемпионами области в своих детско-юношеских классах становились: Д. Авдонин, В. Плотников, А. Дробышев, Я. Троицкий, А. Акулов, В. Бульц, Ю. Грехнёв, Галина Гутман; призёрами: В. Иванов, С. Якимов, А. Глухенький, А. Тимочкин, О. Косвинцев, А. Хохлов, М. Гуляков, В. Бульц. В командном первенстве юноши Березников также были чемпионами и призёрами Пермской области.

В 1981—1982 годах директором КЮМ был приглашённый из Перми Герман Титович Беляев. До 1986 года было приобретено ещё 20 судов детско-юношеских классов.

В 1988 году уволился тренер клуба С. Якимов, и в этом же году парусная секция «приказала долго жить». Незадолго до этого, в 1985 году, яхт-клуб «Азот» из-за возникших трений прекратил содружество с КЮМ «Нептун», переехав на Каму.

Федерация парусного спорта города Березники была создана 9 февраля 1978 года. Председателями ФПС города в разные годы были Г. П. Давыдов, Р. Х. Тибелиус, В. Я. Сальников. С. А. Катаев с 1978 года был заместителем председателя областной ФПС. В ФПС города работали комиссии: квалификационная — под председательством С. Катаева, судейская — под председательством Л. Р. Коноваловой, техническая — под председательством Г. Комаровских. Работал также тренерский совет.

С 1978 года в городе стали проводиться открытие сезона, первенство города, «пересадка», закрытие сезона. В 1980 году березниковская команда в полном составе поехала на первенство РСФСР и на гонку с «пересадкой» экипажей. В Березниках, на Первом пруду, однажды проходило и первенство области — «пересадка». Березниковская команда участвовала и в Спартакиадах области.

Квалификационная комиссия с 1978 по 1992 год приняла экзамены у большого количества яхтсменов и выдала 80 удостоверений рулевых, из них 5 — первого класса, не считая удостоверения юных рулевых. Двое судей в городе — С. Катаев и Л. Коновалова — имели первую судейскую категорию. Потом к ним присоединились Г. Беляев и В. Миначёв, бывший чемпион России в классе «Финн» из Калининграда, который в 1986—1987 годах работал тренером в яхт-клубе «Гале». Двое судей принимали участие в российских семинарах судей. В городе был и свой инспектор Спортудорегистра СССР № 406 — С. А. Катаев.

В 1991 году «Уралкалий» на Гданьской верфи им. Конрада в Польше заказал яхту класса K-1200 RT длиной 12 метров. Решили пригнать её в Березники «своим ходом», а попутно

Тренировка
швертботов
«Кадет»



180

Первая
крейсерская
яхта «Агат»



Яхта
«Ветлан»
на Азовском
море.
1995 год

принять участие в соревновании Кубок Балтики-91, на которое заблаговременно экипаж подал заявку. На эти мероприятия собрали экипаж: от яхт-клуба «Азот» трое яхтсменов — Катаев (капитан), Якимов и переводчик Пыстин; от яхт-клуба «Уралкалий» — Опарин; работник финотдела Уеманов, ранее ходивший рулевым на эсминце, и чиновник горисполкома Савельев.

Кубок Балтики в то время представлял вполне демократичное соревнование яхтсменов-любителей. Яхта, подавшая заявку, могла с любого этапа принять участие в гонке и на любом этапе выйти из неё. Маршрут пролегал вокруг всего Балтийского моря с заходом во многие страны, расположенные по его берегам, кроме СССР. В соревновании принимало участие около 200 яхт.

В мае 1993 года в яхт-клубе «Гале» возник пожар, поглотивший всю матчасть... К тому же настали смутные времена 90-х годов, и возродить яхт-клуб уже не было возможности.

Однако крейсерские яхты остались и принимали участие в областных соревнованиях следующих лет. Мало того, Березники организовали соревнование Кубок Верхней Камы, на которое приходили яхтсмены из Перми, а в 1993 году участвовали в организации Международного Кубка Камы. В сентябре 1993 года два березниковских экипажа ездили на II Международный матч-рейс в Екатеринбург. Это были экипажи Андрея Глухеньких (М. Гуляев, М. Химач) и Яна Троицкого (В. Иванов, И. Егоров). Несмотря на отсутствие опыта в таких соревнованиях и большое количество участников (54 экипажа из 22 городов РСФСР и других стран) березниковские экипажи выступили весьма достойно, прошли несколько этапов.



181



Piri Reis 97
BERGO

phoenix-yachting.com

SAVARIA

ПАРУСНАЯ СЕКЦИЯ ДЮСШОР «ТЕМП»

Понимая важность преемственности поколений в спорте, тем более в таком, как парусный, администрация яхт-клуба «Фаворит», образовавшегося на базе яхт-клуба «Звезда» и АО «Марина СМ», в лице Сергея Мироновича Смирнова, в 2001 году добилась организации отделения парусного спорта при детско-юношеской школе «Темп» Орджоникидзевского района с размещением технической базы в яхт-клубе «Фаворит». Первым тренером школы стал Борис Иванович Рычин, уже имевший опыт работы детским тренером в яхт-клубе «Молот». В помощь ему вскоре был прикреплен Игорь Вадимович Мокрецов. Основой флота детско-юношеских яхт классов «Оптимист», «Кадет» и «Луч» стали яхты, оставшиеся от яхт-клуба «Звезда». Также ряд «Оптимистов» и «Кадетов», оборудование к ним были закуплены в разорившихся яхт-клубах Березников. В дальнейшем тренерскую работу повела приехавшая в Пермь из Белоруссии мастер спорта международного класса Анастасия Подобед, А. Б. Рычин и И. Мокрецов оставили тренерскую работу. Активно помогали в работе с детьми В. Ю. Тараканов и А. А. Онорин. В те годы неплохо выступали в классе «Оптимист» Игорь Рычин, Юлия Третьякова, Оля Соловейчик и её брат Володя, Юлия Аксёнова, Лена Сюзёва, Костя Фадеев, Саша Жарков, на «Кадетах», а потом на «Лучах» братья Саша и Дима Третьяковы. Многие из них выросли в отличных яхтсменов. Лена Сюзёва участвовала в Олимпийских играх 2012 года в Англии, стала мастером спорта международного класса. Александр Жарков в 2013 году участвовал в экипаже В. Тараканова в первой для пермяков гонке через Атлантику. Продолжают участвовать в соревнованиях на крейсерских яхтах братья Третьяковы. Однако эти дети выросли, и на смену им требовалось пополнение. Тренер А. Подобед уехала из Перми. Материальная часть секции практически пришла в негодность. Парусному отделению ДЮСШ «Темп» грозило закрытие. Детско-юношескому парусному спорту вновь требовалась поддержка со стороны взрослых яхтсменов.

В 2006 году из Москвы в Пермь вернулся О. Г. Пузанов — пермский яхтсмен, воспитанник яхт-клуба «Кабельщик», который некоторое время жил в столице и занимался парусом там, а в 2005—2006 годах участвовал в кругосветном плавании на барке «Крузенштерн». Директор завода «Камкабель» Владимир Владиславович Логунов и главный инженер Вадим Викторович Смилгевич предложили Олегу Григорьевичу возродить детско-юношескую парусную секцию, прекратившую своё существование вместе с яхт-клубом «Кабельщик» в 1990-х годах. Руководство завода «Камкабель» разрешило



**Сергей
Миронович
Смирнов —
инициатор
создания
отделения
парусного
спорта
при ДЮСШ
«Темп»**



**Олег
Григорьевич
Пузанов
с воспитанницами
парусной
секции
ДЮСШОР
«Темп»**

использовать территорию, принадлежавшую в своё время яхт-клубу «Кабельщик». У Олега Пузанова всегда была мечта — передать свой парусный опыт (в том числе и опыт воспитания юных моряков на «Крузенштерне») молодым — так что это предложение его обрадовало и вдохновило.

За поддержкой Олег Григорьевич обратился к своему товарищу, Виктору Васильевичу Белову, одному из ветеранов яхт-клуба «Кабельщик», имевшему большой опыт тренерской работы с детьми ещё в советские времена, и тот с охотой согласился быть тренером.

В первую очередь составили список того, что было необходимо для начала работы секции. Материальной базы — детских лодок — практически не было. Остались от старых времён только несколько «убитых» швертботов — детские суда либо были распроданы, либо пришли в негодность. Виктор и Олег ездили по бывшим яхт-клубам города и области выявляя, остались ли там какие-то лодки и можно ли их приобрести. Искали спонсоров, которые бы пожелали дать хоть какие-то деньги для школы. И надо сказать, это удавалось. Находились и лодки, и спонсоры. Много купили в г. Чайковском, где в советские времена культивировали детско-юношеский парусный спорт. Там как-то узнали о возрождении парусной школы в Перми и вышли на О. Пузанова и В. Белова, предложив им приобрести старые детские яхты. Там оказалось несколько корпусов лодок, рангоут, около десяти комплектов парусов, перья рулей, шверты... Организовать доставку этого «добра» из Чайковского в Пермь помог яхтсмен родного «Кабельщика» и бизнесмен Александр Владимирович Будыхо — в то время он был и председателем Пермской ФПС, и сам поехал с Пузановым и Беловым в Чайковский, что оказалось очень кстати. Александр Влади-



Команда
ДЮСШОР
«Темп»
на соревнованиях
в Геленджике.
2012 год

мирович взял переговоры по цене на себя (необходимая сумма — 100 000 рублей спонсорских денег была) и уговорил продавца продать всю имеющуюся у него матчасть... вместо 100 000 всего за 35. Так школа приобрела четыре «Оптимиста», один разбитый «Луч», с десяток парусов, вооружение. Остальные деньги пошли на покупку парусной матчасти в других местах. Все лодки и вооружение ремонтировались своими руками.

Школа потом приобрела и новые яхты, в том числе и при поддержке Пермской краевой федерации парусного спорта, которая в эти годы также пережила «второе рождение».

Но была у Олега Григорьевича ещё одна идея — чтобы детская парусная секция работала под эгидой спортивной школы. Без особой на то надежды он обратился с этим предложением в районную ДЮСШОР «Темп», и, к его удивлению и радости, эту идею поддержали. Так с 2006 года Виктор Васильевич Белов и Олег Григорьевич Пузанов являются преподавателями спортивной школы «Темп». Олег Григорьевич — старший тренер, Виктор Васильевич — тренер.

Набирали детей в школу просто. Так как Олег Григорьевич на барке «Крузенштерн» ходил в кругосветку, то ему было что рассказать. У него есть много дисков с видеоматериалами об этом плавании, а также об обычных парусных гонках малых яхт. Он и Виктор осенью приходили в общеобразовательные школы, ставили проектор, показывали эти видеофильмы ребятам и объявляли о возможности записаться в парусную школу. Действовало сильно, дети записывались. С ними проводились теоретические занятия, занятия по общефизической подготовке. Но дети непостоянны в своих устремлениях. Тем более что в зимнее время их не посадишь



на яхты — кроме ОФП зимой предложить нечего, поэтому многие ребята уходили, так и не попробовав ходить под парусами. Если хоть кто-то оставался в ДЮСШОР до лета, то это уже было достижение.

Но всё же их усилия принесли плоды — в секцию набралось с десяток ребятни. Весной стали тренироваться и летом уже участвовали в городских соревнованиях. У детей появился интерес к занятиям. На первых порах новичкам школы счастьем было до финиша добраться! Однако с приобретением опыта стали уверенно управлять своими яхтами, а потом и занимать призовые места и даже побеждать в городских соревнованиях. С течением времени ребята школы всё больше набирались премудростей парусного спорта и стали выезжать на всероссийские детско-юношеские регаты. А в ряде случаев и достойно выступать на них. Таким было начало...

С течением времени ребят в спортивной школе становилось всё больше и больше. Как говорит Олег Григорьевич, это очень приятно, когда всю жизнь занимаешься парусным спортом и на старости лет имеешь возможность готовить молодое поколение яхтсменов. Хотя денег эта работа никаких не приносит, но зато душа на месте.

Первым экзаменом для детей школы был выезд в Москву, на детско-юношескую Останкинскую регату, которая проводится там на одноимённом пруду, прямо перед башней Останкинского телецентра. Пруд, конечно, крохотный, а лодок под сотню. И ветер не всегда есть — дома его заслоняют. Но детям это было очень интересно — почувствовать соревновательную атмосферу. Ведь в Перми в эти годы детско-юношеские соревнования не проводились по причине отсутствия детей на других водных базах города.

Весенние
старты
в Геленджике.
2012 год



Призёр
Весенних
стартов
в классе
«Луч»
Д. Лунегов.
Геленджик,
2012 год



На 2012 год в школе стало уже 14 швертботов класса «Оптимист» — 8 старых и 6 новых, причём один из них, самый новый, был изготовлен для школы в Санкт-Петербурге, по специальному заказу. Ещё остались пара не отремонтированных «Оптимистов» и несколько «Лучей». Имеется старенький швертбот класса «Финн» — ждёт «своего» рулевого. Не так давно школа приобрела новый швертбот олимпийского класса «Лазер», который пока является единственным в Перми представителем лодок этого престижного класса. А совсем недавно — импортный швертбот класса «Кадет». Появились перспективные спортсмены, некоторые попадают уже в десятку сильнейших яхтсменов на всероссийских соревнованиях. Когда в коллективе есть лидеры, спортсмены чуть «выше рангом», другие начинают стремиться за ними, равняться на них. Они не только следуют указаниям тренера, но и начинают вести самоанализ, с тем, чтобы двигаться вперёд, тоже побеждать.

Флот школы растёт, и прежде всего за счёт спонсорских средств. По итогам 2013 года у яхтсменов школы также есть обнадеживающие результаты. Неплохо выступали Ян Дербиков и Настя Голдобина на «Оптимисте», Дима Лунгов на «Лазере-Р», заметно прогрессировал на «Кадете» экипаж Ивана Голдобина. И сбылась мечта Олега Григорьевича — его воспитанники отобрались на главные соревнования сезона 2013 года — VI Летнюю спартакиаду учащихся России, парусная регата которой проходила в г. Таганроге в июне, и выступили неплохо. Ян Дербиков занял 12-е место из 20 участников (мальчики), Настя Голдобина — 11-е место из 16 (девочки), Дима Лунгов на «Лазере» — 9-е место из

Юные пермские яхтсмены на выездных соревнованиях



Виктор Васильевич Белов, тренер ДЮСШОР «Темп»



Геленджик, 2012 год

15 (юноши). Лучшими приходами у них в отдельных гонках были пятые (у всех троих), что даёт надежду на дальнейший прогресс этих ребят.

В октябре 2013 года детско-юношеская команда Пермского края, костяк которой составили юные яхтсмены школы «Темп», участвовала в 23-й Геленджикской регате. Успешно выступил Ян Дербиков, заняв 20-е место (17-е место по мальчикам) из 151 участника в классе «Оптимист». Прогрессирует и экипаж «Кадета» под управлением Ивана Голдобина (матрос Кирилл Обидин) — 10-е место (8-е по мальчикам) из 23 участвующих яхт.

Рассказывает Виктор Васильевич Белов:

— Мы занимаемся детским массовым спортом. Как он работает? По принципу подушевого финансирования — то есть нам платят определённые деньги за количество занимающихся, вне зависимости от уровня их подготовки. Качество не учитывается. Неважно, какие у тебя спортсмены, чего они уже достигли! И это неправильно. Почему выигрывают спортсмены Москвы, Тольятти и Санкт-Петербурга, Краснодарского края, Екатеринбурга, Челябинска, Воронежа?! Да потому, что почти в любом клубе в том же Тольятти отличное финансирование, семь тренеров, на каждого тренера по четыре человека учеников! Вот, например, яхт-клуб «Дружба»: у них финансирование восемь миллионов рублей в год! Созданы все условия для занятий. Есть раздевалки, сушилки, тренажёрный зал, одежда и пр. В яхт-клубах Санкт-Петербурга, Москвы имеются даже специальные вентиляторы и тренажёры (имитаторы яхт) для отработки техники управления яхтой — зимой их ставят в спортзалах. В Москве, в яхт-клубе «ПиРогово» на Пироговском водохранилище, три больших вентилятора стоят прямо в воде. Когда



В. Белов со своими воспитанниками на Всероссийских соревнованиях в Геленджике. 2013 год

ветра нет, включают вентиляторы, и дети тренируются под напором воздуха их них.

У нас же на все соревнования Министерство спорта выделяет триста пятьдесят — триста девяносто тысяч рублей! В школе денег на покупку современных лодок и на поездки детей на соревнования нет совсем. Всё держится только на энтузиазме. Конкурировать с другими городами при таком финансировании очень сложно. Даже если есть одарённый спортсмен, он рано или поздно уйдёт туда, где лучше условия — это требует его профессиональный рост. Перспективные спортсмены у нас, конечно же, есть, но когда нет нормального соревновательного уровня, то нет и профессионального роста у человека, хоть он «затренируйся»! Тогда и интерес к парусному спорту у них пропадает. У нас также не развита и преемственность перехода взрослеющих детей на соответствующие их возрасту классы яхт. Нет лодок таких юниорских и взрослых классов, как «Зум-8», «420», «470», «Лазер» («4,7», «радиал», «стандарт»), не говоря уже о перспективных «29 ег» и «49 ег». Старшие ребята уже готовы участвовать в крейсерских гонках. Но крейсерские яхты находятся в частной собственности, и там сформированы свои стабильные экипажи. Попасты в такие экипажи молодым яхтсменам практически невозможно. За почти десять лет работы это удалось лишь единицам. Нужно решение нашей федерации парусного спорта об обязательном включении старших юношей юнгами в экипажи личных яхт в крейсерских гонках,



как и было когда-то в советские времена. Этим будет обеспечено спортивное будущее нашего подрастающего поколения яхтсменов.

**Геленджик,
2013 год**

О перспективах развития парусного отделения ДЮСШОР «Темп» говорить пока сложно. Спортивная система должна сопровождать детей от детского сада до школы, института и школы высших достижений, как делается во всём мире. У нас же многое пытаются «вывозить» на патриотизме. Сейчас все деньги «крутятся» во взрослом спорте. Чтобы на детско-юношеские соревнования съездить даже неполной командой, нужно минимум сто — сто тридцать тысяч. То есть денег министерства сейчас хватает всего на три поездки. Чтобы полноценную команду возить на все важные детско-юношеские соревнования, надо примерно миллион. А соревноваться нужно, нужно обязательно ездить на все всероссийские соревнования, которые проводятся в Геленджике, в Таганроге, в Санкт-Петербурге, в Сочи, в Тольятти! Там собираются самые сильные спортсмены. Пока дети «варятся в собственном соку», без выездных соревнований, ничего



**В. Белов
со своими
воспитанниками**

им не достигнуть. Хороший спорт там, где есть возможность соревноваться с сильными соперниками. И надо ездить на соревнования в течение всего сезона, как это практикуется командами других городов. Если мы, конечно, хотим растить чемпионов.

За почти десять лет работы школы самые крупные достижения были в 2012 году. Было 8 выездов на всероссийские соревнования — в Геленджик, Таганрог, Киров, Миасс... Иван Голдобин на Кубке Ф. Кошхова на озере Тургояк (г. Миасс) из сотни спортсменов вошёл в десятку и получил путёвку на финальные соревнования — Открытое первенство России в Санкт-Петербурге. В Санкт-Петербурге, в условиях сильных ветров, он был лучшим среди пермских яхтсменов и занял 57-е место из 128 участников, с лучшим приходом 11-м. На первенстве Уральского федерального округа у нас было первое командное место! Екатеринбург обошли, и даже Челябинск! Это сильные команды. Тут нам есть чем гордиться.

Сейчас мы хотим ввести систему отбора ребят в сборную по этапам нескольких соревнований, начиная с открытия сезона, полностью за всю навигацию, чтобы исключить случайные победы и попадания в сборную недостаточно подготовленных яхтсменов. У кандидатов в сборную должна быть стабильность в результатах. Мы работаем на сборную, хотим участвовать в Спартакиаде учащихся. Сложно, конечно, отобраться на неё на российских соревнованиях, но в «Оптимистах» попытаться можно — перспективные юные гонщики у нас есть.

Хочется верить, что с именами этих юных яхтсменов связано будущее пермского парусного спорта!



**А. А. Кочетова,
генеральный
директор
ОО «ПКФПС»**

Рассказывает Александра Андреевна Кочетова:

— На сегодняшний день вопрос недостатка финансирования стоит абсолютно перед всеми организациями, так или иначе развивающими массовый спорт в крае. Важно понимать, что Министерством спорта Пермского края принята такая система финансирования спортивных организаций, при которой объём выделяемых денежных средств зависит от количества выполненных «знаковых» результатов, а именно призовых медалей, заработанных на соревнованиях всероссийского и международного уровней, включённых в Единый календарный план Министерства спорта и физической культуры России. На мой взгляд, это абсолютно адекватная и справедливая оценка деятельности Федерации. Но, безусловно, использовать нужно не только средства, выделяемые из бюджета, но и помощь родителей, привлекаемых спонсоров, всех тех, кто заинтересован в победах спортсменов-юниоров. Вообще, для развития спорта высших достижений перед Федерацией стоят следующие задачи: повышение квалификации тренеров и судей, стабильная работа секций, введение в календарный план соревнований между яхт-клубами, введение грантов и поощрений тренерам, введение номинации «Тренер года», привлечение спонсорских средств для выплат, восстановление целостности системы отбора и подготовки кандидатов к попаданию в сборные команды, содействие в обеспечении сборных команд необходимой материальной частью, развитие тренировочных баз для подготовки сборных команд, организация спортивных сборов, поощрение лучших спортсменов через систему грантов. Так или иначе, исходя из возможностей нашей Федерации, работа по данным направлениям ведётся и будет продолжаться впредь.

ДЕТСКАЯ ПАРУСНАЯ СЕКЦИЯ «ЛУКОМОРЬЕ»

Детская парусная секция «Лукоморье» основана в июне 2011 года по инициативе президента Пермской краевой федерации парусного спорта А. Г. Санникова и известного пермского яхтсмана В. Тараканова. Она базируется в коттеджном посёлке Лукоморье, расположенном в посёлке Полазна Добрянского района. Старшим тренером и руководителем секции является Виталий Тараканов, также в секции тренером работает Евгений Гулин. Материальная база, инвентарь секции создавались при поддержке ПКФПС и спонсоров. Секция финансируется за счёт взносов родителей воспитанников-яхтсменов. Сейчас в ней занимается порядка пятнадцати человек.

Всё
начиналось
летом
2011 года

Несмотря на то, что парусная секция «Лукоморье» существует всего два года, её воспитанники уже показывают достаточно неплохие результаты на соревнованиях местного календаря. Зимой 2013 года юные яхтсмены ездили на



Пирс
парусной
секции
«Лукоморье»

регату Who is who в г. Дахаб (Египет), что является хорошим показателем непрерывного тренировочного процесса. С лета 2013 года некоторые смельчаки уже попадают на всероссийские соревнования, конечно, пока без особых результатов. Но самое главное — закладываются опыт и навыки для их успешного будущего в парусном спорте.

Открытое
Первенство
Добрянского
района
«Добрянка рулит».
2013 год,
Демидково,





**ПЕРМСКАЯ КРАЕВАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
П А Р У С Н О Г О С П О Р Т А (П К Ф П С)**

В 2006 году в связи с образованием Пермского края Пермская федерация парусного спорта получила статус краевой. Возглавили её Александр Будыхо (в качестве председателя) и Михаил Белобородов. В этом же году ПКФПС стала коллективным членом Всероссийской ФПС.

К середине 2000-х годов дела в пермском парусе начали поправляться. Находились источники финансирования соревнований, появился стабильный календарь, начали проводиться различные мероприятия для членов федерации, пермские яхтсмены снова стали выступать во всероссийских соревнованиях. Так в 2005 году сразу пять пермских экипажей решились принять участие в Кубке А. Падучина на озере Тургояк в г. Миасс Челябинской области на яхтах класса «Нева» (пересадка). Затем Александр Будыхо с экипажем Александр Жарков, Алексей Бушуев, Вадим Кравченко решился выехать на Чемпионат России в классе «Конрад-25Р» во Владивосток. Они выступили там очень успешно, заняли 4 место, чего никто из российских «асов» в этом классе от них не ожидал. Но, главное, они привезли с этой регаты огромные впечатления от залива Петра Великого, организации соревнования и его спортивном накале. Другие пермские яхтсмены подхватили почин и в течение нескольких лет принимали участие в этом Чемпионате, несмотря на длительную дорогу до Владивостока и необходимость аренды там яхт.

**А. Будыхо
с экипажем
на Чемпионате
России.
2006 год,
Владивосток**



**Александр
Владимирович
Будыхо —
первый
председатель
ПКФПС**



**Алексей
Геннадьевич
Санников —
президент
ПКФПС**

В сентябре 2006 года А. Будыхо на 50-футовой яхте совершает туристическое плавание вокруг легендарного мыса Горн — из Чили в Аргентину, что кажется совершенно немислимым для пермских яхтсменов.

Многие пермские яхтсмены со своими яхтами также вышли за границу. Березниковцы держали свои яхты на Балтийском море («Телига-28», «Ветлан»), на Чёрном море («Звезда Камы»). О. Симонов держал в Турции крейсерский катамаран «Альбатрос». Яхтсмены отдыхали там сами в отпуски и занимались прокатом — сдавали яхты в чартер.

В декабре 2008 года президентом ПКФПС избрали Алексея Геннадьевича Санникова, а исполнительным директором — Михаила Юрьевича Белобородова. В 2009 году, после его ухода с поста, на должность генерального директора была избрана Александра Андреевна Кочетова.

В этом году пермские экипажи продолжают участвовать в чемпионате России в классе «Конрад-25Р» в заливе Петра Великого во Владивостоке.

В ноябре — декабре 2009 года пермяк Михаил Мельников участвует в трансатлантической гонке ARC 2009 в составе российского экипажа с рулевым Сергеем Бородиновым.

На сайте ВФПС 4 декабря 2009 года сообщалось: «Яхта VOLVO 60 Big One с российским экипажем финишировала первой с 16-минутным отрывом от ближайшего преследователя — макси-яхты Wally 80 Bagheera. Обе яхты боролись за лидерство после старта. На большей части 2700-мильного маршрута лидировала яхта из княжества Монако Bagheera. Российскому экипажу удалось в последние сутки перехватить лидерство. Финиш между двумя океанскими яхтами проходил в режиме матч-рейса».



С 2006 по 2013 год руководителями ПКФПС проводится большая работа: разрабатываются календари соревнований, Положения о соревнованиях, ведутся переговоры с администрациями городов, руководителями предприятий Пермского края о совместных действиях при организации парусных соревнований. Так родились Строгановская регата в Усолье, Чайковская регата, Кубок Демидково, ставший самым массовым и популярным парусным соревнованием в Пермском крае.

**В шлюзах
КамГЭС.
На старте
до Чайковского**

Возродился, начавший было угасать Кубок Камы — главная крейсерская регата пермских яхтсменов. Регулярно проводятся Кубок Прикамья — Чемпионат Пермского края в гонках флота, 100-мильная гонка Пермь — Чермоз — Пермь, детско-юношеские соревнования. Пермские яхтсмены участвуют в различных всероссийских регатах.

С целью популяризации парусного спорта в Прикамье организаторы Кубка Камы отказались от традиционных этапных точек и стоянок в «диких» заливах, зачетные гонки по коротким дистанциям стали устраиваться на акваториях городов и крупных поселков. Яхтсмены заходили в Усолье, Ильинский, Добрянку на Камском водохранилище, в Осу, Елово, Чайковский на Воткинском водохранилище. Часто соревнования приурочивались к праздникам «День города» и входили в культурную программу этих мероприятий, собирая множество зрителей.

В 2011 году Пермский Яхтенный Центр во главе с Михаилом Белобородовым провел в Турции Пермскую парусную неделю для яхтсменов — любителей, ставшую традиционной.



О Пермской парусной неделе рассказывает Михаил Белобородов:

— В мае 2008 года в составе пермского экипажа, собранного Олегом Симоновым, я впервые оказался на большой крейсерской яхте. Мы участвовали в любительской Русско-Эгейской регате в Греции. Это событие перевернуло моё сознание, я увидел, что удовольствие от парусного спорта можно получать не только от жёсткой борьбы со стихией, выматывающих многодневных гонок, когда «чем хуже — тем лучше», но и от путешествий под парусом в комфортных условиях, тем более, если они совмещены с парусными гонками. Осенью того же года я взял в чартер яхту в Турции, со шкипером Михаилом Савельевым, организатором, наверное, самой крупной российской любительской регаты — Русская парусная неделя «Вольво». Далее с Олегом Есюниным мы получили сертификат Bareboat Skipper IYT, пройдя практику в Таиланде, гонялись шкиперами в различных любительских парусных регатах в Турции, Хорватии, Греции, на Карибах, Балеарских островах. В конце 2009 года, открыв яхтенную школу, я начал обучать пермяков яхтингу.

Как-то за чашкой чая, после обсуждения очередной регаты, организованной москвичами, нам с Олегом пришла в голову мысль, а не попробовать ли сделать это самим? К тому же уже накопилось достаточно шкиперов, получивших права и желающих применить свои навыки на практике. Сказано — сделано, в Турции взяли в аренду 9 яхт и в октябре 2011 года провели для начинающих шкиперов и всех желающих приобщиться к яхтингу 1-ю Пермскую Парусную неделю по маршруту Бодрум — Мармарис. Победителем в общем зачёте стал экипаж Александра Егорычева (наставник Михаил Белобородов). 2-я ППН прошла также в Турции, со 2 по 9 июня 2012 года, шли из Фетхие в Мармарис. Александр снова выиграл, но уже самостоятельно. 3-я ППН: рекордное количество яхт — 16, участники из Перми, Ростова, Новокузнецка, Москвы и Украины. Регата проходила по Додекан-

Пермская
парусная
неделя

Хейнекен
регата



202



ским островам Греции. В упорной борьбе победа досталась экипажу Виктора Злотницкого с тренером Михаилом Белобородовым. 4-я ППН состоялась с 18 по 25 мая 2013 года в Хорватии на 11 монотипах Hanse 455, победу одержала яхта под управлением Игоря Кульпина (наставник Виталий Тараканов). На 5-й ППН (с 19 по 26 мая 2013 года в Турции) было проведено 8 гонок, в основном по треугольнику, показавших значительный рост мастерства участников. Выиграл экипаж Евгения Смирнова. Следующие регаты пройдут в Испании на Майорке, в Италии и далее, там, где есть море, ветер и паруса.

Подводя итоги, можно сказать, что Пермская парусная неделя состоялась, она стала традиционной, приобщает к яхтингу всё больше новых людей, поднимает мастерство постоянных участников и является заметным событием в «парусной» жизни Пермского края.

4-я Пермская
парусная
неделя
в Хорватии.
2013 год



203





**Открытие
регаты
AKULA YACHTING**

В 2008 году по инициативе ПКФПС, её президента А. Санникова и яхтсменов В. Тараканова и О. Яшманова в Перми прошла Первая парусная регата бизнесменов и политиков Пермского края AKULA YACHTING («Акула-яхтинг»). Участниками и гостями этих соревнований стали более 400 человек. С тех пор регата проводится ежегодно — за пять лет она превратилась в масштабный проект, объединивший спортсменов и болельщиков не только Пермского края, но и других субъектов РФ, а точнее — 9 регионов страны. За это время в гонках приняли участие около 100 команд, в их числе команды Правительства Пермского края, депутатов Законодательного Собрания и Пермского городской Думы, команды-представители крупнейших компаний Пермского края, Москвы и Екатеринбурга. Регата AKULA

**Оргкомитет
первой регаты
AKULA YACHTING.
2008 год**

**AKULA
YACHTING,
2010 год**



YACHTING за годы своего существования встала в один ряд с самыми значительными событиями нашего региона.

В 2010 году экипаж под командованием Виталия Тараканова (А. Санников, И. Кульпин, Д. Васильев, Д. Гак) становится чемпионом России в выездном Чемпионате России, в классе J80. Чемпионат проходил в Испании, на о. Лансароте (Канарские острова).

Через год А. Санников, И. Кульпин в экипаже с рулевым, чемпионом мира, испанцем Р. Табаресом (В. Тараканов не смог выехать) повторили свой успех, вновь стали обладателями Кубка Всероссийской Федерации в классе J80 на о. Лансароте.

В 2010 году М. Белобородов основал Пермский Яхтенный Центр, в котором проводит обучение желающих управлению парусной яхтой по международной системе IYT на квалификацию Bareboat Skipper и программе Росморречфлота на квалификацию «Рулевой спортивного парусного судна». За 4 года им было подготовлено почти 50 шкиперов.

В 2010 году в Пермскую краевую федерацию парусного спорта вступили «кайтисты», поскольку кайтинг был отнесён к парусному виду спорта и вошёл в курирование ВФПС как вид «парусный спорт — кайтбординг». В 2011 и 2013 годах в Усолье пермские «кайтисты» прово-



Победители Кубка Российской Федерации в классе J80, 2011 год



Призы 5-й Пермской парусной недели



Команда «Брифинг». AKULA YACHTING, 2012 год



Сноукайтинг



Кайтбординг



Прыжок кайтбордиста



дили Кубок России по сноукайтингу (в 2011 году — 3-й этап, в 2013 году — финал). Эти соревнования проходят под названием фестиваль «Строгановская миля».

Среди организаций, проводивших это соревнование, Пермская краевая федерация парусного спорта, администрация и попечительский совет Усольского муниципального района города Березники, Автономная некоммерческая организация «Ассоциация развития экстремального спорта» (АНО «АРЭС») города Березники, клуб «Кайтмастер» города Перми, администрация музея «Строгановские палаты» города Усолье. Спортивная база — территория и апартаменты музея «Палаты Строгановых», акватория Камы.

Непосредственно организацию этих соревнований осуществляли березниковцы Павел и Ольга Кушнины, Антон Ужегов и другие.

В судействе, в дисциплине «курс-рейс», принимали участие и пермские судьи В. Черныш, В. Белов, В. Никулин.

В соревновании 2011 года участвовали спортсмены 8 городов России, среди них: чемпион мира 2011 года по версии ISKA (International Snow Kite Assotiation) А. А. Палехин; чемпион мира пофрестайлу, мастер спорта (кайтбординг) А. П. Ужегов; кандидат в мастера спорта (кайтбординг) С. М. Драчёв; кандидат в мастера спорта (кайтбординг) А. Д. Гащенко.

В Кубке России 2013 года принимали участие 42 спортсмена из 12 городов.

Рассказывает многократный чемпион мира по фристайлу, пермский кайтист Антон Ужегов:

— За 2013 год я поучаствовал в массе интересных и важных мероприятий в мире кайтинга, Snow Kite Master World 2013 — 1-е место, лыжи, фристайл, Франция; Kitemood kontest — 2-е место, фристайл, лыжи, Франция — Италия.

Организовал фрирайд, бэккантри экспедицию на сноукайте на г. Ослянку (1900 м, высочайшая точка Пермского края).

В летний период я был приглашён на Rail Masters в рамках Би Кайт Кэмп в Анапе, с уверенностью можно сказать, что это был крупнейший в мировом масштабе контест по кайт джиббингу. Были «звезды» кайтбординга Uk crew и райдеры из Штатов и Европы: 2-е место — лучшая линия, 3-е место — вейк контест. Было приятно постоять на одном подиуме с Ароном.

Также не забываем про «домашний» спорт, попробовали обкатать фан рейс на Камской водиче.

Сейчас я вернулся с Маврикия, где занимался обучением, и готовлюсь к Чемпионату мира SKM 2014...

В июне 2013 года Михаил Мельников и Максим Савватеев вылетели в Норвегию, чтобы провести поход вдоль её берегов на яхте Kairos, приобретённой незадолго до этого Михаилом. Яхта Kairos — около 15 метров, тип «гонщик — круизер». Она оборудована космической навигационной системой, имеется дизель, есть закрутка стакселя, грот убирается в мачту. В круиз Михаил и Максим пошли вдвоём. Заходили в живописные фиорды, которыми так славится Норвегия. В одном из фиордов совершили прогулку на ледник. На яхте дошли до самой северной точки Норвегии и Европы — мыса Нордкап. Во время всего путешествия стояла



Антон Ужегов (справа) на подиуме с Ароном Хадлоу





пасмурная погода, туманы, низкая облачность. Сильных ветров избегали, в море не выходили, вдвоём не стоит рисковать на такой большой яхте. Были очень хорошие, точные прогнозы местной погоды, буквально на 2—3 часа вперёд и более, они полностью совпадали с действительностью. Рыбачили. Вернулись в Пермь 21 августа 2013 года. Нужно отметить, что это плавание явилось самым северным в истории пермского паруса, а самым южным было плавание вокруг мыса Горн, совершённое Александром Будыхо в 2006 году в составе коммерческой группы.

За 2011—2013 годы Федерацией были закуплены 16 яхт в классе «Оптимист», яхта в классе «420». Начал развиваться пропагандируемый федерацией класс крейсерско-гоночных яхт «Рикошет-747», яхтсменами куплены 3 яхты в этом классе.

Организации, сегодня развивающие парусный спорт в Пермском крае: ДЮСШ «Темп», яхт-клуб «Кабельщик», яхт-клуб «Фаворит», секция «Рубин» ОАО «ПНППК», Пермская парусная школа, яхт-клуб «Волна». Открылись новые детские парусные секции в посёлках Елово и Полазна («Лукоморье»).

В 2013 году частными инвесторами куплена яхта «Парма» (Dufour 45E Performance) и передана Пермской парус-

На международной регате крейсерских яхт. Ответственный момент гонки



ной школе в управление. В этом же году стартовал международный проект Пермской парусной школы — PARMA. Основная миссия его — организация команд для участия в ведущих мировых регатах. Выступления проходят на лодке Dufour 45E Performance PARMA. Яхта в лучших традициях французской верфи: задумана как гоночная, при этом выполнена со всеми плюсами круизной парусной лодки. Одна из самых быстрых и комфортабельных моделей в своем классе. В первый год реализации проекта в составе парусной команды PARMA во главе со шкипером Виталием Таракановым участники присоединились к следующим регатам: Giraglia Rolex St.Tropez (Франция), Copa del Rey, Palma de Mallorca (Испания), ARC Atlantic Rally of Cruisers (Канарские — Карибские острова, переход Атлантического океана). На 2014 год география международных гонок охватывает оба полушария.

Яхта
«Парма»
на регате
Copa del Rey

В 2013 году яхта PARMA («Парма») участвовала в грандиозном проекте — переходе через Атлантику. 24 ноября с острова Лас Пальмас стартовала легендарная гонка ARC — Atlantic Rally of Cruisers — ежегодное пересечение Атланти-



ческого океана отважными яхтсменами со всего мира. Регата привлекает более 200 лодок и 1200 участников. В 2013 году впервые в ARC приняли участие пермяки. Команда из шести человек: наши земляки Сергей Кульпин, Андрей Олейников, Максим Шахаев, Александр Жарков, Виталий Тараканов и испанский яхтсмен Манель Риера — стартовала на гоночно-круизной яхте PARMA (Dufour 45E Performance).

До этого в течение 8 дней PARMA совершала перегон из Барселоны в Лас Пальмас. 20 ноября к шкиперу и испанскому яхтсмену присоединилась команда. Тренировки, прохождение предстартовых комиссий — наконец PARMA допущена к соревнованиям, причём в гоночном классе RACING (B).

Подготовка к гонке началась задолго до реального старта. Бывалый турист Сергей Кульпин (с опытом внедорожных походов на джипах и квадроциклах и длительного проживания в условиях тайги) и шкипер Виталий Тараканов (имеющий тысячи морских миль за плечами) обсудили объём продуктов и воды, необходимый для выживания в течение трёх недель в океане. Живое участие в диалоге принимал активный участник многих регат Евгений Ремпель. Из-за работы вырваться на столь длительный переход у него не получилось, но его дельные советы были учтены: «...брать «правильную», нашу тушёнку, гречневую кашу и цитрусовые!». Помимо всего оборудования на яхте перестраховались и приобрели спутниковый телефон со стопроцентным покрытием связи на планете. Было однозначно решено не брать чемоданы —

Экипаж
яхты «Парма»,
пересекший
Атлантический
океан.
Слева
направо:
А. Олейников,
В. Тараканов,
С. Кульпин,
М. Шахаев,
М. Риера,
А. Жарков.
Декабрь
2013 года

всё громоздкое и неподходящее для экстремального путешествия осталось на родине. Каждый участник команды собирал вещи для месяца проживания без возможности выйти на сушу.

И вот — всё позади. PARMA закончила гонку 18 декабря, пройдя 2869 морских миль за 19 дней 10 часов 27 минут и 5 секунд. Пермяки прошли от Канарских до Карибских островов, финишировав у берегов Санта Люсии. PARMA попала в десятку лучших лодок своего класса.

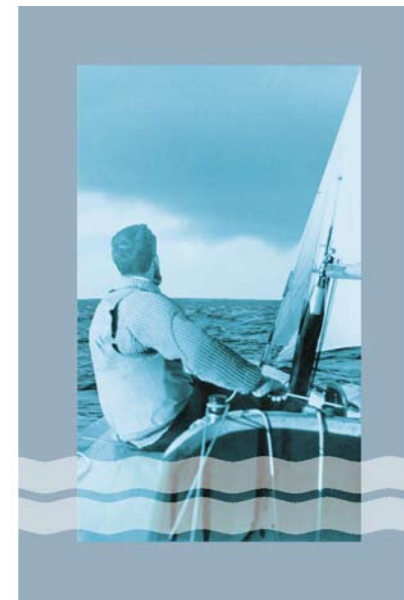
Алексей Санников, президент Пермской краевой федерации парусного спорта:

— Мы гордимся выходом пермской команды на новый уровень. Рады, что это значимое событие происходит накануне юбилейного года. PARMA посвящает свой переход 100-летию пермского паруса, которое мы отмечаем в 2014 году».



Я Х Т С М Е Н Ы
В С П О М И Н А Ю Т

Вячеслав Адеев Станислав Барзда
Михаил Белобородов Виктор Белов
Михаил Бронников Александр Бudyxo
Алескей Бушуев Сергей Графов Олег Есюнин
Виктор Карасёв Сергей Катаев
Владимир Крупнов Игорь Кульпин
Евгений Лежнёв Валерий Никулин
Юрий Овсянников Олег Овсянников
Александр Онорин Георгий Пак
Вячеслав Пяница Михаил Попов
Олег Пузанов Дмитрий Рогачёв
Любовь Рябкова Алексей Санников
Витай Тараканов Владимир Филиппов
Валерий Фролов Владимир Чиж
Виктор Черныш



*Парус, шитый лёгким гарусом, а барашки серебром...
Хорошо пройтись под парусом, да с попутным ветерком.
Моряки мы закалённые, в жилах кровь, а не вода!
В море по уши влюблённые, не спасуем никогда!
Расступись ты, море Камское! Моряку дорогу дай!
И растает сердце дамское... Ветер, парус надувай!*

*А сегодня море тихое, не поймёшь, какой тут галс.
— Что ж, ребята, приуныли вы?
— «Главный» женится у нас!
Расступись ты, море Камское! Моряку дорогу дай!
Расколось сердце дамское... Ветер, парус надувай.*

*Народная песня
пермских яхтсменов*





**ВЯЧЕСЛАВ
МАКАРОВИЧ
АДЕЕВ**

Родился 9 декабря 1947 года в Перми. Мастер спорта СССР, яхтенный рулевой 1-го класса. Чемпион и вице-чемпион РСФСР в классе «Катамаран», неоднократно входил в сборную команду Пермской области по парусному спорту. Многократный победитель и призёр всесоюзных и всероссийских соревнований, таких как Поволжская, Азовская, Уральская регаты, регата ЦС СДСО «Буревестник», Первенство РСФСР, Первенство Центра и Юга России и других. В парусном спорте — 50 лет. Участвовал в международных регатах «Дружба» и «Балтийская».

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО БАЙКАЛУ

В 1985 году пермские яхтсмены впервые в истории пермского парусного спорта совершили плавание по легендарному Байкалу. Идея и организация этого парусного похода принадлежат яхтенному капитану, заслуженному туристу России Анатолию Васильевичу Григорьеву. Плавание было осуществлено на яхте типа F-79 «Фолькбот», рег. № 1384 «Урал», в два этапа, двумя экипажами — первый: Г. А. Пак (капитан), Б. И. Моховиков (старпом), директор института сердца С. Г. Суханов, главный врач МСЧ № 4 А. В. Ронзин; второй: А. В. Григорьев (капитан), В. М. Адеев (старпом), заслуженный турист России Ю. А. Фёдоров и В. Н. Нечаяев.

Рассказывает В. М. Адеев

11 августа в 13.10 мы вышли из Листвянки. Ветер 4—5 баллов. Давление 713 мм рт. ст. С теплохода «Верещагин» сообщили, что есть штормовое предупреждение... Но решили идти. Фродевинд, сплошная облачность. Видимость плохая.

Наш маршрут по Байкалу пролегал: бухта Песчаная — бухта Ая — пролив Ольхонские ворота — Малое море — остров Ольхон — мыс Шартлай — Ушканьи острова — Чивыркуйский залив — Усть-Баргузин — Турка — бухта Ая — бухта Песчаная — Листвянка — Иркутск.

Первые 6 дней были пасмурными, дождило. Солнца не видели.

Красоты Байкала произвели на нас неизгладимое впечатление, даже на таких искусственных туристов, побывавших во многих диких местах нашей страны, как А. Григорьев и Ю. Фёдоров. Чистейшая прозрачная байкальская вода, «ходульные» деревья в бухте Песчаной, байкальские нерпы в районе Ушканьих островов, горячие источники в Чивыркуйском заливе, красивейшие береговые пейзажи и огромные звёзды в ночном небе. В то же время постоянно чувствуется, что это суровое море. Вода холодная и постоянно думаешь о байкальских свирепых ветрах — знаменитом по известной песне «баргузине», «култуке» и самом страшном из них «сарме» в Малом море. Это горные ветра барического



Ветер бьёт сверху. Байкал, 1985 год



Первый экипаж пермского «Фолькбота» «Урал». С. Суханов (слева), Г. Пак, А. Ронзин (в центре). Байкал, 1985 год



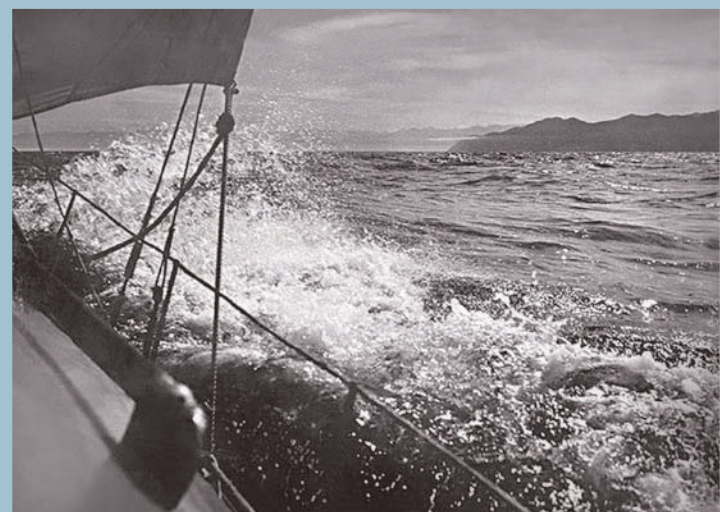
Члена второго экипажа: Ю. Фёдоров (слева) и В. Адеев. Байкал, 1985 год



В. Нечаев, В. Адеев, Ю. Фёдоров.
Байкал, 1985 год



Пережидая
непогоду.
Байкал, 1985 год



Справа по борту остров Ольхон.
1985 год

характера — бьют сверху вниз и непредсказуемо резко. Об этих ветрах нам рассказывали местные моряки. Капитан большого «толкача», когда я на стоянке пришёл к ним на судно узнать прогноз погоды, рассказал, что однажды он не мог открыть дверь рубки с наветренной стороны, так на неё давил ветер. О штормах напоминал и памятник катеру «Шакальский» (типа «Ярославец»), который погиб с экипажем в 1983 году. Его просто опрокинуло ветром. Туристы с берега видели эту трагедию.

Ночью, 23 августа, во время очередного перехода под парусами, мы увидели, что на нас надвигается гроза. Туча закрыла полнеба, сполохи молний разрезали пространство от одного края тучи до другого и были яркими, как метеоры. Всё море перед нами сверкало каким-то зловещим блеском. Идти было просто страшно. Мы убрали паруса, чтобы шторм не застал нас врасплох, и под мотором ушли в укрытие — в бухту Ая, где и переждали непогоду.

Удивило нас и второе название посёлка Курбулик в Чивыркуйском заливе — «Покойники»... — так значилось на карте. Местные жители рассказали нам о случаях пропажи людей вместе с моторными лодками вблизи этого места. А руководитель «Рыбнадзора» в Усть-Баргузине, увидев нас у «своего» причала, начал материться — мол, плавают тут такие на всякой ерунде, а потом приходится их разыскивать, спасать...

Всё путешествие шло хорошо, очень интересно, но в конце нашего плавания мы всё-таки умудрились попасть в неприятную ситуацию. Мы шли на Листвянку под парусами в лавировку. Ветер был довольно слабым, но почему-то была существенная встречная волна. Шли медленно. Мотор включать не решались, так как бензина оставалось совсем немного. Нас догнала большая иркутская яхта, которая шла под мотором. Они предложили взять нас на буксир, и мы с радостью согласились. Несколько часов они тащили нашу яхту на буксире. Впереди показались тучи, погода явно портилась. Справа по берегу был населённый

пункт, причал для судов. Однако наши «ведущие» храбро шли вперёд. Посоветовавшись, мы решили идти с ними дальше, понадеявшись, что ребята местные и всё знают лучше нас. Тем временем встречный ветер усиливался. Наш караван шёл из-за этого всё медленнее и медленнее и, наконец, встал совсем — дизель яхты не «выгребал» против ветра и волны. Нас стало сносить по ветру... Передняя яхта повернула в сторону берега. Подошли к берегу, а там ветер оказался «навальным», на берег — он как бы закручивался по замысловатой траектории. Не успели мы опомниться, как нас прижало к берегу. Тут и началось... Порывы ветра стали такой силы, что, казалось, по спине бьют подушкой. Вот она, знаменитая «горняшка», как называют этот ветер местные моряки. Ветер, скатываясь с гор, бил под углом сверху в воду так, что, казалось, над водой висит вертолёт — облака водяной пыли срывались с небольших волн и улетали вдаль. Попадая в лицо, эта пыль словно колола его. Ветра такой силы я не видел никогда, даже на Камчатке (доводилось там, в походе, попадать под циклон). Порывы ветра были баллов до 10. В вантах свист и вой, яхту кренит под одним рангоутом. Нам удалось завести швартовые концы на берег и растянуть яхты так, чтобы их не било друг о друга. Мы благодарили Бога, что успели дойти до берега, и что он оказался не скалистым и позволил нам сохранить яхту. В море, как мы думали, нам было бы туго...

К счастью, через пару часов ветер стих. В Иркутске опытные яхтмены сказали нам, что часов через 6 с другого берега пришла бы отражённая волна ветра, и нашу яхту неминуемо разбило бы у берега, вдоль которого мы шли. В этих случаях наоборот надо уходить в море, подальше от берегов. Там нет таких резких ударов ветра, и можно продержаться до окончания шторма.

В дальнейшем мы благополучно дошли до Листвянки, поблагодарили ребят за буксировку. На следующий день самостоятельно дошли до Иркутска, и наше плавание закончилось.





**СТАНИСЛАВ
САМУИЛОВИЧ
БАРЗДА**

Родился 9 августа 1941 года в Перми. Парусным спортом занимался с 1960 по 1985 год. Все 25 лет был яхтсменом яхт-клуба «Звезда». Мастер спорта по дальним спортивным плаваниям с 1970 года, яхтенный капитан. Победитель Кубка РСФСР 1973 года в Сочи, класс «Дракон» № 33 «Норд» (в экипаже Б. Шистерова). Вёл большую общественную работу в яхт-клубе «Звезда» и в городской ФПС. Состоял в президиуме областной федерации парусного спорта — являлся председателем технической комиссии. Был мерителем яхт.

МОИ ШЕСТИДЕСЯТЫЕ...

Вспоминает С. С. Барзда

Помню свои первые соревнования. Это были командные эстафеты клубов. Сначала на старт вышли «Драконы». Они передавали эстафету (буёк) классу М — мужчинам, а те женским экипажам «эмок». Далее эстафету несли «Летучие голландцы», и заканчивали «Финны». В нашей команде «Звезда» Г. Рябков отыграл 1-е место у Д. Ломако, но при передаче эстафеты Люба Рябкова потеряла её. Рябкову пришлось вновь заходить на место передачи эстафеты. Время упущено. Все яхты клубов ушли вдоль берега далеко вперёд. Борис Шистеров на «Летучем голландце» (я был матросом в его экипаже) получил долгожданную эстафету последним. Ветра практически нет. Борис повернул яхту в «море». С берега ему кричат: «Знак-то там!» А он отошёл на приличное расстояние от берега и закурил. Паруса без ветра болтаются... Вдруг Борис резко приказал: «На трапецию!» Я быстро пристегнулся и едва успел не вылететь за борт. Вода под «Голландцем» зажурчала. Мы, с наполненными ветром парусами, полетели. Обошли всех, повернули около знака, и ветер кончился. Я спросил у Бориса: «Что это было?» Он ответил: «Туча». Я долго не мог забыть этот случай.

В 1968 году мы на двух «Фолькботах» участвовали в гонке на Кубок Волги. Я на «Лешем» и Григорьев на «Урале». Утром перед гонкой я проснулся от истерического хохота. Хохотал Аркаша Шевченко, катаясь по полу и указывая пальцем на Толю Григорьева. А тот деловито оснащал мачту. Чтобы не мешали волны, он подвёл яхту под сухогрузную баржу и с неё воткнул мачту. Оснастил её. И теперь стал вопрос: как выйти? Мешает кормовой трос. Отпустить баржу или снять мачту обратно? Теперь хохотали все, кроме Григорьева. Толя сбросил трос с кнехта баржи и вывел яхту. Однако теперь баржа стала угрожающе разворачиваться. Нам стало не до смеха. Там стояли речные трамвайчики, и баржа их могла раздавить. Мы бросились спасать ситуацию. Удалось это с большим трудом.



**МИХАИЛ
ЮРЬЕВИЧ
БЕЛОБОРОДОВ**

ЛЮБОВЬ К ПАРУСУ И ПРИНЦИПИАЛЬНОСТЬ СПОРТСМЕНА

Рассказывает М. Белобородов

В 7-м классе мы с Вадиком Егоровым начали строить парусник по чертежам модели корабля из журнала, даже выпилили из доски какую-то деталь. Тут встретились во дворе с приятелем, он позвал нас в яхт-клуб. Приехали, так на всю жизнь в парусе и остались. Яхта для меня — последнее, что я продам, если настанут тяжелые времена.

Довольно долго я ходил шкотовым с Олегом Овсянниковым, немного с другими рулевыми, так что матросскую долю знаю не понаслышке. Зато сейчас, если мне говорят, что нельзя сделать маневр так быстро как я прошу, беру сам и показываю что можно.

Родился 20 сентября 1963 года. Начал заниматься парусным спортом в яхт-клубе «Молот» в 1978 году на «Летучем Голландце». С 1981 года выступал за яхт-клуб «Звезда» в экипаже «Солинга», участник Чемпионатов РСФСР, Спартакиады народов РСФСР, всесоюзных регат, призер всероссийских соревнований. С 1986 года в яхт-клубе «Искра». На яхте «Конрад 25Р» участник Балтийской регаты в Таллине, Кубка Онеги, Чемпионатов России — Кубка залива Петра Великого во Владивостоке, призер и победитель Кубков Камы и др. С 2006 по 2010 год исполнительный директор ПКФПС. Основатель Пермского Яхтенного Центра. Призер Marmaris International Race Week, Heineken Regatta (Сен Мартен), King's Cup (Таиланд), участник различных международных регат. Кандидат в мастера спорта. Яхтенный капитан прибрежного плавания.

В 1987 году, на Балтийской регате шли из Таллина к маяку Хельсинки, ветер 8 баллов, несем спинакер, брызги в районе кокпита, выше палубы на метр. В это время соседняя яхта СТ-25 ложится на борт, киль торчит как у швертбота, полежала, встала на ровный киль, на мачте над краспицами человек сидит, Витя Пласкевич говорит: «Не завидую я этому камикадзе». В лавировку шли под штормовым стакселем и двумя рифами, метрах в ста идет другая яхта, поднимается на волне — видим, опускается в ложбину, не видно ни корпуса, ни парусов. Гребень опрокидывается на нос, прокатывается по всей палубе, хватаешься за леера, иначе вода поднимает тебя и тащит в корму.

В 2007 году на «Кубке залива Петра Великого» шли на регатнике из Владивостока в Находку, Троицу и обратно — 210 миль, больше 2-х суток. Днем ветра почти нет, встречная волна, спинакер постоянно надевается на штаг, ночью дутье баллов 6, лавировка. Вторая ночь, все спят, я на руле, волна метра 3, крен, вокруг ничего не видно, идем по компа-





«Солинг» № 5

Яхта
«Форма света»Яхта
«Форма Света»

Карибы

су. Одной рукой держу румпель, другой, чтобы не упасть держусь за леера, локоть уже занемел, если разогнется, упаду в море и не найдет никто. Мысли в голове: «Что я здесь делаю, зачем это все? Больше никуда и никогда». Но вот регата закончилась, позовут куда-нибудь, снова соберусь и поеду.

Когда-то давно, на заре перестройки случайно попал в марину в Барселоне, обалдел от количества и размера яхт, думал никогда на таких не то что не похожу, даже внутри не побываю. Прошло несколько лет, Олег Симонов позвал яхтсменов на Русско-Эгейскую регату в Грецию. Собралось 10 человек, я все думал, как мы все там поместимся, как в яхте может быть 4 каюты, 4 галюна, салон, камбуз и еще снаружи на кокпит место останется, и как такой огромной яхтой управлять? Оказалось, все возможно, весь мир на таких яхтах ходит. Сейчас я не только гоняюсь в Таиланде, на Карибах и Средиземке, собираюсь в Австралию, но и обучаю этому других людей.

Моя любимая регата — Marmaris International Race Week, проходит в конце октября, очень хорошо продлит сезон, который у нас уже закончился. Участвует больше 160 яхт, хорошее судейство, каждый вечер награждение за гонку и культурная программа. На одной из регат, когда на берегу мыли днище, обнаружили, что винт не складывается до конца, пришлось Косте Зеленину нырять перед каждой гонкой, складывать руками. В другой год, перед тем как глушить двигатель почувствовал какую-то вибрацию и вот, за 5 минут до старта, на глазах у всего флота, Паша Сошин ныряет, снимает полиэтиленовый мешок с винта. А вот на Кубке Короля на Пхукете чувствовал, что что-то не то, шли третьими, вдруг все начали объезжать со всех сторон. Проиграли, нырнули только после гонки и полчаса срезали мешок и какие-то веревки с винта.

В 2013 году мои московские и ростовские друзья позвали меня тренером-консультантом

на Giraglia Rolex Cup, одну из самых известных и престижных регат. Первая гонка Сан Ремо — Сен Тропе. В 11 вечера потрясающий салют на фоне сотен яхт, старт в 12 ночи, в полной темноте, по стартовой линии, чтобы как-то ее обозначить гоняют катера с оранжевыми огнями, как увидеть и увернуться на 45-ти футовой яхте от правого галса? Дальше 3 портовых гонки в Сен Тропе, в стартовой группе около 100 яхт, паруса — сплошной карбон. Идем по дистанции 8–9 узлов, а макси-яхты уже на втором круге и пролетают мимо, как будто мы стоим. Главная гонка 260 миль, Сен Тропе — скала Giraglia на севере Корсики — Генуя, многие гоняются только в ней. Рядом с яхтой плывут стаи тунцов, резвятся дельфины. Во второй день встретили кита, он вынырнул, пустил фонтанчик, потом махнул нам на прощанье своим раздвоенным хвостом. Ночью, перед самой скалой, сели аккумуляторы (кто-то забыл выключить холодильник), погасли все приборы, хотели подзарядить, стартер двигателя тоже не крутится. Так всю ночь и шли, ориентируясь на кормовые огни впереди идущих яхт.

Рассказывает В. М. Черныш

Вспоминается его принципиальность в одной из гонок Кубка Камы в 2007 году. На этапе Добрянка — Пожва, при подходе яхт к о. Бор ветер совсем закил, контрольное время истекало... Несмотря на то, что в гоночной инструкции не была прописана процедура сокращения дистанции, судейская коллегия решила принять финиш в районе этого острова. Яхта Михаила единственная из флота финишировать не стала, а продолжала идти в Пожву... Ему засчитали «не финиш». Утром яхта подала требование об отмене гонки, судьи, несмотря на то, что я говорил им о правоте Михаила, требование отклонили. Тогда он подал апелляцию в ВФПС — впервые в истории пермского парусного спорта... Осенью ее рассмотрели и удовлетворили, результаты пришлось пересмотреть. Экипаж Михаила стал Чемпионом Кубка Камы.





**ВИКТОР
ВАСИЛЬЕВИЧ
БЕЛОВ**

Родился 14 декабря 1953 года в Перми. Парусным спортом начал заниматься ещё в школе в 1962 году, когда на Гайве строился яхт-клуб «Кабельщик». Но тогда он серьёзно увлекался не парусом, а хоккеем.

Позднее, благодаря своему брату, вновь вернулся к своему увлечению парусным спортом.

Стал кандидатом в мастера спорта СССР, одним из лучших пермских тренеров детей и юношей по парусному спорту в городе и хоккею в районе. Много лет отдал воспитанию юных спортсменов яхт-клуба «Кабельщик»,

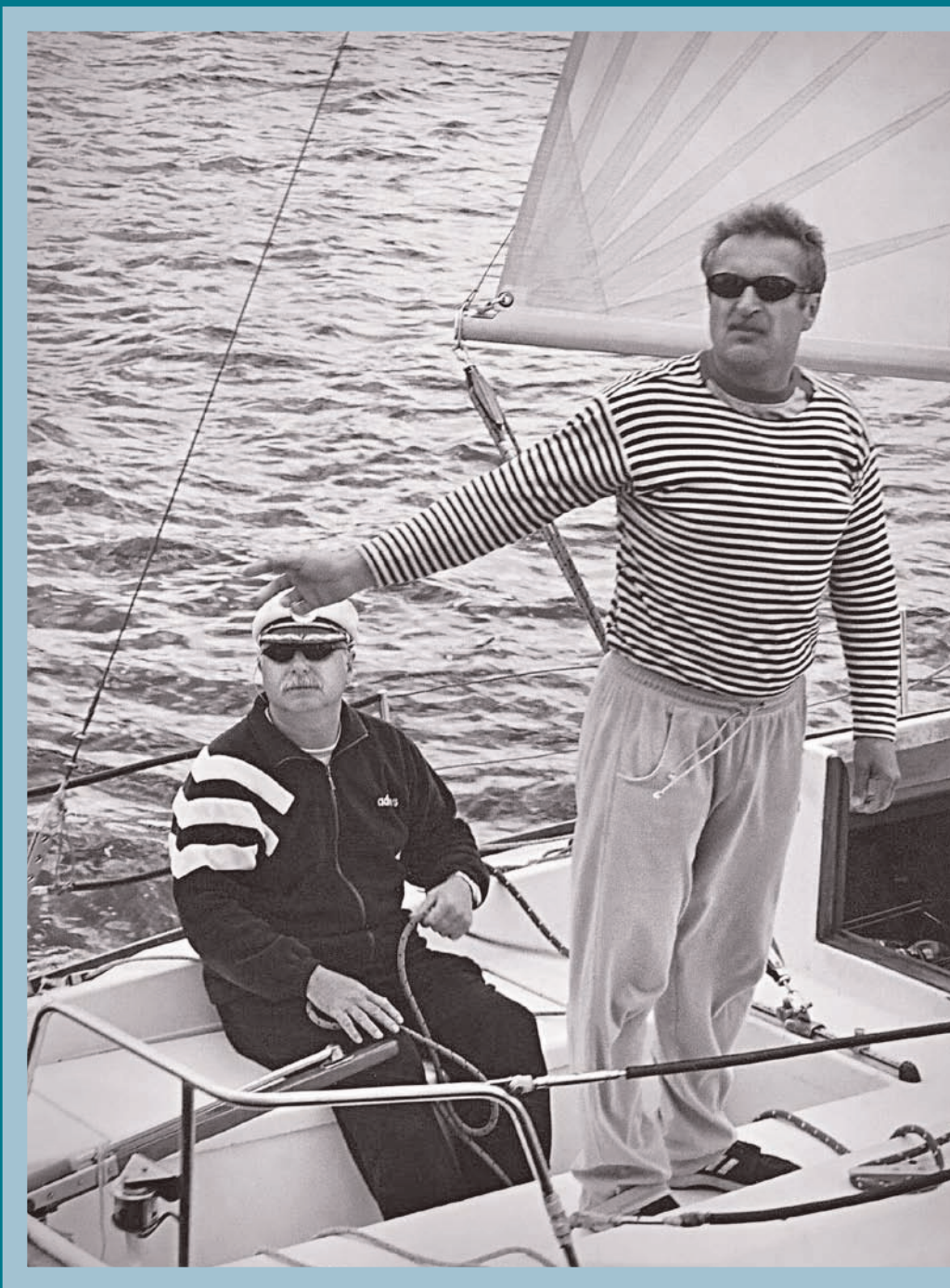
в настоящее время — тренер парусной секции ДЮСШОР «Темп».

НА КУБКЕ ОНЕГО

Вспоминает В. В. Белов

Когда мы ездили на Кубок Онего в первый раз, то в первой же гонке порвали единственный спинакер. Порвали в клочья, середину паруса просто вырвало — яхта резко «клонула» на крутой волне, зарывшись в воду на скорости носом, спинакер хлопнул и разлетелся в лохмотья. Я предложил сходить в ателье (в Петрозаводске), чтобы там нам его профессионально зашили. Пошли. В ателье девушки сказали, что раньше им приходилось чинить небольшие дыры в парусах. Когда они увидели наше рваньё, удивились, но работы не испугались. Нам нужно было всё сделать к утру — утром старт новой гонки. Девочки пошли нам навстречу, работали ночью. Зашили отлично, до сих пор этот парус цел. Мы были очень благодарны им за работу — достали совершенно дефицитные в то время конфеты и дополнительно к оплате преподнесли им. И когда яхтам наступило время отходить от причала в гонку, всё ателье пришло нас провожать. Женщины руками нам машут, кричат что-то... У наших коллег по парусным гонкам «челюсти поотваливались» — всего два дня на берегу, а сколько женщин соблазнили! Мы их разубеждать не стали...

...А с хлебом целая эпопея была! Хлеба на яхте ни крошки, а нам трое суток идти в очередной, самой длинной гонке. Пошли в магазин, видим, у магазина продавщицы-старушки сидят. Спрашиваем у них про хлеб — говорят, что хлеба нет... Совсем нет, и не будет... Мы стали их упрашивать — мол, не дайте помереть с голоду в пути. Бабки говорят: «Есть сушки, но продать не можем, местным они тоже нужны...» Долго мы их упрашивали, наконец они сжалились. Чтобы не накалять обстановку, бабки решили нам сушки эти продать с «чёрного» входа. Продали аж два мешка! Мы по оврагу, ползком, с этими мешками пробирались, чтоб не увидел никто. Но скоро вся наша флотилия про эти сушки узнала... стали выпрашивать, чтобы мы им хоть бы немного продали — не может русский человек без хлеба. И начали мы эти сушки кастрюлями продавать!



Братья Виктор и Владимир Беловы на яхте «Мицар». Открытие парусного сезона. 2005 год



**МИХАИЛ
ИГОРЕВИЧ
БРОННИКОВ**

Родился 24 января 1946 года. Потомственный яхтсмен (парусным спортом увлекался его отец Игорь Александрович). Заниматься парусным спортом начал в 1959 году. В 1970 году завоевал звание кандидата в мастера спорта СССР. Права яхтенного капитана получил в 1983 году. В классе «Финн» многократно занимал призовые места в чемпионатах РСФСР и в чемпионатах ЦС ДСО «Зенит», выигрывал многие городские соревнования. Долгие годы и до сих пор ходит в экипажах гоночно-крейсерских яхт родного яхт-клуба «Рубин», участвует как в классных гонках на этих яхтах, так и в крейсерских гонках. Был председателем городской ФПС. В 2011—2012 годах отвечал в Пермской краевой ФПС за детский спорт. Участвовал в судействе пермских соревнований — судья 1-й категории по парусному спорту.

«ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ? ВСЁ БЫЛО ВПЕРВЫЕ И ВНОВЬ...»

Вспоминает М. И. Бронников

20 мая 1964 года. Пермь. Открытие сезона. Сильный ветер. Мы с отрывом победили в первой гонке. Но после финиша на радостях расслабившийся шкотовый матрос экипажа, Виктор Фоменков, при выполнении поворота не зацепился ногами за ремни, выходя на откренывание, и выпал из лодки в воду. Лишившись должной откренки, яхта легла парусами на воду... Вода ледяная... Выпрыгнув на шверт, мы поставили лодку на «ровный киль». Я пробрался к румпелю. Однако мой баковый матрос не мог выбраться на палубу, так как был весьма грузным парнем... Я попробовал помочь ему, но тот не удержался и опять сполз в воду. Яхта снова оказалась парусами на воде... Вновь быстро поставили лодку на ровный киль, паруса стали наполняться ветром, яхта получила ход, но вместо того чтобы приводиться, яхта вдруг начала уваливать и крениться — удлинитель румпеля попал под палубу, и перо руля зафиксировалось в положении на увал... Опять паруса на воде, и начинай всё сначала. Я снова добрался до румпеля... — было желание отломить удлинитель в этой экстремальной ситуации, но сдержался, примотал удлинитель к румпелю сорлинем. Надо было спешить. Яхта набирает воду в кокпит через имевшиеся в палубе отверстия, а с водой в кокпите на ровный киль её уже не поставишь... Снова поставили яхту на ровный киль, но оказалось, в спешке я плохо примотал удлинитель к румпелю, и он опять угодил под палубу! И та же «картина» — паруса на воде! Лодка уже набрала воды, на ровный киль её уже не поставить. Тем более что ребята почему-то отцепились от лодки и плавали в стороне. Я остался стоять на шверте по грудь в воде, чтобы не допустить полный оверкиль яхты, так как, если здесь относительно мелко, то мачта может сломаться от ударов о дно. Да из такого положения её и очень трудно восстановить мачтой вверх с катера, чтобы потом буксировать на берег. Матросы уже плавают

на расстоянии примерно 50 и 30 метров от яхты... Думаю, не кончилось бы это совсем плохо... Наконец подходит судейское судно, катер типа «Ярославец». Ребята подбирают на борт. Затем катер подходит к яхте, и мне помогают поставить яхту на ровный киль, заводят на буксир и доставляют лодку и нас, околевших от холодной воды, на берег. Я на буксировке оставался на руле яхты, чтобы не дать ей, полной воды, лечь парусами на воду снова... На берегу врач соревнований хотел растереть меня спиртом, но я не согласился, несмотря на сильнейший озноб. Тогда врач налил спирт в мензурку и потребовал, чтобы я выпил его. Я выпил и почувствовал очень сильное жжение в горле, по всей груди, сантиметров на 30 вглубь, и озноба как не бывало. Так мне впервые в жизни пришлось отведать спирт.

1965 год. Побеждая в течение трёх лет на первенствах города в классе М среди юношей, я не мог участвовать в выездных соревнованиях, так как тогда гонки юношей на «эмках» во всероссийских соревнованиях не проводились. И только в этом году мне предоставилась возможность участвовать в Чемпионате РСФСР. Первые дни гонки проходили при слабых ветрах. Мои приходы были в конце второй десятки... И вот подошёл предпоследний день соревнования. Предполагалась, как всегда, длительная гонка (в те времена расстояние между знаками «олимпийской» дистанции составляло около 2 морских миль). Под прикрытием горы, в районе яхт-клуба на воде была тишь да благодать. Но как только вышли за мыс, там оказался очень сильный ветер! От неожиданности мы не справились с управлением при таком ветре, и наша лодка опрокинулась — «легла» парусами на воду... Быстро поставили лодку, прибрались и стали осматриваться. Видим, что основная масса яхт тоже лежит парусами на воде. Одна-две яхты на ходу, остальные дрейфуют с растравленными или с убранными парусами. Поверхность моря до горизонта вся белая от парусов лежащих на воде яхт и водяной пены. Я решил не идти к судейскому судну, не принимать участия в возможной гонке, а идти на базу, — подумал, что гонку при таких ветровых условиях

отменят. В Перми в ветер такой силы старты, как правило, не давали...

Разоружившись, мы вышли на конец мыса и увидели, что «эмкам» — их было семь — всё же дали старт... Из пермяков стартовал только Юрий Бухонов. Так я упустил свой шанс отличиться, ведь в сильный ветер я ходить умел.

На другой день в нашем классе смогли выйти на старт только 17 яхт, остальные «залечивали полученные вчера раны». Ветер тоже был «приличный». Старт гонки давали вглубь залива. Его площадь тогда была намного больше нынешней — он был длиннее в сторону северо-запада. Также Таганрогский залив был несколько глубже, чем теперь. В отличие от основной массы флота я взял старт левым галсом, сразу получив преимущество. На верхний знак вышел первым. Второй знак был установлен в глубине залива, но ближе к яхт-клубу. Проходя первое ребро под берегом, я решил, что ветер стал скисать, и ограничитель каретки гикошкотов по погону поставил на более слабый ветер, то есть близко к центру погона. Не учёл, что этот галс проходит в ветровой тени береговой горы... На третьем знаке я тоже ещё был первым. Но выйдя вновь на лавировку, понял свою ошибку в настройке границ движения каретки — лодку стало сильно кренить, ход значительно ухудшился. На галсе сдвинуть подветренный ограничитель хода каретки ближе к борту оказалось невозможным, так сильно его прижало кареткой, что стопорящий винт не откручивался. Пришлось менять настройку положения каретки, делая лишний поворот. За этим занятием я даже не заметил, как меня обошёл ростовчанин Валентин Козырев — в своё время это был один из главных соперников Дмитрия Рогачёва в классе М. Я финишировал вторым. Вот тут-то я и пожалел, что не стартовал вчера, когда в гонке участвовало всего 7 яхт. Даже приход последним, восьмым, в той гонке давал бы нам хорошие очки.

По результатам всех гонок я оказался во второй десятке. Точно не помню, какое мы заняли место. Яхты на буксире были доставлены до Ростова, и там их опять погрузили на паром. А мы командой на поезде стали добираться до Перми.



**АЛЕКСАНДР
ВЛАДИМИРОВИЧ
БУДЫХО**

Родился 2 мая 1961 года в Перми. Стаж занятий парусным спортом около 40 лет. Начинал в яхт-клубе «Бриз» матросом на «Кадете». На катамаране «Торнадо» участвовал в городских соревнованиях и во всероссийских регатах. С 1996 года гонялся на собственной крейсерско-гоночной яхте «Конрад-25 Р» № 2016 «Шерхан». Занял 4-е место во Владивостоке на Кубке Петра Великого в классе «Конрад-25 Р»), 2-е место на регате «Мармарис рэйс вик» в экипаже с М. Белобородовым. Около пяти лет возглавлял Пермскую областную федерацию парусного спорта. Много лет был тренером, в том числе в яхт-клубе «Бриз», воспитал многих пермских яхтсменов.

ВСЯКОЕ БЫВАЛО...

Вспоминает А. В. Будыхо

Об акваториях, в которых приходилось ходить на яхте, скажу так — был на всех океанах, кроме Ледовитого и Индийского. В 2006 году, в сентябре, в составе ленинградского экипажа меня позвали обогнуть мыс Горн. Мы тогда долетели до Ушай. Помню, что 5 дней сидели «в засаде» за островом, потому что ждали, когда ветер из 30 метров в секунду будет хотя бы в 25. Яхта была старая, голландская, деревянная, под названием «Уникорния», около 50 футов. Нас было 8 человек и один местный матрос. Мы попали как раз в межсезонье, и на границе с Чили перед нами открылся целый архипелаг островов и заповедные места. Тут тебе и дельфины плавают, и тюлени, места очень красивые. Переход составил миль 250 — 300, но из-за конкретной волны и ветра мы шли полторы недели (если сравнить, то это по длительности был такой поход, как пошёл бы детский швертбот «Оптимист» у нас в Чёрном). Познакомились там с немцами, голландцами, они как раз приезжают в эти шторма и пицчат от восторга.

* * *

Были и печальные случаи. На памяти трое погибших. Два человека утонули, а один, Сергей Стамбула, на закрытии сезона умер — сердце отказало... Александр Штеренфельд утонул практически на наших глазах. Была осенняя гонка, проводили соревнования Березники, и мы возвращались в Пермь. Он, как шкипер, двух членов своего экипажа отправил домой в Пермь на автобусе добираться, а сам пошёл на яхте, взяв с собой Михаила Провоторова. Мы, 5—6 яхт, идём обратно. «Дует» хорошо. А раньше не было профессиональной одежды, и Александр был в костюме «химзащиты». Видимо, яхту качнуло, он упал за борт... Так и не смогли найти. Третий — Гера Старчиков, парень золотые руки, — здесь, на Каме, взял жену и детей на яхту, вышли в «море» покататься. Потом все покататься выпрыгнули, за рулём никто не остался, и яхта уплыла под ветром. Пока яхту в плывь догоняли, видимо, устал сильно. Жену с ребёнком успел выпихнуть на яхту, а сам на дно пошёл...



Молодой яхтсмен Саша Будыхо в 1970-е годы



А. Будыхо перед стартом Кубка Камы



**АЛЕКСЕЙ
АНДРЕЕВИЧ
БУШУЕВ**

Родился 2 августа 1977 года в Перми. В парусный спорт его привёл отец Андрей Юрьевич. Самостоятельно ходить на яхте начал с 12 лет, в яхт-клубе «Искра», на швертботе «Луч». Мастер спорта. С 1996 года начал гоняться в экипаже с Виталием Таракановым. В 1999 году они сели на «Солинг», который предоставила парусная школа г. Тольятти. Участвовал в многочисленных зарубежных регатах на «Звёзднике», таких как Чемпионат Восточного полушария в Венгрии, Чемпионат Европы в Кашкайш (Португалия), Чемпионат мира ISAF в Кадис (Испания), а также в российских и пермских соревнованиях крейсерских яхт на яхте «Конрад-25Р» «Викинг». Двукратный победитель Чемпионата России в классе «Звёздный», призёр Чемпионата Европы и Чемпионата мира в классе «Дракон», а в 2013 году чемпион Европы в этом классе. Гонялся в разных офшорных гонках.

МОЯ ПРОФЕССИЯ: ЯХТСМЕН-ПРОФЕССИОНАЛ

Рассказывает А. А. Бушуев

Вспоминается 600-мильная жестокая регата 2008 года Rolex Middle Sea Race на яхте X41 Vikesha. При подходе к о. Панталерия ветер усилился до 20 узлов. Когда мы зашли в «тень» острова (остров проходили с «подветра»), чуть «скисло», посмотрели в бинокль — что там после острова — видим, что там раскатило огромную волну и ветер ещё более усилился. Сзади нас догоняла Bavaria 50 и стала пытаться «залезть» нам на ветер. Мы её, естественно, не пускаем, приводимся — яхта у них больше, могут обойти нас и с подветра. Пока были за островом, взяли рифы и поменяли стаксель на 3-й номер (маленький). А на Bavaria, наоборот, меняют стаксель на генную. Идут под полной лавирвочной парусиной — генуя, незарифлённый грот. В результате не успели они добрать паруса, как лодку затрясло на порывах ветра, паруса хлопают! Бах! И мачта ломается... Мы решили вернуться, чтобы помочь им — у нас на борту был доктор. У них, оказалось, все были живы-здоровы. Тогда нам восстановили результат, убрали эти 5 минут потраченного на оказание помощи яхте Bavaria времени, и в итоге мы заняли третье место. Дальше — двое с половиной суток «скакали» до Мальты. Примерно часов через 10 приборы показали 55 узлов вымпельного ветра (около 27 метров в секунду), запищали приборы Alogm и отключились... Грот пришлось убрать. Под одним стакселем скорость у нас составляла 18 узлов! Из 9 членов экипажа в «живых» осталось 6 человек, троих укачало. Скорость бешеная, глаза не открываются от дождя, который шёл практически горизонтально. И вот попадаем в «глаз циклона» — чудо — кусочек голубого неба над головой, ослабление ветра и небольшая передышка нам. А дальше снова борьба со стихией. После гонок сапоги, носки снял и выкинул — кто ходил на такие дистанции, меня поймёт...



Алексей Бушуев (на переднем плане)



Бейдевинд в гонках «Синергия» на яхте Beluga. 2009 год



Борьба на фордевинде. 2009 год

Из комических случаев особенно вспоминается один, который рассказал нам, когда мы гонялись в «Синергии», новозеландец Крис Мэйн, мэйнтриммер (настройщик грота). В Кубке Америки, в слабый ветер, он был наверху мачты (метров 35—40 над яхтой), смотрел порывы ветра, передавал информацию тактику. Также в его обязанности входило «выбивать» верхнюю лату. Латы там сплошные, ими сразу же задан необходимый профиль парусу, и в слабый ветер она, после поворота, не прогибается в нужную сторону, её требуется «выбивать» туда вручную, чтобы парус принял аэродинамическую форму. То есть этот человек должен оттолкнуться от багштага и ударом ногами «выправить» лату (грот). В общем, он один раз промахнулся и попал не в лату, а прямо в парус и... пробил его насквозь! И вот картина — половина тела человека с одной стороны паруса, половина — с другой, команда хохочет.

На «Солинге» был случай, когда лодку в гонке мы покинули практически полным составом. Гонялись мы тогда на Чемпионате Европы, в Австрии. У меня тогда нормальной гоночной одежды не было, был «сухой» костюм без «горла» и без «носок». То есть, если вода попадает на тебя, то почти вся идёт под костюм. И вот поворот оверштаг, я выпрыгиваю в «кандалах», т. е. ноги пристёгнуты, и сразу в открен яхты. Выпрыгиваю, а «кандалы» у меня почему-то отстёгиваются от погона, и я лечу за борт, так как ни за что на яхте не держался. Виталий Тараканов и Дмитрий Бондаренко меня пытаются вытащить, но комбинезон уже полный воды, плюс ещё крючок на «лифчике» не даёт вытянуть меня через борт, цепляется. В итоге меня всё же достали, я лежу и «стекаю», вода холоднющая, сентябрь на дворе... Тут Виталий видит мои мимо проплывающие «кандалы», прыгает на корму, скользит на коленках по мокрой палубе, а она, естественно, скользкая, сзади только ахтерштаг, он за него хватается, и тут его центробежной силой разворачивает и кидает в воду. Выныривает, в одной руке мои «кандалы», и тут спрашивает: «Панамка

на голове?» Теперь уже Дима и я вытаскиваем Виталия. Видя, что вся команда по очереди «купаются», к нам катер со зрителями подошёл, узнать, всё ли в порядке. Смеялись долго.

Из несмешного. Недавно, на чемпионате мира в SWAN 60, в гонке, огибаем знак и идём на оттяжной буй, на правом галсе. Ставим геннакер. А лодка, идущая перед нами, решает сделать фордевинд на знаке, на левый галс — шли они много выше марки, плюс поворот у них получился не очень качественный, в итоге они не проходят перед нами — наша яхта идёт прямо им в середину борта. Их экипаж стоит и в оцепенении выжидающе смотрит на нас. Привестись, чтобы пройти им по корме, мы не успеваем. Дмитрий Самохин, наш рулевой, принимает решение сделать поворот фордевинд. Геннакер у нас вдувается между штагом и мачтой, и нашего матроса, который стоял на брасах, срывает вниз. Он свой брас бросает. А там лежит бухта другого браса, в которую он попадает ногой. Геннакер пошёл на другой борт, ногу матроса зажимает вторым шкотом, и его тащит по палубе. Каким-то чудом он выпутался, но травму ноги получил.

Из яхтсменов, которые меня удивили, вспоминается Илья Ермаков из Владивостока. Мы тогда гонялись в матч-рейсе в Екатеринбург. Он нёс спинакер и неожиданно выпал за борт. Но брасы из рук не выпустил. И тут же, каким-то чудом, быстро забрался с кормы на яхту. При этом спинакер не шелохнулся — как стоял, так и продолжал стоять.

Приехали мы как-то в Екатеринбург гоняться в матч-рейсе на «Рикошетах», а там, оказывается, ограничение по весу экипажа. Понимаем, что не влезает... Весь день в ход шли слабительные средства, мочегонные, не пили, не ели, с 10 вечера до четырёх утра ещё и в бане сидели. Я тогда из себя «выжал» 8 кг, Дима — 3 кг, Виталий — 5 кг. Естественно, обессилевшие, на соревнованиях мы ничего не показали... Потом решили с матч-рейсами «завязать».

СТРОИТЕЛЬ ЯХТ

Рассказывает В. М. Черныш



**СЕРГЕЙ
ДМИТРИЕВИЧ
ГРАФОВ**

Родился 7 мая 1959 года в Краснокамске. Парусным спортом начал заниматься ещё в школе. После поступления в Пермский политехнический институт в 1977 году продолжил заниматься в яхт-клубе «Бриз». В его активе освоение яхт классов М, «Дракон» — «Меридиан», «четвертьтонник» № 390 «Лотос», К-25 Р № 2016 «Шерхан», «полутонник» № 481 «Командор». В 1990 году ходил по Азовскому, Чёрному, Мраморному, Эгейскому морям в качестве старпома капитана яхты К-30 «Лис», участвовал в Кубке Эгейского моря (Греция). Кандидат в мастера спорта. Яхтенный капитан. Конструктор и строитель яхт.

Долгое время Сергей Дмитриевич занимался модернизацией и ремонтом яхт. Первой лодкой, которую он построил сам, была яхта «Вояж» — десятиметровая, с топовым вооружением под геннакер, комфортабельная. Строил он её из дерева, в Краснокамске. Когда она была закончена и спущена на воду, то вызвала всеобщее восхищение у яхтсменов своей красотой и комфортом. К тому же яхта оказалась самой быстроходной из яхт всего пермского парусного флота и многие годы ей не было равных в соревнованиях. И в настоящее время она успешно конкурирует в соревнованиях с современными яхтами Перми. Вскоре Сергей загорелся желанием построить ещё более быструю, чем «Вояж», яхту, — более лёгкую, с новыми обводами, гарантирующими ей высокую скорость. «Вояж» он продал и начал строить яхту, совсем уже другую по конструкции, — восьмиметровую, почти спортивную, но и достаточно комфортабельную. Он так объясняет свой выбор: «Мне не интересно строить «чистые» спортботы. Погода у нас в крае часто меняется, можно уйти в плавание в хорошую тёплую погоду, а на следующий день пойдёт дождь и станет холодно. Лодка должна быть приспособлена к погодным условиям и быть комфортабельной, с диванами, туалетом, нормальным камбузом». Яхта была построена и получила имя «Новомет». Яхта с первых же соревнований произвела фурор в парусном флоте Перми — пришла первой в гонке Пермь — Чайковский Кубка Камы — 2009. Несколько лет Сергей Дмитриевич с экипажем Николай Серебренников и Анатолий Гурин опять практически не знали себе равных в камских регатах.

На строительстве этих двух лодок Сергей Дмитриевич не остановился, начал строительство очередной яхты, тоже восьмиметровой (восьмиметровые яхты удобны по своим измерениям для условий Камского и Воткинского водохранилищ), но уже совсем другой, ещё более современной конструкции. Теперь задумана настоящая спортивная яхта, но, опять



Яхта «Вояж» в гонке на Кубок Камы

же, комфортабельная, с диванами, камбузом и туалетом. Корпус будет из композитного материала — дерево плюс пластик. Использование такой конструкции позволяет получать очень лёгкие и прочные корпуса. Он считает, что дерево ещё не исчерпало своих возможностей в качестве строительного материала для яхт и будет использоваться ещё долго. Серийно строить лодки ему не по душе, хочет, чтобы каждая яхта была индивидуальна. К тому же он, как уже можно заметить, строит их не чисто для продажи, а ходит на своих яхтах сам, участвует в соревнованиях. Сроки постройки яхты зависят в основном от финансирования. Только на материалы для постройки этой яхты уйдёт порядка миллиона рублей, это без учёта зарплаты рабочим... Поэтому яхту «Новомет» пришлось продать... Если раньше ему приходилось идти на какие-то компромиссы при строительстве — в обводах корпуса, в архитектуре, то эту лодку он намерен построить уже на сто процентов такой, какой она задумана.

Рассказывает С. Д. Графов

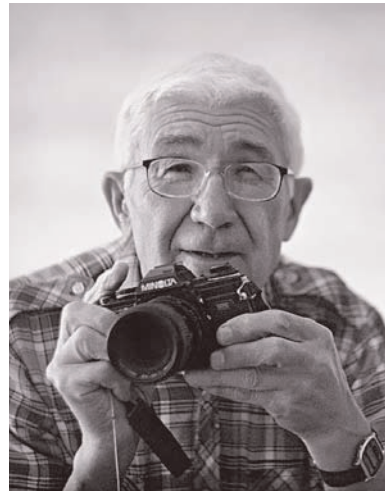
На таком уровне, на котором строю я, в Перми умельцев нет. Мало просто построить лодку, надо чтобы она ещё не только ходила, но и ходила быстро, гонялась, участвовала в соревнованиях. Сделать быстроходную лодку непросто. На скорость влияют в основном энерговооружённость яхты, отношение площади парусности к водоизмещению лодки. Чем больше парусов и легче лодка, тем быстрее она идёт. Всё просто, как в автомобиле, чем он легче и мощнее его двигатель, тем он может быстрее ехать. Обводы лодки, конечно, тоже влияют на её скорость, хотя не так уж и сильно, если они не откровенно «провальные». В процентном соотношении к сопротивлению движению они составляют где-то процентов двадцать, хотя для гонщика и два процента — уже большая цифра. Влияет на скорость и жёсткость корпуса, но это уже зависит от конструкции и способа постройки. Корпуса, которые я делаю, ламинированные, и получаются очень жёсткими. Их практически не коробит. Конечно, они не такие жёсткие, как карбоновые (уг-

леродные) корпуса. Но карбоновый корпус — это очень дорого, они изготавливаются для профессиональных спортсменов под заказ, и делают их в основном за границей. Хотя у нас в России тоже такие попытки делаются, например в Нижнем Новгороде строят такие лодки. Но это единичные случаи. Чтобы заниматься рентабельной серийной постройкой яхт, нужен серьёзный заказ. За свой счёт строить такие лодки, рисковать деньгами никто не станет.

Чтобы построить серьёзную лодку, на которой не стыдно выступать и конкурировать на соревнованиях мирового масштаба, нужно вложить огромное количество денег. У меня нет таких возможностей. Цена лодки растёт в геометрической прогрессии от размера, если длина увеличивается в два раза, цена может увеличиться в 20 раз, плюс сопутствующие расходы по её обслуживанию, транспортировке и так далее. В России вообще не строят лодок мирового класса. Маститые российские гонщики, которые гоняются на международной арене, берут лодки в аренду или заказывают их за рубежом.

Современные гоночные яхты делаются, как правило, глиссирующими, они ставят мировые рекорды по скорости. Обводы корпуса и большая энерговооружённость позволяют даже большим крейсерским яхтам глиссировать с пиковыми скоростями под тридцать узлов, среднесуточными скоростями за двадцать узлов. Ряд парусных лодок обновили рекорды среднесуточного перехода — 545 морских миль, почти тысяча километров в сутки! И на машине столько проехать непросто, а тут яхта с экипажем из одного человека! Такие яхты представляют из себя практически гоночные болиды. Пока предела развитию скоростных парусных яхт не видно, с каждым годом лодки ходят всё быстрее и быстрее. При проектировании яхт многое заимствуется из аэродинамики, ведь законы гидродинамики и аэродинамики практически одинаковые. Уже используются и подводные крылья, и жёсткие паруса с регулируемым профилем, как у крыла самолётов. Так что до технологического предела пока далеко.





**АНАТОЛИЙ
ВАСИЛЬЕВИЧ
ГРИГОРЬЕВ**

Родился 8 сентября 1931 года в Челябинске. Окончил Уральский политехнический институт и по распределению приехал в г. Пермь (тогда г. Молотов). Его путь в парусном спорте начался в середине 1950-х годов в парусной секции велозавода «Кама». Один из первых яхтенных капитанов Перми (с 1967 года). Организовал и совершил со своим экипажем несколько дальних спортивных плаваний по Азовскому, Чёрному и Каспийскому морям (1966—1970 годы) и Байкалу (1985 год). Первый в Перми мастер спорта СССР по дальним спортивным плаваниям (ДСП) — звание получил в 1973 году. Первый в Перми мастер спорта по туризму (с 1959 года), заслуженный путешественник России, известный не только в Перми, но и за рубежом фотограф. Его фотоработы попадали на фотоконкурс «100 фотографов мира».

ПЛАВАНИЯ НА «ФОЛЬКБОТЕ»

Вспоминает А. В. Григорьев

В 1966 году пермский Велозавод купил своему яхт-клубу «Кама» яхту класса «Фолькбот» рег. № 79, которую назвали «Урал». Яхта была построена на Таллиннской верфи и пришла в Пермь в конце лета. Я стал ее капитаном. Естественно, стали ходить в походы, в том числе и с детьми, т. к. сам я работал в Клубе юных техников при Велозаводе и был страстным туристом.

«Фолькбот» считался уже крейсерской яхтой, так как, по сравнению, например, с яхтой олимпийского класса «Дракон», имел закрытую рубку и солидную мореходность. Хотя никто из парусной секции «Кама» ранее не ходил на крейсерских яхтах, а тем более в дальние плавания, несмотря на отсутствие должного яхтенного опыта наш экипаж решил сразу отправиться в дальнейшее плавание вниз по Каме, Волге и Дону до Чёрного моря. Следует отметить, что первое плавание совершалось на той конструкции «Фолькбота», которая не имела самоотливного кокпита... Не буду здесь описывать перипетии подготовки к плаванию, хотя они в какой-то мере и заслуживают этого. Но вот все предпоходные волнения позади, и окрылённые встречами с неизведанным, в приподнятом настроении мы отчалили от родных пермских причалов.

До города Чайковского дошли благополучно. Зашли в шлюз. Тут и сказало отсутствие опыта у экипажа... Все суда пришвартовались за крючья в стане шлюза. Экипаж «Урала» также закрепил яхту носовым концом к крюку. Пошёл перепуск воды, и её уровень в камере шлюза стал быстро падать. И тут вдруг нос яхты начал резко подниматься, а корма пошла вниз и стала уходить в воду! Экипаж понял, что крюк неподвижный, не «на поплавке» и поэтому не двигающийся вместе с уровнем воды! Суда-то закрепились за крючья, которые опускались вниз с той же скоростью, с какой падал уровень воды в камере...



Кто проходил шлюзы в Чайковском, знают, как быстро там уходит вода и какой огромный перепад высот при шлюзовке...

Ситуация критическая, времени на раздумья нет. Рубить швартов? Но, как на зло, ни ножа, ни топора под рукой... Ещё бы немного, и яхта вместе с экипажем повисла бы в вертикальном положении на стенке шлюза кормой вниз... Чем это могло кончиться, можно представить...

Но экипажу повезло, как обычно везёт новичкам. Носовой конец оказался, к счастью, недостаточно прочным и, не выдержав нагрузки, лопнул. Яхта вместе с экипажем плюхнулась в воду! Случись это на несколько секунд позже, и яхта, сорвавшись с большей высоты, наверняка затонула бы в камере шлюза... При этом мог пострадать и экипаж...

В этом своём первом плавании своим ходом дошли до Тольятти, побывали в Ульяновске. В Тольятти погрузились на самоходную баржу, которая доставила яхту в Ростов. Но с какими приключениями! На борту самоходки лодку сопровождал экипаж яхты — жили в яхте. В одну из ночей я выглянул из яхты и вдруг не поверил своим глазам — баржа идёт, а вокруг стоят деревья! И вдруг баржа резко остановилась — села на мель... Оказалось, что капитан заснул за штурвалом и сошёл с судового хода, захав в затопленный при заполнении водохранилища лес (не все леса успевали спилить при строительстве ГЭС, и там как раз остался такой участок). Хорошо, что не столкнулись со встречным судном! Но тут баржа получила пробоину, которую потом заделывал её экипаж. Утром капитан сгорал от стыда! Стали давать гудки-сигналы «Обращаю внимание», чтобы сдёрнули баржу с мели. Но все суда проходили мимо, т. к. при всём желании не могли бы оказать помощь этой барже. Наконец пришло судно портнадзора, с помощью которого удалось сняться с мели и выйти на чистую воду. Но барже и капитану запретили продолжать плавание самостоятельно. Дождались следующего теплохода, идущего до Ростова, баржу соединили с ним «в пьяз» (борт к борту) и в таком состоянии пошли на Ростов.

Как-то на Волге ночевали в одном из заливов. Утром я вышел на палубу умыться и вдруг увидел под водой какую-то страшную усатую морду — смотрит прямо на меня! Через несколько мгновений я осознал, что это голова рыбы, запутавшейся в сети. Оказалось — сом, который и пополнил провиант экипажа. Проснувшись следом за мной товарищу, страстному рыбаку, я сказал, что сейчас выловил сома на удочку. Забыв о завтраке, товарищ занялся рыбалкой, но, увы, сколько ни забрасывал удочку, ничего поймать не смог... Пришлось рассказать ему, откуда этот сом взялся...

В 1997 году мы возвращались из похода по Чёрному морю. Прошли Азовское море, зашли в Дон, направляясь к Ростову, и ночью, недалеко от Азова сели на мель. Сколько ни пытались сойти с мели при помощи футштока — не могли. Футшток просто проваливался в ил, не находя опоры. Закрепление яхты также не давало результата. Долгие мучения закончились ничем. Решили разбудить вторую вахту. Передали управление помощнику капитана Ю. Воронцову. О том, что сидим на мели, промолчали, а указали створные огни, на которые держать курс, и пошли отдыхать. Сменная вахта, не подозревая, что яхта на мели, около часа «рудила» на створные огни, пока не поняли, в чём дело. Посмеялись и общими усилиями всего экипажа всё же снялись с мели.

...Как-то в начале одного из сезонов, перед намеченным вниз по Каме плаванием, спустили мы своего «Фолькбота» на воду, в порту, что пониже автомаста в Перми, по продолжении улицы Попова. Опустили яхту на воду порталным краном — «журавлём» и стали выжидать, когда прекратится подтекание воды в корпус. Деревянные лодки, как ни заделывай щели по бортам при подготовке яхты к сезону, какое-то время текут, когда их сбросишь на воду. Текут, пока дерево не разбухнет и само обеспечит герметичность. Тем более, что при клинкерной обшивке бортов у «Фолькботов» плотно заделывать образовав-



шиеся от зимнего рассыхания корпуса щели невозможно. Обычно вода переставала поступать в лодку уже через полчаса-час. А тут вдруг время идёт, а лодка всё течёт и течёт, не успевают вычерпывать воду! Вот уже почти весь корпус заполнился водой, лодка медленно тонет, погрузилась под воду почти до привального бруса! Зацепили лодку при помощи вант, которые уже были подсоединены к вантпутенсам, к перилам на причальной стенке. Но выдержат ли они, когда вода в корпусе ещё прибудет? Хорошо, что рядом оказалось стоящее у причала судно. С него прокинули шланг и откачали воду из яхты судовым насосом. К этому времени течи почти прекратились, лодка была спасена. Её подогнали к берегу. Только через несколько дней вода перестала поступать внутрь яхты... А дело оказалось в следующем. Корпус лодки как снаружи, так и внутри мы покрасили суриком, который и препятствовал проникновению влаги в обшивку. Она и не разбухла, вернее, разбухла, но очень медленно.

В 1970 году наш экипаж совершил ДСП по Волге и Каспийскому морю. Для этого плавания мы дооборудовали свою яхту самоотливным кокпитом. В составе экипажа были я, Юрий Кобелев, Владимир Полуянов и Олег Ершов (двое последних из закрытого города Снежинск Челябинской области).

При подготовке к плаванию Олег Ершов был назначен штурманом. Ему был выдан секстант, на котором он упражнялся в навигации в своём Снежинске — тренировался для обеспечения должной прокладки курса в предстоящем плавании. При этом не обошлось без курьёза. Кто-то из бдительных жителей города сообщил о непонятных действиях Олега с каким-то прибором в КГБ. Было проведено расследование, которое завершилось благополучным для Олега исходом, — разобрались и оставили его в покое.

В поход отправились двумя яхтами: второй яхтой был также «Фолькбот» — «Леший», рег. № 99, с экипажем под командованием Бориса Гилёва (яхт-клуб «Бриз»). Наш «Урал» был командором этой малой флотилии.

Сначала шли своим ходом до Ульяновска, а потом на самоходной барже до Астрахани. Там выгрузились, но в Каспийское море не выпускали. Портнадзор потребовал наличие сигнальных фальшфейеров на борту яхт на случай запроса ими помощи при чрезвычайных обстоятельствах. Фальшфейеры тогда приобрести было просто негде, в магазинах их не продавали... Выпросили их у капитанов грузовых судов и теплоходов, стоящих в порту. Но чуть не попали под карантин — начиналась эпидемия холеры, и хорошо, что кто-то вовремя предупредил наших яхтсменов, — что на следующий день выход из порта закрыт... Глубокой ночью наши яхты отчалили и вышли в Каспийское море курсом на Красноводск...

Хотели зайти в залив Кара-Бога-Гол. Однако обнаружили, что из него вытекает в Каспий мощная «река» с сильным течением и с чрезвычайно солёной водой. Рисковать не стали, т. к. вряд ли смогли бы преодолеть течение...

Дошли до Красноводска, на восточном берегу Каспия. При выходе яхт из Красноводска на Баку капитан порта передал на находящиеся в плавании суда сообщение, чтобы в случае чего их суда оказывали бы яхтам «Уралу» и «Лешему» помощь, так как ожидалось усиление ветра. И «помощь» не замедлили оказать... При вполне нормальной погоде яхту заметил паром, перевозивший железнодорожные вагоны. Он сошёл со своего курса и пошёл к яхтам, оказывать помощь (видимо, капитан парома что-то не понял в сообщении капитана порта). Естественно, яхты отказались от помощи. С борта «Лешего» были сделаны фотографии «Урала» на фоне парома... После плавания отчёт о своём плавании и фотографии пермяки отправили в журнал «Катера и яхты». А там их история встречи с паромом приобрела совершенно другой оттенок — что якобы яхты помешали парому, нарушили правила расхождения, оказавшись на курсе парома, что заставило его выполнять маневры, сбавить ход.

Дошли до Баку и попали «под карантин» по холере. Погрузили и отправили яхты по железной дороге. Сами тоже выехали в Пермь поездом. Так закончилось наше ДСП — длиной в 4,5 тысячи километров...



РУССКО-ЭГЕЙСКАЯ РЕГАТА

Рассказывает О. Л. Есюнин



**ОЛЕГ
ЛЕОНИДОВИЧ
ЕСЮНИН**

**Родился 1 сентября 1963 года
в Перми.**

**Стаж занятий парусным
спортом 8 лет.**

**Несколько лет был членом
президиума Пермской краевой
федерации парусного спорта.**

**Один из организаторов
Пермской парусной недели.
В 2008 году прошёл обучение
в Пермском яхтенном центре
и получил легитимные
скиперские права.**

**Среди акваторий, по которым
доводилось ходить и участвовать
в соревнованиях, — река Кама,
Средиземное море, акватории
Карибских островов, Таиланда.**

**Завоевывал призовые места
в зарубежных любительских
регатах «Русская парусная
неделя Volvo» и Marmaris race
week. Увлекается фотографией.**

**Его фотоработы украшают
пермские глянцевые журналы,
офис и сайт ПКФПС.**

В 2005 году я открыл для себя зарубежные парусные регаты — попал на Русско-Эгейскую регату в Греции, что послужило хорошим стартом для увлечения парусным спортом. У меня был документ — яхтенные права, подтверждающие членство в одном из греческих яхт-клубов и умение управлять яхтой. Как и ряд известных мне обладателей таких прав, я купил их в этом греческом яхт-клубе... Возможно, этот яхт-клуб уже давно не существует. Но, забегая вперёд, настоятельно не рекомендую никому так делать! Лучше пройти реальное обучение и сдать экзамен. Но всё это я сделал потом. А сейчас я стоял за штурвалом большой фешенебельной яхты Bavaria—50 футов (15 метров), которая находилась в гонке.

Всё складывалось удачно. При довольно сильном ветре, до 5 баллов, мы оказались в лидерах первого этапа регаты. Гонка закончилась без каких-либо особых приключений. Они, как оказалось, были впереди... Вечерело, однако ветер не стихал. Решили не заходить в марину и вставать у причала с риском побить свою или чужую яхту, а ночевать на рейде. Команда (за исключением скипера), не избежав употребления традиционного яхтенного напитка «За гонку!» — это были виски, а не ром (мы же не пираты!), приступила к постановке на якорь. После третьей попытки бросить якорь в нужном нам месте цепь вдруг заклинило (всем было понятно, что цепь просто неудачно легла в якорном рундуке). И вот тут я решил помочь «якорному» матросу. Но вместо того, чтобы взяться за какой-нибудь предмет и расшевелить цепь, инстинктивно схватил её рукой, отчего цепь, конечно, соскочила с брашпиля и, увлекаемая тяжёлым якорем, прищемила большой палец руки. Кровь хлынула на палубу. Команда мгновенно протрезвела... рана серьёзная, яхтенной аптечкой не обойтись... Было больно, но в основном от осознания глупости произошедшего. Принимаю решение уйти на яхте в ближайший порт, который находился на острове, расположенном на входе в залив, и в котором был госпиталь. Заливая палубу кровью, я направил яхту





На регате «Акула-яхтинг»

к этому острову. Три часа ночи... Свободных мест для стоянки яхт в марине острова не оказалось. Пришлось встать на свой якорь и дополнительно расчалиться с соседней яхтой. С трудом пришвартовав лодку (а на ветру это совсем не просто), добрался до местного госпиталя. «Вам надо в Афины», — заключили греческие врачи после осмотра. «Тогда везите меня туда, раз надо», — ответил я, забыв, что нахожусь на острове посреди Аργοлидского залива. «А у вас есть яхта? Тут недалеко, часа три хода». Менее всего мне хотелось в тот момент на яхту...

Я вернулся на яхту и пытался уснуть. Среди ночи нас разбудил немец, у яхты которого мы пришвартовались, и заявил нам, что, по его мнению (при других обстоятельствах я с ним бы согласился) нам надо перезабрасывать якорь, чтобы предотвратить удары наших яхт друг о друга (ночью усилился и сменился по направлению ветер)... Не дождавшись моего ответа, он сбросил наши швартовы со своей яхты, и мы опять очутились посреди маленькой бухты на своём якорю. Впечатлений было уже достаточно. Гудит ветер в снастях яхты, и моя правая рука забинтована по локоть. «Вот такой он, яхтенный спорт! Мне никогда не удастся пришвартоваться снова», — думал я. Но «глаза боятся, а руки делают». Уже через 10 минут перешвартовались. Просто мы уже привыкли к лодке, да и немец нам помог.

В 6 утра уходим в Афины. Зайдя в порт, опять понимаем, что ни у кого нет достаточного опыта швартовки большой яхты в тесных причалах. С горем пополам встаём на свободное место...

И вот я в Emergency Hospital в Афинах. «Can you help me?» — спросил я у первого попавшегося человека в зелёном. «Зелёный» человек неожиданно среагировал, и меня повели в хирургический кабинет, где положили на койку. «Что у вас с рукой?» — спросили меня и, не дождавшись ответа, стали ее зашивать. Во время этого процесса доктор и сестра пытались целоваться (иногда успешно), что, конечно, отвлекало меня, но не могло, к сожалению, полностью заменить обезболивающий укол, который они забыли мне поставить...

Наступила минута расплаты. С рецептом в аптеку и направлением на перевязку я шёл по коридору. Я вспоминал, где мой страховой полис и хватит ли с собой денег. Размышляя, я вышел на улицу и там уже понял, что всё это было бесплатно. Это радовало. Тревожили две мысли: «Удастся ли держать штурвал рукой в гипсе?» И вторая: «Зачем я взял с собой гитару, если из-под гипса торчат лишь кончики пальцев».

Возвращаемся к яхте, и тут выясняется, что при швартовке на винт мотора нашей яхты мы намотали муринг... Пришлось вызывать водолаза...

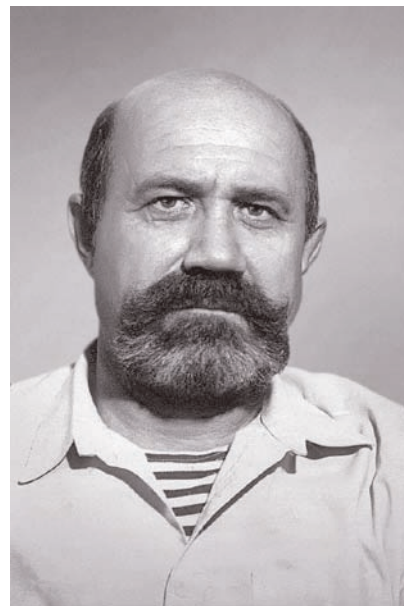
Довольно скоро выяснилось, что и штурвал держать удобно, и на гитаре играть можно. Следующую перевязку мне сделал пожилой доктор, к которому я зашёл практически с улицы (у нас такое вряд ли возможно). Доктор не только умел делать перевязки травмированных якорной цепью рук, но и был информирован, что в России помимо Сибири есть Урал, а главное, читал «Доктора Живаго».

С тех пор я очень осторожен в море, всё произошедшее было предостережением. И ещё — я очень уважаю греческих докторов. А рука постепенно зажила. В конечном счёте мы догнали регату. И даже заняли неплохое место — в середине флота.

Прошло ещё несколько лет с того момента, когда состоялся мой первый шкиперский опыт. Серьёзные занятия начались с тренером Михаилом Белобородовым — в 2008 году я прошёл соответствующее обучение в Пермском яхтенном центре (ПЯЦ), организованном М. Белобородовым, и получил легитимные шкиперские права.

Среди акваторий, по которым мне доводилось ходить и участвовать в соревнованиях, — река Кама, Средиземное море, акватории Карибских островов, Таиланда. Значительных результатов в спорте я пока не добился. Конечно, можно назвать победы и призовые места в зарубежных любительских регатах типа «Русская парусная неделя Volvo» или Magmais gace week, но пока к личным крупным достижениям я их не отношу, считаю, что всё впереди, в профессиональных регатах.





**ВИКТОР
МИХАЙЛОВИЧ
КАРАСЁВ**

Родился 3 июля 1944 года. Учился в суворовском училище в Ташкенте, затем семья переехала в Пермь. Парусным спортом начал заниматься в 1963 году в парусной секции Пермского политехнического института во время учёбы там. Принимал участие в строительстве яхт-клуба «Бриз». Гонялся рулевым на «эмке», осваивал «Финн», «Летучий голландец». Во время работы на заводе им. Я. М. Свердлова продолжал заниматься парусом в яхт-клубе «Звезда», был тренером детско-юношеской секции при этом яхт-клубе. В 1980 году переехал на постоянное место жительства в Санкт-Петербург и занятия парусным спортом оставил. Мастер парусного спорта СССР.

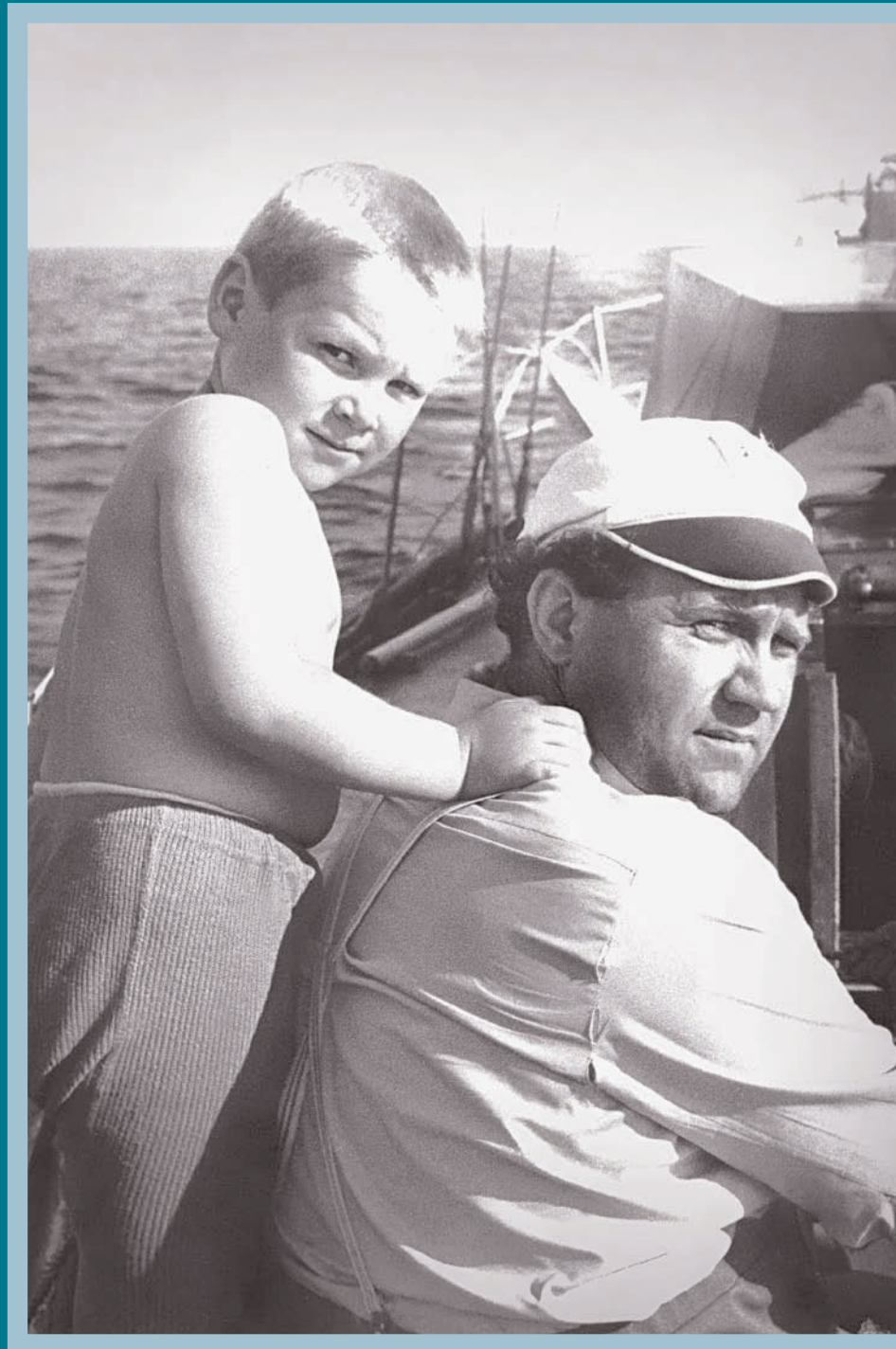
О НЁМ ВСПОМИНАЮТ С ТЕПЛОТой И БЛАГОДАРНОСТЬЮ...

Рассказывает В. М. Черныш

В одной из гонок на Московской осенней регате в 1970 году, перед стартом, у нас на лодке (М-1963) лопнул стаксель-фал. Его проводка на баке шла под палубу, где-то там он и лопнул... Решение надо было принимать быстро, до старта оставались считанные минуты... Надо лезть под палубу, разбираться, что там произошло. Я был самым лёгким и проворным в экипаже, и лезть под палубу предложили мне. Но я честно признался, что вряд ли быстро смогу выяснить причину и исправить неполадку, т. к. не знаю устройство проводки. Виктор, хотя и был существенно более громоздким, чем я, быстро «нырнул» под палубу, и через минуту неисправность была устранена. Старт мы взяли вовремя. А меня Виктор поблагодарил за честное признание. Каким-то спокойствием и добротой веяло от него, обстоятельностью во всём. И это привлекало к нему людей.

Разные случаи пришлось испытать В. Карасёву в парусе. Были и яркие победы, и досадные поражения, интересные походы на яхте. Но был и трагический случай.

В одном из походов, поздним августовским вечером 1966 года, в районе Хохловки, порыв ветра опрокинул «эмку» Виктора... На борту находились ещё две девушки и матрос, Михаил Бояршинов. Кто ходил на «эмке», знает, что поставить её на «ровный киль» и откачать воду практически невозможно. И до берега было далеко... Да и морская практика не велит покидать судно, пока оно на плаву, тем более что лодка деревянная. Проходящее мимо судно не обратило внимание на терпящих бедствие, на их крики и сигнализацию руками... (потом капитана судна привлекли к ответственности). Стемнело, наступила ночь... Ветер и волны потихоньку подгоняли лодку к левому берегу Камы. Экипаж полулежал на борту, нижняя часть туловища и ноги находились в воде... Вода была ещё не очень холодной, но долго



Виктор Михайлович Карасёв и Рома Черныш
в походе на яхте «Арктос»

находиться в ней — испытание не из лёгких. Как могли, двигались, чтобы согреться. Рассказывали разные истории, чтобы скоротать время. К рассвету лодку прибило к берегу. Но Михаил вдруг потерял сознание... Привести его в чувство не удалось... Утром вахтенный в яхт-клубе обнаружил, что лодка Виктора не пришла в клуб в отмеченное в журнале время, и объявил тревогу. На поиски была послана моторная лодка, которая и нашла потерпевший бедствие экипаж.

Следствие установило, что Михаил страдал пороком сердца. Свою болезнь он скрыл (представил фальшивую медсправку) из-за большого желания заниматься парусом, поэтому его и зачислили в яхт-клуб.

Был суд, действия Виктора, как капитана яхты, оправдали. Но перенесённый им психологический удар преследовал его всю жизнь. Он очень переживал...

Запомнилась одна из гонок Пермь — Чёрмоз — Пермь, в которой мы с Виктором Карасёвым участвовали в 1976 году на «Дракон». Это был один из этапов Кубка Камы. Ходили втроём, с нами матросом был молодой, ещё недостаточно опытный в парусе воспитанник детско-юношеской секции «Звезды» Владимир Готов. Гонка «нон-стоп» — без остановки в Чёрмозе. А это очень существенное напряжение для малочисленного экипажа, как-никак 100 миль, и вахты не разделишь. Имея большой тактический опыт в регатах на «олимпийских» дистанциях, стартовав, мы возглавляли гонку и весь день удерживали лидерство. Остальные яхты точками виднелись далеко позади нас. Наступила ночь. Ветра почти не стало. Ночью боролись со сном, слушая по радиоприёмнику музыку «Маяка». Но иногда приходилось принимать и немного спиртного, чтобы взбодриться на какое-то время. Дремали по очереди. За руль садился и В. Готов. Когда рассвело, а шли уже обратно на Пермь, то увидели, что многие яхты находятся далеко впереди нашей лодки! Как они смогли объехать нас, мы не поняли, не было у нас опыта ночных гонок... Однако вскоре мы догнали и обогнали флот, который оказался впереди. На подходе

к Шемети лишь одна яхта виднелась впереди, но почти на горизонте. Видим, что у Хохловки она стала ходить поперёк Камы, не продвигаясь вперёд. Подумали, что яхта просто не в гонке, так, «гуляет». Но приблизившись, увидели, что это наш соперник — «Дракон» с экипажем Ю. А. Овсянникова (это мы выяснили позднее, так как тогда почти не знали яхтсменов-крейсеров). Почему он ходит поперёк реки, не продвигаясь вперёд, вскоре стало ясно и нам. У Хохловки, из-за её расположения на крутом колене Камы, просто всегда «дурной» ветер. Сходив несколько раз поперёк реки, как и «Дракон» нашего соперника, мы решили попробовать пройти злополучное место у самого левого берега и, несколько раз задев килем за дно, прошли! Поймали нормальный ветерок и ушли. А «Дракон» соперника так и остался ходить поперёк реки... Финишировали первыми.

У Виктора всегда была мечта о своей яхте. Этой мечтой он пытался увлечь и меня. Мы хотели восстановить «Фолькбот», который много лет гнил под открытым небом во дворе одного дома по улице Окулова, но что-то мешало этим заняться (кажется, его совсем плачевное состояние). Хотели восстановить яхту класса «5,5», бывшего олимпийского класса, подаренную Перми москвичами — она тоже несколько лет стояла под открытым небом с развороченным разбитым носом в конце пляжа КамГЭСа, у места бывшего базирования яхт-клуба «Звезда». Но не разрешил нам это председатель ФПС Перми того времени Э. Стажевский, сославшись на то, что у неё есть потенциальный хозяин. Вот Виктор, придя в яхт-клуб «Звезда», и взялся с большим энтузиазмом за оборудование самодельной стальной яхты примерно «3/4—1,0-тонного» класса, изготовленной Александром Серебренниковым в Закамске и практически подаренной им яхт-клубу «Звезда». Яхта называлась «Одуванчик». Виктор несколько лет обустроивал её, вложил огромное количество своего труда и переименовал в «Арктос». Уехав в Ленинград, он оставил яхту мне, и я 3,5 года был на ней капитаном, ходил с заводским экипажем.



КУБОК БАЛТИКИ-91

Рассказывает С. А. Катаев



**СЕРГЕЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ
КАТАЕВ**

Парусным спортом начал заниматься в 1976 году. Один из первых яхтсменов в городе Березники. В 1977 году получил удостоверение яхтсмена 2-го класса. Капитан яхты «Алмаз». Чемпион Кубка Камы 1981 года. Инициатор создания детской парусной секции при Клубе юных моряков «Нептун» в Березниках. Был заместителем председателя Федерации парусного спорта города Березники и председателем квалификационной комиссии федерации. Судья 1-й категории. Инспектор Спортсудорегистра СССР. В 1991 году на яхте класса K-1200 RT принимал участие в международном соревновании Кубок Балтики.

В 1991 году «Уралкалий» на Гданьской верфи имени Конрада в Польше заказал яхту класса K-1200 RT длиной 12 метров. Решили пригнать её в Березники «своим ходом», а попутно принять участие в соревновании Кубок Балтики-91, на которое заблаговременно экипаж подал заявку. На эти мероприятия собрали экипаж: от яхт-клуба «Азот» трое яхтсменов — Якимов и переводчик Пыстин; от яхт-клуба «Уралкалий» яхтсмен Игорь Опарин; работник финотдела Усманов, ранее ходивший рулевым на эсминце, и клерк горисполкома Савельев. Я был назначен капитаном экипажа.

Нам пришлось решить множество организационных вопросов: оформить загранпаспорта, заказать и получить лоции Балтики в Ленинграде, изучить международные правила, касающиеся плавания яхт, оформить «корабельные» документы — судовую роль, штатное расписание и другие.

Предстояло также решить и продовольственную проблему... В то время вывоз продуктов за границу был разрешён в пределах... 6 рублей. Пришлось поработать с Пермской таможней и таможней СССР, доказывая, что экипаж едет на «свою территорию», то есть на купленную яхту, проездом через Польшу. Получив в Москве от таможни Союза, что находилась на площади «Трёх вокзалов», разрешение на провоз продуктов — «без ограничения, но «в разумных пределах», за подписью высоких начальников, съездили в Ленинград за лоциями. Закупили консервы и прочие продукты и, сдав в багаж ящики с продуктами, улетели в Варшаву, откуда на такси укатили в Гданьск, на верфь. Оказалось, что яхта ещё не готова и к началу гонок мы из-за этого опоздали на саму регату Кубок Балтики...

Кубок Балтики в то время представлял вполне демократичное соревнование яхтсменов-любителей. Яхта, подавшая заявку, могла принять участие с любого этапа, как и выйти из гонки на любом этапе. Маршрут пролегал вокруг всего Балтийского моря с заходом во многие страны, расположенные по его бере-



гам, кроме СССР. В соревновании принимало участие около 200 яхт.

Получив яхту, дооборудовали её всем необходимым и, по договорённости, взяли в экипаж штурманами двух поляков, вписали их в судовую роль. Получился интернациональный экипаж.

Съездили в Сопот за сигнальной пиротехникой, наличие которой на борту яхты обязательно в крейсерских гонках и плаваниях. Вышли в море, на мерную милю, и провели девиацию компасов.

Начались гонки. На первом этапе взяли курс на шведский порт Карлсруна. По пути попали в шторм. Он, оказалось, действует на всех по-разному. Один не может встать с постели, другой «рычит» на корме, третий становится «как дурак» — ходит, но ничего не понимает. В общем, из всего экипажа «в живых» остались я, переводчик и кок. На нас с Пыстиным шторм тоже подействовал, но с неожиданной стороны — мучил голод, постоянно хотелось есть... Кок же чувствовал себя особенно хорошо — почти нет работы. Больные еды не требовали, а с оставшимися, здоровыми, он обходился просто — кинет «консерву», и хорош. Якимову тоже «консерву» кинет, который лежит и байки травит — ходить и работать он не может, но аппетит не пропал.

Пришли в Карлсруну, ждём, когда придёт весь этап. И удивляемся окружающему. Яхт-клуб с большим количеством яхт расположен в порту, рядом стоят гражданские и военные суда, по акватории порта плавают лебеди с выводком — подплывают к яхте, требуют еды... И удивительно, что здесь ни у кого не возникает желания открутить им длинные шеи. В порту вода чистейшая! А вот у нас на Каме обычно цветная плёнка на воде стоит...

О процедуре входа в европейские порты хочется сказать особо, так как это было очень необычно для экипажа в сравнении с советскими порядками. При входе в порт по радиации сообщается командиру порта о своём прибытии — название яхты, страну, — тебе определяют место стоянки. Причаливаешь. Ждешь погра-

ничников и таможенников, предъявляешь им таможенную декларацию, паспорта, судовую роль, санитарное свидетельство и ещё, что попросят. Пограничник и таможенник приходят не вместе, в отличие от наших, советских органов. Однако на соревновании все эти процедуры вообще отсутствуют — ни пограничники, ни таможенные работники в этом случае не приходят.

На острове Эланд, где заканчивался один из этапов, в течение 2 часов по приходу первой яхты на причале были выставлены биотуалеты, а ещё через пару часов была организована работа всяких ларьков и прилавков для участников регаты. На следующий день яхтсмены уже видели в продаже открытки с яхтами регаты. Было там фото и нашей яхты, но стоили фотографии «прилично», «не по нашим командировочным»...

А теперь рассказ о яхт-клубе Карлсруны. Яхт стоит очень много, а на берегу имеется большой бытовой блок. Душ, туалеты, кафе... Заходи, помойся в душе и выйдешь свеженьким после морских будней. Кругом чистота. В блоке, кроме мужских и женских туалетов, есть отдельные туалеты для мальчиков и девочек. А наш кок удивился — почему у них туалетная бумага такая широкая, как обои. Пришлось объяснить, что это бумажное полотенце.

Когда пришли на остров Эланд, увидели яхту из нашего Питера — «Таурус», с женщиной во главе экипажа...

Встретили и яхту из Литвы. Они уже под своим флагом плавают и нас как, вроде, и не знают, не замечают. Спрашиваем, как вы «самостийно» жить собираетесь, у вас же, кроме кильки и дюн, больше ничего нет, а ваши товары на западе вовсе не нужны? Молчат, нас, «захватчиков», не разумеют. Ну, да ладно, мы не очень переживаем.

Теперь о гонках. В числе лидеров мы не приходили, но, как правило, были «в хорошей компании». Один раз в гонке наш польский «Петька-штурман» заставил нас «лишний гак скрутить», этак миль в 30. Мы думали, что наши штурманы будут прокладку вести, но как мы глубоко заблуждались! У них это делалось

так. Запросишь точку, он башку из люка выставит, покрутит ею, увидит судно и по радиации запрашивает у него место. А потом тебе важно сообщает координаты.

«Отшлёпали» мы так несколько этапов, и потихоньку нас стали посещать беды. Сначала загорелась газовая плита, потом из пищевых баков пошла вода, как пиво — с пеной и отвратным запахом (как потом выяснилось, на верфи не ту резину на прокладки поставили...). Потом в рубке рухнул стол, приборы стали показывать всякую ерунду, верёвки истерлись, парус прохудился... А самое главное, винт в одночасье отпал, превратив нашу яхту в безветренную погоду в галеру. Посмотрели мы на гарантийное письмо верфи, сошли с гонки и пошли в Польшу чиниться.

По пути зашли на датские острова Кристиансё. Один остров заселён, а второй заповедник — чайки там размножаются. Жителей человек 100, остальные туристы и дачники. Каждый день с материка приходит теплоход, привозит туристов позагорать на нудистском пляже, посмотреть старинные пушки, попить пивка, а вечером, с чувством исполненного долга, возвратиться домой. На острове есть маяк, и царит полнейшая «демократия». Подходишь на яхте к причалу, а к ней уже бежит мужик с сумкой на шее и требует оплату за стоянку. Стоит стоянка на одни сутки один доллар... за метр длины яхты. А у нас яхта 12 метров... Ни полиции, никаких чиновников на острове нет. Люди живут туризмом и рыбной ловлей, на которую им дают квоту. Уложился в неё, покупай топливо и сети за полцены, пожадничал — плати по полной.

Пришли обратно в Гданьск, на верфь, гарантию показываем. Они заохали, говорят, 1000 яхт для России построили, и нашлась всё же одна, которая вернулась. Подняли яхту на берег, три дня чинили за свой счёт. С польскими «штурманами» мы расстались, взамен их купили и установили на яхте две навигационные системы, одна из которых была спутниковая, и пошли в Выборг. Красота, спутник каждый час выдаёт тебе координационную точку и показывает, на сколько яхта отклонилась от курса.

Идя домой, часто вспоминали любопытные моменты нашего плавания. На лодках Балтийского моря имеются надписи: «Район, не протраченный от мин», «Полигон ВМС Швеции». Все гражданские суда на Балтике ходят рекомендованными курсами. Подходишь к такому курсу, а там движение, как на нашей улице, стоишь и пережидает, чтобы этот курс пересечь. Запомнились и шведские яхты с длинными мачтами, дающими возможность ходить по шхерам.

На острове Кристиансё познакомились с одной датской семьёй. Они ходят на яхте постройки 1906 года, доставшейся им от деда. Корпус деревянный, длинный и узкий, в отличном состоянии, а рангоут, конечно, современный.

Ещё остался в памяти один курьёзный случай, произошедший на гонках с одной польской яхтой. Она закончила этап, пришвартовалась в порту, экипаж скинул паруса и выпустил на причал кошечку погулять... Есть же среди яхтсменов любители живности. И тут как тут — санитарная полиция. Просят сертификат на кошечку показать. Поляки сделали «квадратные глаза» — мол, какой сертификат? У кошки паспорта «немае». Санитары куда-то позвонили, подошёл катер береговой охраны, кошку в яхту, яхту на чалку и повели яхту в нейтральные воды. Не думаем, что кошку выбрасывать... Но в порту эта яхта больше не появилась... Не знаем, что польский экипаж сделал с кошкой и её хозяином...

Шли «домой», в Ленинград, по нейтральным водам и возле Таллинна вошли в наши советские воды. Только мы там появились, как начали по радиации каждый час «беседовать» с пограничниками — то с «вельботом», то с «вышкой», объясняя, кто мы есть, откуда и куда идём.

Пришли в Ленинград, в порт Выборга. От перегона яхты из Ленинграда в Пермь отказались. На этом закончилось наше многомильное плавание на Балтике.

В Выборге яхту погрузили на «Волго-Дон», который совершал рейсы с удобрениями от Березников до Финляндии. А сами на самолёт, в Пермь, в родные Березники.



**ВЛАДИМИР
ФЁДОРОВИЧ
КРУПНОВ**

Родился 5 января 1950 года в городе Солнечногорске Московской области. В парусный спорт пришёл в 1982 году, в парусную секцию коллектива физкультуры «Рубин», с тех пор и состоит в ней. Многие годы является капитаном яхты «Конрад-25РТ» «Витязь». Рулевой 1-го класса. Имеет 1-й спортивный разряд. Неоднократно занимал призовые места на Кубке Камы и в Чёрномозской гонке. Занимал первые места на Кубке Демидково в 2011 и 2013 годах. Является ответственным секретарём Чёрномозской гонки и Гонки Закрытия сезона, проводимых парусной секцией «Рубин» в рамках календаря ПКФПС, член квалификационной комиссии парусной секции «Рубин».

СТИХИЯ ВОЛН, ЧУВСТВ И ВПЕЧАТЛЕНИЙ

Рассказывает В. Ф. Крупнов

В 1985 году я первый раз принял участие в Кубке Камы. В 100-мильную гонку Пермь — Чермоз — Пермь шли на «Фолькботе» «Эол», капитаном был Владимир Филиппов, я — старпомом, Андрей Бурлаченко — матросом. Перед самым стартом Владимира забрали на «Викинг». Идти вдвоём в суточную гонку было авантюрой, но сходить самостоятельно очень хотелось. Обратился к Фролову, он ответил, что сомнений быть не может, надо идти.

Стартовали от двух буёв у плотины. На траверзе Галкиного мыса Андрей задал вопрос, что будем делать ночью, спать или идти. Я ушёл от ответа, в том смысле, что ещё утро и до ночи далеко. «Фолькбот» — ходок плохой, да ещё под управлением столь «опытного» экипажа, скоро отстал от всех. Когда мы вышли в Хохловское колено, последние две яхты скрылись за Полазненским мысом.

В гордом одиночестве мы шли вверх по Каме, иногда моросил слабый дождь, и мы со старта сидели в «непромоканцах». Без всяких приключений подошли к Добрянке. Под левым берегом я заметил яхту, по корпусу её можно было принять за «Дракона», но паруса были мне не знакомы. Яхта приближалась и явно шла нам наперерез.

Это был на самом деле «Дракон» под управлением Володи Белоглазова. Спокойная погода была только у нас, лидеры периодически попадали в шквалы, на одном из них «Дракон» порвал грот. Ребята не растерялись, на место грота поставили стаксель, и пошли. Но на стакселе вместо грота далеко не уйдёшь, с дистанции пришлось бы сойти... На «Фолькботе», в отличие от остальных яхт, имелся штормовой грот, на него ребята и надеялись. Передали на «Дракон» штормовой грот и вместе пошли дальше.

Не прошло и десяти минут после встречи с «Драконом», как налетел очередной шквал. Дуло сильно, но «Фолькбот» — лодка остойчивая, волну ещё не развело, и я чувствовал себя вполне уверенно. Вдруг в кокпит мне под ноги

упал гик. Помню своё удивление — в честь чего это он упал? Посмотрел на грот и успел заметить улетающую лату. Грот порвался по середине от задней до передней шкаторины...

Скоро подошёл «Дракон» и вернул штормовой грот, а на нём ходов не разовьёшь. Делать было нечего, пришлось возвращаться в Пермь и нам, и «Дракону», заодно отпал и вопрос — что делать ночью?

После шквала заштилело. Ветер дул в лоб, вдоль Камы, постепенно усиливаясь, в лавировку прошли Полазну. Вечерело, засветло дойти до Перми мы не успевали. «Дракон» ушёл в Чёрную речку. Я в Чёрной речке не был и захода не знал, поэтому ушёл в знакомый Малиновский залив, на левом берегу Камы. Сварили супчик и легли спать, надеясь, что приключения кончатся.

Утром была ясная солнечная погода, всю хмарь пронесло, но ветер зашёл и дул теперь поперёк Камы, прямо в залив. Залив узенький, и выйти из него под парусами в лавировку стало невозможно. Попросили помощи у компании водномоторников. Человек пять зашли по пояс в воду и на верёвке попытались вытащить «Фолькбот» из залива. Ветер был настолько силен, что их усилий не хватило, наш «Фолькбот» затолкало в самый конец залива...

В первую попытку нас пытались вытащить одной мотолодкой «Прогресс», но нагрузка была такова, что «Прогресс» становился на дыбы, и его заливало через транец. Только на буксире у двух «Прогрессов», сцепленных цугом, нашему «Фолькботу» удалось выбраться из ловушки.

На базу вернулись в седьмом часу вечера. На берегу нас ожидал Володя Филиппов, — рюкзак с тёплыми вещами, «непромоканцем» и ключами от дома он забыл на нашем «Фолькботе». Конечно, этот поход был авантюрой с самого начала, и последствия мы ощутили в полной мере. Но, осторожничая, опыта не накопишь!

В 1990 году мне посчастливилось попасть на Онежскую регату. Шли на «Атамане» вшестером: Валерий Фролов — капитан, Михаил Бронников, Александр Кондратьев, Игорь Гудин, Владимир Евтюгин и я.

Старт предпоследней гонки Пиндуши — Петрозаводск дали нашей группе в 18.20, 3 августа. Как всегда, в этом году дул крепкий ветер, и к часу ночи мы уже были далеко от Пиндушей. Небо над головой очистилось, высыпали звёзды, и только низко вдоль горизонта тянулись полосой чёрные облака. Далеко на севере мы заметили красную ракету, она долго стояла у самого горизонта. Кто-то из нас предположил, что это, возможно, был сигнал бедствия. Прошло несколько минут, и мы увидели... НЛЮ!

Почти вертикально вверх уходила яркая точка, оставляя за собой пять расходящихся извилистых прозрачных струй белого цвета. На какое-то время след оборвался и тут же возник снова, но струя была уже одна. Точка продолжала набирать высоту и через три-четыре минуты исчезла. Меня удивили чёткая граница разрыва и скорость расширения струй, ведь всё это происходило очень далеко и на большой высоте!

Обсудив увиденное явление, мы вернулись к гоночным делам.

НЛЮ летают не только над Онего, встречаются они и на Каме. В 1991 году проходили соревнования на Кубок Верхней Камы. Стартовали мы из Огурдино на Ошву, вечером, при слабом ветре. Ночью совсем заштилело, и мы едва дошли до Тамана. Низко над горизонтом стояла громадная луна. К трём часам ночи луна скрылась за горизонтом, и экипаж «Атамана» приступил к борьбе со сном. Тут-то и появилось НЛЮ! На западе возникло светящееся пятно салатного цвета, оно стало разрастаться и превратилось в след, как инверсия от самолёта, только раз в пять шире. След был плотный, звёзды не просвечивали сквозь него. Полого поднимаясь над горизонтом, он дошёл до северного направления над Березниками и оборвался. В месте окончания следа образовался прозрачный шар белого цвета, очень быстро расширяясь, шар занял четверть поля зрения.

Оба случая запомнились. Осталось ощущение чего-то неземного. Хотя, может быть, это были пуски ракет с Плесецкого космодрома.



**ИГОРЬ
ВЛАДИМИРОВИЧ
КУЛЬПИН**

Родился 2 апреля 1961 года в Перми. Стаж занятия парусным спортом около 8 лет.

Кандидат в мастера спорта. Владелец яхт-клуба «Фаворит».

Принимал участие в чемпионатах России в классе «Конрад-25 Р» в заливе Петра Великого и на о. Лансароте.

Двукратный победитель Всероссийских соревнований Кубок Федерации в классе J-80 (в экипаже), победитель бизнес-регат «Акула-яхтинг», Кубок Прикамья, «Чёрмозская гонка».

Гонялся на акватории Карибских островов, Канарских островов, в Балтийском море. 5 лет был вице-президентом Пермской краевой федерации парусного сорта.

Является председателем правления ПКОО «Российский союз ветеранов Афганистана».

ЧЕМПИОНАТЫ, ЧЕМПИОНАТЫ...

Вспоминает И. В. Кульпин

В 2006 году, на Чемпионате России в заливе Петра Великого, в одной из гонок в сильный ветер, на идущей неподалёку от нас яхте экипажа Михаила Белобородова сломалась мачта... Мы же выстояли и, пройдя острова Пять пальцев в одну сторону и обогнув предписанный знак, возвращались по дистанции обратно. Но, не зная хорошо акватории, «увязались» за впереди идущей яхтой с местным экипажем. Тут разразился уже настоящий шторм. Ливень, не видно и носа яхты, молнии в полнеба и оглушительные разряды грома, огромная волна, от какой захватывало дух... Мы решили не рисковать, свернули паруса и ушли от островов подальше в море, где волнение было более ровным... Яхта же того экипажа, что шёл впереди, в итоге перевернулась...

Там же, в одной из гонок, флот регаты сошёлся пересекающимися курсами с эскадрой пяти военных кораблей размерами с 9-этажные дома. Уставшие после ночи гонки, в рассеивающемся утреннем тумане, мы «висим на леерах» и понимаем, что вся эта «мощь» идёт прямо на нас. Подают звуковые туманные сигналы, как положено в морской практике... Яхты не видны на их локаторах — слишком малы, а визуально разглядеть нашу парусную флотилию мешает туман... Наконец увидели, стали подавать сигналы предупреждения... Видя наш настрой не отходить от гоночного курса, все они разворачиваются, пропуская яхты, отходят вдаль и снова становятся в боевой порядок. Так что мы, можно сказать, развернули боевую эскадру!

На Чемпионате России у о. Лансароте нашу яхту, идущую под всеми парусами, в том числе под геннакером, сильным порывом ветра положило парусами на воду. Геннакер мгновенно ушёл под воду. В это время я находился в рубке и, почувствовав опасную ситуацию, высунулся из люка. Мне пришлось одной рукой, прямо из люка, доставать весь геннакер, преодолевая сопротивление тонн воды. До сих пор все члены экипажа поражаются, как мне это удалось?!



Экипаж в составе
И. Кульпин, А. Федянин, С. Климов, А. Клепиков



**ЕВГЕНИЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ
ЛЕЖНЁВ**

Родился 13 августа 1942 года. До занятий парусным спортом успешно занимался морским многоборьем, где получил первый опыт хождения под парусом на ялах. В 1963 году, будучи студентом Пермского политехнического института, начал заниматься в парусной секции яхт-клуба «Бриз». Был членом сборной команды Пермской области. Мастер спорта СССР. Был почётным членом яхт-клуба «Звезда», пока тот существовал. В 2009 году ему присвоили звание Почётного члена Пермской краевой федерации парусного спорта.

ПУТЬ СПОРТСМЕНА

Рассказывает В. М. Черныш

В начале сезона 1967 года Евгений получает новую яхту класса М типа «Лендая» № 1963. Номер яхты совпал с годом начала его занятий парусом! Яхту назвали модным в то время именем «Лада», по известной песне Александры Пахмутовой. Паруса уже были лавсановыми, с короткими латами, а шверт, в отличие от деревянных профилированных швертов «эмок» того времени, алюминиевым, не профилированным, что представлялось не в пользу скоростных качеств яхты...

Экипаж Евгения подобрался не сразу — в конце концов матросами в нём стали мы с Виктором Карасёвым. Первый же выезд нашего экипажа на иногороднюю регату в 1968 году, а это была самая популярная тогда в РСФСР Поволжская регата, в г. Тольяти, принёс никому не известному в России экипажу 2-е место! И это среди почти 60 яхт в зачётной группе класса М! В конце июня 1969 года наш экипаж повторяет свой успех в XXV Поволжской регате, которая проходила в г. Городце, опять завоёвывает 2-е место. На этот раз во флоте класса М было 6 мастеров спорта, и это 2-е место позволило Евгению стать мастером спорта СССР, а нам, его матросам, кандидатами в мастера спорта и получить первый «мастерский балл». Далее Евгений со своим экипажем выигрывает отбор в сборную команду Пермской области и участвует в Первенстве РСФСР в г. Ульяновске.

В 1970 году Поволжская регата состоялась в г. Камышине. Экипаж «эмки» под управлением Е. Лежнёва здесь был вне конкуренции и с большим преимуществом выиграл регату! Евгений подтвердил звание мастера спорта, а мне и В. Карасёву эта победа принесла 2-й «мастерский балл».

Затем руководство спортклуба «Политехник» решило направить нас на Осеннюю регату в Москву. Результат выступления нашего пермского экипажа превзошёл все ожидания. Мы с большим отрывом от всех соперников заняли 1-е место, выиграв 4 гонки из 5!



Яхтсмены яхт-клуба «Бриз». Слева направо сидят: Виктор Карасёв, Евгений Лежнёв, Анатолий Надёжкин; стоят: Григорий Шакирзянов и Рудольф Пьянков. 1967 год



Евгений Лежнёв на яхте Л-6 «Парма». 1980-е годы



**ВАЛЕРИЙ
ЕВГЕНЬЕВИЧ
НИКУЛИН**

Родился 10 июня 1950 года в Мордовской АССР. Парусным спортом с 1976 года занимался самостоятельно (на парусной доске), а с 1985-го — в яхт-клубе «Молот» в экипаже яхты «Рандеву». В 1986—2006 годах — член президиума городской и областной федераций, в краевой федерации — член комиссии по крейсерским гонкам и квалификационной. На протяжении 15 лет — бессменный главный секретарь пермской регаты Кубок Камы. Принимал участие в судействе Кубка Камы, Кубка России по сноу-кайтингу и других соревнований. Кандидат в мастера спорта, рулевой 1-го класса. Судья 1-й категории.

I GO TO RUSSIA

Вспоминает В. Е. Никулин

Много в моей парусной жизни было памятных случаев, по которым можно написать отдельную книгу, событий, которые до сих пор в памяти, как будто случились только вчера, хотя прошло уже много лет. Один из таких эпизодов — дорога нашего экипажа яхты «Рандеву» домой из Греции в августе 1991 года. Вот как это было.

В 1991 году, при организации похода в Грецию на Кубок Эгейского моря (14-th North Aegean Cup), когда уже яхта была отправлена в Ростов, у меня неожиданно возник вопрос по экипажу — катастрофический недобор... Все кандидаты отпадали один за другим, оставались считанные дни до выезда, и появилась реальная угроза срыва поездки... Выручил Марк Марков, который спас положение. В течение суток он решил с семьёй вопрос своей поездки, уладил все дела по работе, и мы отправились на регату.

Поехали двумя яхтами: «Грация» («Конрад-25 Р») — капитан Алексей Титов и «Рандеву» («Конрад-25 РТ»), капитаном которой был я. Когда шли в Грецию, ветра были попутные и сравнительно слабые, и шли мы долго. К примеру, переход от Ялты до П-Каррас преодолели за 8 суток.

Не буду описывать, как складывалось наше плавание «туда» и как проходила регата, так как главные события поджидали нас при возвращении домой...

На обратном пути из Греции мы шли вдоль турецкого берега курсом на Босфор. И тут, при подходе к Стамбулу, в Мраморном море ветер стал крепчать с каждым днём. Пришлось зайти в бухту Атаке-Марины, что в нижней части Стамбула, передохнуть. «Очухались», привели себя в порядок, посмотрели город, набрались сил. Надеялись, конечно, что ветер будет стихать, ведь впереди сложное плавание по Босфору и переход через Чёрное море. Но ветер становился всё сильнее и сильнее. За волноломами бухты стоял жуткий гул — волна разгулялась... Смотрю на Босфор, ни од-

ного судёнышка! — попрятались... По радиации нашёл наш теплоход, который стоял на рейде, запросил — сможет ли он нас взять на буксир, чтобы пройти Босфор. В ответ: «Ребята, не «парьтесь», шторм будет 5 дней, надо стоять». Как известно, в Босфоре сильное течение, местами около пяти узлов, а тут ещё «сверху», со стороны Чёрного моря, восьми-балльный ветер. Потому «кораблики» и отстаиваются, чтобы не развалиться... Но у них-то работа, а у нас цейтнот — наши отпуска заканчиваются...

Через три дня ожидания улучшения погоды не выдержал экипаж «Грации». Мы отдали им бак горючего, оставив себе один, и рано утром они ушли. Днём к нашей яхте пришла полиция, спросили про транслох (турецкий налог за проход по проливам, Дарданеллы и Босфор). У нас его не было... Спросили про «Гранию» — мы ответили, что у них, вроде, есть. Было непонятно, поверили они нам или нет... Но нам пригрозили арестом и штрафом... Положение и так нерадостное, а тут ещё угроза ареста (как тут не вспомнить «Ай гоу ту Хайфа!» Владимира Кунина). Пришлось нам с Марком ехать на такси за последние доллары в порт (это в бухте Золотой Рог, куда приходит весь пассажирский флот) оформлять бумагу. Если приглашать агента, то надо 200 \$, а если самим, то оформить можно за 25 \$. Без знания языка, молча, от первого чиновничьего окна до последнего, по указателю пальцем, получили мы проштампованную заветную бумажку.

На следующее утро решили уходить. Но была ещё «проблемка» — сел аккумулятор... Без лага и ходовых огней выходить в плавание (а предстояло пройти Босфор, Чёрное море, Керченский пролив и Азовское море) чертовски опасно. Да и правилами мореплавания запрещено. Зарядное устройство сломалось ещё в Греции, денег на новый аккумулятор или на то, чтобы зарядить старый, уже не хватало... Пошёл на поиски по марине, нашёл нашу советскую яхту, — вроде, из Николаева. Излагаю капитану свою нужду, в смысле зарядного устройства, а меня приглашают

за стол... После нескольких стаканов «чая» и естественно последовавших за этим разговоров в кают-компании про моря и океаны, ребята наконец извлекли из какого-то «гробика» чудо-устройство, якобы зарядное, со словами: «Ты с ним поосторожней, оно у нас чего-то «того»...».

Но до конца этого чёрного дня ещё было далеко... Подключили это «зарядное» к своим аккумуляторам на яхте и к щитку электропитания на пирсе и... вырубилась вся электролиния «F», на которой стояла «Рандеву»! А с ней обесточилось и ещё несколько десятков яхт, запитанных к благам цивилизации... Вместе с «ё-моё» у меня мелькнула мысль о международном скандале — денег-то нет...

Дело было вечером, темнело рано... Марк готов был нырнуть и утонуть, кроме того, я заметил, что борода у него вдруг стала больше... Интенсивные попытки обнаружить что-то тестером не помогали. Вскоре стали подходить люди (видимо, с соседних яхт), лепетали что-то по-своему, но свет от этого не появлялся. Не знаю, сколько прошло времени, но к реальности нас вернул равномерный гулкий стук по нашей причальной линии. Тяжёлой походкой, в чёрной форме, к нам двигался, как робот, не то полицейский, не то работник марины. Подойдя и не говоря ни слова, он щёлкнул тумблером нашего щитка, и... свет на линии появился!!! Фортуна снова нам улыбнулась. Поразмыслив, мы решили больше не рисковать и включить это «зарядное» устройство второй раз не стали. Так и остались без электричества, без света, не только на предстоящую ночь, но и на весь дальнейший путь нашей яхты — на переход через Чёрное и Азовское моря без ходовых огней...

На следующий день, рано утром, взяв три ряда рифов и добавив мотор, мы отчалили и двинулись на шторм Босфора. В экипаже нас осталось трое: я, Марк и моя дочь Евгения. Один из членов экипажа улетел в Россию. Пролив с обычно очень интенсивным движением в тот день был пуст. За 18 часов, что мы выбирались, мимо прошло всего два больших морских сухогруза. С одного из них, тоже

поднимавшегося к Чёрному морю, нам пома- хали руками, — поддерживали... Если ска- зать, что мы шли, то это не совсем правильно. Яхта — под парусами с мощным креном, мо- тор на полную, а смотришь на берег и видишь, практически стоим. Так, улавливая обратный ток воды в изгибах берегов, понемногу продви- гаясь, переходили к излучине другого берега, и так далее, весь день. Особо тяжёлое место было от бухты Золотой Рог до «верхнего» моста, — там, очевидно, самое сильное течение. Вы- шли к морю и увидели, что оно всё серое, и небо, и громадные волны сливаются... И только по пене можно было догадываться, где граница воды с небом. Однако несмотря на этот крайне суровый пейзаж, в море стало лег- че, наладился ход яхты. С вахтами было тоже просто, нас двое мужчин — рулевых, менялись. Иногда, как могла, помогала Женя. Поскольку из приборов работал только компас, и встреч- ный ветер не менялся по направлению, решили двое суток идти одним галсом, потом другим.

По радиоприёмнику «Океан» поймали ра- диомаяки Румынии, сделали обсервацию. На четвёртый день шторм стал стихать, а на пя- тый день, утром, мы вышли на Форос. Днём пришли в Керчь. А там узнаём — в Союзе го- сударственный переворот, ГКЧП! Я поплёлся на рынок за продуктами и овощами, а Марк — на вокзал, ему уже позарез нужно было быть в Перми. У ширса в Керчи стояла яхта «Саша», а на ней «кэпом» наш земляк, Олег Пузанов! Вот так встреча! Хотя я с Олегом раньше не был знаком, времени отмечать знакомство не было...

В тот же день, вечером, оставшись вдво- ём с дочерью, мы отчалили курсом на Ро- стов. За ночь, то есть довольно быстро, про- шли полным бейдевиндом Керченский пролив. А днём и в следующие дни ветерок был сла- бый. После траверза на Мариуполь шли под спинакером, скорость, по моим прикидкам, была не больше трёх узлов. А скорость мы приноровились определять простенько — смастерили лаглинь и определялись по нему или по времени прохождения яхтой брошен- ных с носа остатков от фруктов. Получа- лось сносно. И по такой прокладке, вече- ром следующего дня точно зашли в Дон. Бензин кончился ещё в Босфоре, пришлось и дальше идти под парусом, что в условиях узкого Дона, да при интенсивном движении судов, утомительно. Пока был ветер, шли, но когда течение оказалось сильнее ветра, встали у берега на якорь. Наступила ночь. Недалеко была деревушка. Я подумал: утро вечера мудренее, утром раздобуду бензин у людей в деревне. А утром, как в сказке, по- дошла яхта «Саша» и взяла нас на буксир до Ростова, где мы с Олегом и его экипажем продолжили наше прерванное в Керчи зна- комство, пока не отправили на теплоходах свои яхты по домам — он в Москву, я в Пермь.

Яхта «Грация» пришла в Ростов раньше нас на сутки и стояла уже на берегу в порту. Её я тоже отгрузил на Пермь. А там и мы сами в Пермь улетели. Так закончились наши при-ключения 1991 года, которые будут помниться всю жизнь.

П а р у с н ы й э т и к е т

- Войти на чужое судно можно только, спросив разрешения у капитана;
- капитан всегда прав;
- если капитан не прав, смотри выше;
- не заглядывать в открытые люки и иллюминаторы чужих яхт;
- не бросать мусор за борт;
- всегда спрашивать разрешения, если надо пришвартоваться к борту другой яхты;
- снижать скорость при обгоне другой яхты, не создавать волны;
- первая кружка наливается

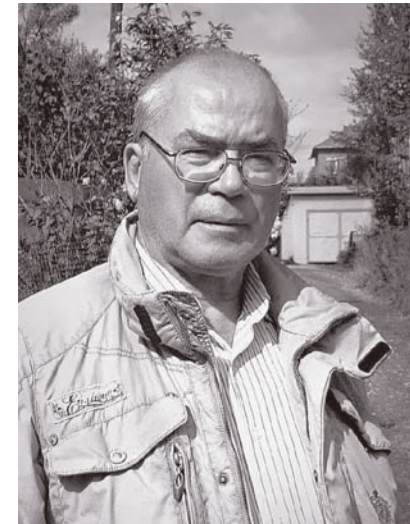
капитану, а первый тост — всегда за дам;

- наряжаются яхтсмены не только перед встречей с дамами, встреча с сушей — это тоже праздник: яхта украшается флажками.



ПРОИСШЕСТВИЯ НА КУБКЕ КАМЫ

Вспоминает Ю. А. Овсянников



ЮРИЙ АРКАДЬЕВИЧ ОВСЯННИКОВ

Родился 26 сентября 1940 года в Перми. Мастер спорта СССР с 1979 года, яхтенный капитан с 1980 года. Один из основателей яхт-клуба «Искра» и его председатель с 1977 по 1996 год. С 1985 по 1989 год — председатель городской федерации парусного спорта. Неоднократный победитель Кубка Волги. Участник и призёр соревнований Балтийская регата, Кубок Чёрного моря, Кубок Онежского озера (1-е место среди яхт «Конрад-24» на яхте «Мираж»). Дважды участвовал в Кубке Эгейского моря в Греции. Занимался парусным спортом вплоть до 2008 года. По его стопам пошли сыновья Олег и Лев, внуки Глеб и Денис.

В 1967 году Кубок Камы впервые про- ходил до города Чайковского. В нём участ- вовали всего две яхты, «Фолькбот» № 85 «Румб» под моим командованием и «Дракон» с достроенной на нём рубкой. Экипаж «Рум- ба» состоял их четырёх человек: я и «старые» по тем понятиям яхтсмены Олег Флоринский, Николай Каменских и Валерий Ворончихин. Плавание имело печальные последствия...

Ночью, около Осы, в условиях плохой по- гоody (гроза), наш «Фолькбот» столкнулся с транспортным судном — попал под «само- ходку», под грузовой танкер. Мы на яхте ви- дели, что идёт какое-то судно, но, судя по рас- положению ходовых огней, оно должно было пройти мимо. На вахте, «на руле», был Олег Флоринский, на парусах работал Николай Каменских, мы с Валерием незадолго до ЧП сдали вахту и спокойно спали в рубке и вдруг ощутили сильный удар в борт яхты. Раздался страшный треск и крики вахтенных: «Ребята, спасайтесь, сейчас все потонем»!!! Удар при- шёлся на тот борт, где я спал. От удара я отле- тел на противоположную сторону рубки. Удар пришёлся в самый центр яхты — в сечение мидель-шпангоута. Обшивка проломилась, и в рубку хлынула вода. Наша реакция была молниеносной — резко проснулись и, непонят- но до сих пор как, одновременно, вдвоём, про- скочили через довольно узкий люк яхты в её кокпит. Громада форштевня танкера угрожа- юще нависла над накренившейся яхтой. Пред- ставьте себе эту ночную драму в непогоду...

Танкер был гружёный, якоря висели низко, и мы уцепились за них. По ним же вскарабка- лись вверх до клюзов, а там и на палубу. Тан- кер сбросил ход — и нас, к счастью, заметили. Заметили, вернее, не нас, а поняли то, что на что-то налетели... Ведь для такой громады, да ещё гружёной, яхта «Фолькбот» была просто мухой. Но нужно было спасать яхту, которая ещё держалась на плаву. Подбежала команда танкера. С танкера сбросили трос, чтобы эки-





Ю. А. Овсянников в Эгейском море



Денис Овсянников

паж яхты зацепил его за что-нибудь на лодке с тем, чтобы её можно было бы отбуксировать на мелкое место. Мы вновь спустились на яхту, закрепили буксирный трос. Но ничего не вышло — только танкер тронулся, «Фолькбот» затонул... Затонул прямо на фарватере, не оставив над водой даже верхушку мачты... Как потом выяснилось, глубина Камы здесь оказалась около 20 метров... Танкер причалил к пристани Беляевка. Составили акт о столкновении, и танкер пошёл дальше в свой рейс.

Надо было добираться домой, в Пермь. Но как? Ведь всё, в том числе и деньги, утонуло вместе с яхтой. Даже не во что было переодеться. Не на что купить еду... Утром следующего дня нас «Метеором» отправили в Пермь бесплатно... как потерпевших кораблекрушение.

В портназдоре Перми пришлось вновь давать показания по случившемуся. Серьёзных последствий для экипажа со стороны речников не последовало. Виновными оказались обе стороны: на танкере не было носового огня, что не позволило вахте «Фолькбота» определить размеры судна и его траекторию движения, а на «Фолькботе» вообще не было ходовых огней, что вообще-то являлось очень серьёзным нарушением. Но, видимо, это происшествие решили просто «замять». Ведь никто не погиб, а что яхта ушла на дно, то это беда экипажа...

Предстояло спасти яхту, поднимать её с камского дна. Спустя несколько дней, через «КБМАШ» организовали её поиск. Наняли катер, плавучий кран. Вспомогательный катер долго тралил дно фарватера цепью, пока не обнаружили яхту. Олег Флоринский в снаряжении аквалангиста осуществил спуск к затонувшей яхте, так как водолазы не знали, куда заводить тросы для подъёма лодки, завёл трос за рым подъёма. Олег Флоринский был очень разносторонним, талантливым человеком — занимался не только парусом, но и подводным плаванием, как теперь называют — дайвингом, горными лыжами, был

прекрасным фотографом и кинооператором-любителем. А на мотоцикле гонял так, что современные байкеры могли бы ему позавидовать.

Яхту подняли из воды и доставили на берег. Затем её погрузили в машину и отправили в Пермь. Со временем, в течение двух лет, её восстановили и назвали «Касатка». Хотя сначала предполагалось назвать яхту «Наутилусом», но посчитали это название после данного происшествия саркастическим намёком...

Любопытный случай произошёл с нашей яхтой на Кубке Камы. Шли мы хорошо, в лидерах, но вдруг видим, что все стали нас обгонять, даже какие-то «затрапезные» гонщики. Ничего понять не можем, паруса в порядке, стоят нормально... Решили проверить днище яхты, вдруг рыбацкие сети зацепили или водоросли на перо руля нацепили. Было холодно, вода была тоже весьма холодной, но надо было в неё лезть. Вызвался наш двухметровый матрос Андрей Бушуев. Схватили его за ноги, он в воду голову и туловище опустил, поковырялся и... вытащил бревно! Оно, оказывается, было расколото на две половинки и зацепилось за киль. Так яхта и тащила его перед собой. Как убрали его, то вскоре догнали и обогнали весь флот.

Ещё был случай в одном из заливов на нашей Каме. Пристала к нам местная молодёжь из Полазны. Повздорили... Стали они яхту камнями закидывать, голову из люка высунуть было нельзя. В экипаже опять же был Андрей Бушуев, ростом он выше двух метров и атлетического телосложения, очень крепкий. Выскочил он из яхты, схватил здоровое шестиметровое бревно и начал им махать, разгонять хулиганов. Они так испугались, что бежать не могли, ноги не несли...





**ОЛЕГ
ЮРЬЕВИЧ
ОВСЯННИКОВ**

Родился 8 марта 1961 года в Казани. Заниматься парусным спортом начал в 1975 году в яхт-клубе «Искра», куда его привёл отец. Во время учёбы в Пермском политехническом институте занимался в яхт-клубе «Бриз». Затем вернулся в «Искру» и гонялся на швертботе класса «470», занимал первые места в городских соревнованиях. Потом выступал на крейсерской яхте «Конрад-25 Р» «Акварель». Участвовал в международной Балтийской регате. Участвовал во всесоюзной регате крейсерских яхт Кубок Онего, в международной регате Кубок Эгейского моря, в выездных Пермских парусных неделях. Участвует практически во всех пермских регатах и неизменно занимает призовые места. В 2013 году избран в президиум Пермской краевой ФПС ответственным за детский парусный спорт. Мастер спорта.

В ЗАЛИВЕ ПЕТРА ВЕЛИКОГО

Вспоминает О. Ю. Овсянников

Самый сильный экстрим, который пришлось мне испытать, был во Владивостоке, на Чемпионате России в классе «Конрад-25Р» в 2006 году. Как известно, лодки там дают в аренду, и в иногородние экипажи включают местного яхтмена. Вот и в наш экипаж включили такого. Кроме обычных вахт в гонках он также должен был следить за арендованной лодкой. Более всего он трясся над мачтой — не пил, не ел, по ночам не спал, всё «мачту караулил». В очередном этапе мы финишировали у о. Вознесения. Там были фуршет, дискотека, ну и этот яхтмен крепко выпил. И наконец-то уснул на яхте непробудным сном, усталость накопилась... Утром началась гонка. Были сильный ветер, высокая волна, а яхтмен этот спит и спит не чувствуя непогоды. Ведь первый раз за все гонки уснул. Ветер уже потерял свою штормовую силу, но осталась крупная зыбь, и лодку сильно болтало на ней. В это время мачта (видно, была она старенькая) и рухнула. Возможно, и мы перемудрили что-то с ахтерштагом. «Караульщик» наш был в шоке — не сберёг всё же мачту...

В эту регату ветра в заливе Петра Великого дули лютые. В одну из гонок яхты попали в ночной шторм, причём с дождём. Наша яхта шла мимо вертикальных скал Пальцы, торчащих прямо из моря. Курс держали по данным навигатора GPS. Вдруг замечаем, вроде, скала прямо по курсу... Светим фонарями. Но не видно ни зги — ливень рассеивает свет от фонарей... Послали на нос яхты помощника с фонарём, скалу искать. И вдруг эта скала вырастает буквально в нескольких метрах от форштевня нашей яхты! Помощник высветил её фонариком! Еле увернулись, избежали трагедии, но ещё долго не могли унять волнение в душах. Когда совсем сильно задувало, снимали все паруса и просто дрейфовали, пережидали «свистодуй». Там же, во Владивостоке, во время гонок наши яхты угодили в зону учений ВМС: какую-то скалу расстреливали из пушек недалеко от нашего маршрута гонок. Перелетавшие мимо цели снаряды шлёпались прямо между идущих яхт...



Олег Овсянников (справа) на яхте «Искра». 2013 год



**АЛЕКСАНДР
АНАТОЛЬЕВИЧ
ОНОРИН**

Родился 17 октября 1945 года в Перми. Парусным спортом начал заниматься в 1963 году в парусной секции ДСО «Водник». Участвовал в регатах Перми и Пермской области, в Поволжских регатах, в Первенствах ЦС ДСО «Водник». В 1981—1985 годах занимался парусом в яхт-клубе «Кабельщик», в 1986 году перешёл в яхт-клуб «Бриз». Победитель Кубка Камы 1983 года. Кандидат в мастера спорта СССР. Судья Всероссийской категории. Принимал участие в судействе Чемпионатов мира и Европы, меритель олимпийских и национальных классов яхт. С 1990 по 2003 год возглавлял Пермскую ФПС. Неоднократно являлся тренером — представителем детско-юношеской сборной команды Пермской области по парусному спорту на выездных всероссийских соревнованиях.

ВПЕЧАТЛЯЮЩИЙ СПИСОК

С начала 1980-х годов участвовал в судействе таких соревнований, как Первенство ЦС ДСО «Труд», Сибирская регата, Кубок Волги, Поволжская регата, Первенство ЦС ДСО «Буревестник», Черноморская регата, Первенство РФ, Чемпионат РФ, Кубок РФ.

2000 год — Чемпионат Европы в классе «470» (г. Анапа) — старший судья на финише.

В 2004 году участвует в судействе Весеннего первенства России и Балтийской регаты.

В 2005 году — судейство Чемпионата мира в классе «49-er» и Чемпионата мира (Золотой кубок) в классе «Финн» в качестве судьи на сигналах (г. Москва).

В 2006 году — главный судья на Кубке России (г. Анапа) и первой Спартакиаде молодёжи России, участвует в судействе Чемпионата Европы в классе «Снайп» среди женщин (г. Москва) в качестве судьи на старте.

В 2006 году — заместитель главного судьи на международной регате крейсерских яхт Кубок Онега.

В 2007 и 2008 годах — на Чемпионатах РФ в классе «четвертьтонник» (г. Дубна) был заместителем главного судьи.

В 2001—2009 годах неоднократно назначался главным судьёй соревнований Спартакиада учащихся России, Спартакиада молодёжи России.

В 2009 году являлся главным судьёй в Весеннем первенстве России (г. Геленджик) и в должности заместителя главного судьи участвовал в судействе на Кубке Р. Е. Алексеева с параллельным зачётом Чемпионата РФ в классе «четвертьтонник» (г. Городец).

2010 год — участие в судействе 2-й Летней спартакиады молодёжи России (г. Санкт-Петербург) и в Открытом первенстве России в неолимпийских классах (г. С.-Петербург).

Многие годы был председателем Пермской коллегии судей по парусному спорту. Участвовал в организации и проведении семинаров для яхтсменов и судей, в работе Квалификационной комиссии при ПФПС. До последнего времени продолжает участвовать в судействе пермских регат всех рангов — Кубка Камы, Кубка Прикамья, Кубка Демидково и др.



Слева направо: В. Фролов, А. Онорин, Д. Рогачев, В. Адеев. 2004 год



Судейская бригада — ветераны яхт-клуба «Бриз» А. Онорин (слева), М. Медведев, Л. Грибель. 2004 год



**ГЕОРГИЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ
ПАК**

Парусным спортом начал заниматься с 12 лет, когда записался в судомодельную секцию морского клуба ДОСААФ, которой руководил известный пермский яхтсмен — старейший на Урале парусник Геннадий Фёдорович Ханжин. Стойкое увлечение парусом началось с 1973 года, когда он попал в экипаж яхты «Парма» национального класса Л-6. Много лет выступал в экипаже, постоянными членами которого были Б. Моховиков, С. Барзда, В. Бурцев, Б. Зеленин, И. Кузнецов, В. Адеев, Б. Петровский. Ежегодно принимал участие в регатах местного и всесоюзного уровня.

КУБОК БАЛТИЙСКОГО МОРЯ 1980 ГОДА

Вспоминает Г. А. Пак

Регата проходила по маршруту: Ленинград — маяк «Хельсинки» — Таллинн — маяк Свенска Бьёрн — Калининград — остров Эланд (Швеция) — Рига. Протяжённость маршрута составляла 1087 морских миль. Экипаж нашей пермской яхты «Парма» типа Л6 постройки конца 1972 года, выступавшей под номером 3629, возглавлял яхтенный капитан, мастер спорта СССР Станислав Барзда, а я был старпомом. Владимир Бурцев был механиком и корабельным «врачом», в обязанность которого входила раздача экипажу в экстренных случаях лечебной дозы медицинского спирта. В составе экипажа были также Борис Петровский — токарь завода им. Свердлова, Борис Зеленин и Иван Кузнецов — инженеры того же завода.

Яхту в Ленинград, недели за две до регаты, нам доставили в трюме сухогруза «Волго-Дон» на куче угля, который заменил ей кильблоки. Сами в Ленинград прибыли самолётом. Надо было ещё много поработать с яхтой, чтобы подготовить её к соревнованиям. Надеялись использовать помощь судовой верфи, напротив которой мы стояли в рабочей гавани Центрального яхт-клуба. Верфь помогла нам мало — везде требовали большие деньги. Хорошо хоть, смогли полностью снарядить мачту, доведя её «до ума». Кстати, делали нам мачту несколько раньше, на этой же верфи, из сплава АМГ круглого сечения, так как на предыдущем Кубке Балтики на нашей «Парме» была сломана «родная» деревянная мачта. Но дома, в Перми, мы новую мачту до конца оснастить не успели.

Дня за три до гонок основные работы были сделаны. Требовалось только покрасить борта и запастись продуктами на гонки, поскольку продуктов у нас не было вообще. Но и эти, казалось бы, мелочи представляли в то время очень большую проблему, поскольку ни красок, ни тем более мясных продуктов не было даже в Питере. Старики это хорошо помнят...

Стас мне доверил почти невыполнимую миссию — достать тушёнку. Как её доставить — неизвестно... Однако я придумал ход, конечно, наивный и сомнительный. Я решил пробиться к начальнику питерской конторы «Гастроном», «выбить из него слезу» (а может быть, и самому её пустить) и «выцарапать» пару десятков банок тушёнки. Для этого я прихватил все судовые документы, чтобы доказать правдивость своих слов. Самое интересное, что к нему я смог попасть без всяких проблем. Его роскошный кабинет с богатой лепниной находился в каком-то дворцовом здании. Я стал было рассказать нашу душеспасительную историю о предстоящем плавании... «Что Вам нужно?» — спросил чиновник, не взглянув на мои документы. «20 банок тушёнки» — выпалил я. Чиновник поднял трубку и куда-то позвонил: «К вам подъедет — как Ваша фамилия? (это мне) — Пак. Выдайте ему 10 банок тушёнки...» «Езжайте в Елисейский (это опять мне), получите. Всё!» Тут же я рванул в Елисейский, нашёл завскладом, который и провёл меня по своим подвальным загашникам. Чего же там только не было — и окорока, и копченые колбасы, и копчёная рыба, всякая икра и прочее и прочее. От такого фантастического изобилия голова пошла кругом. А наверху, в торговом зале, пустота...

Как я ни уламывал торговца, ничего сверх 10 банок тушёнки я не получил.

Старт первого этапа был назначен в 13 часов 10 августа, на траверзе маяка «Толбухин». Ветер 5 баллов от NW, — прекрасный ходовой ветер. Старт и курс на маяк Хельсинки — бейдевинд. Главное, как принято даже в крейсеровских гонках, хорошо стартовать. А это было делать выгодно у внешнего стартового буя, который оказался несколько наветреннее по стартовой линии. Но так же думали и наши соперники, весьма искушённые в парусе питерцы и прибалты. Поэтому стартовать у буя собралось не менее 50 яхт нашей стартовой группы, в основном того же класса Л-6. Как бы то ни было стартовали мы грамотно, пересекли стартовый створ со стартовой ракетой,

в густой «толпе» яхт-соперников. Удивительно, что в таком столпотворении не произошло ни одного навала и фальшстарта! А может быть, мы просто не заметили... Но мы стартовали абсолютно чисто, иначе бы прибалты и питерцы, привыкшие подавать протесты по самому мельчайшему поводу, тут же постарались бы опротестовать нас, и потом, после гонки, настроили бы на нас «телегу». Яхты «весело побежали» под хорошим ходовым ветром в крутой бейдевинд курсом на маяк. Постепенно яхты наших друзей-соперников разошлись своими путями. В пределах видимости осталось несколько яхт, и большинство из них, к нашей радости, за кормой! Быстро наступила холодная балтийская ночь. Воздух был прозрачен и чист, многочисленные островные маяки просматривались хорошо. Довольно скоро мы разобрались с этими маяками, только иногда путались с их положением, когда меняли галс. Пошли острова: Сескар, Малый, Мощный... Впереди, по нашим расчётам, должен был уже показаться маяк Гогланд-южный, но шёл час за часом, а он всё не показывался... Может быть, мы что-то напутали, меняя галсы, и идём не туда?

А ветер между тем крепчал. На курсе «крутой бейдевинд» волна била прямо в нос яхты и практически полностью останавливала судно. Пришлось уваливаться до полного бейдевинда, чтобы пересекать волну по касательной, но идти быстрее, пусть даже ценой дополнительных галсов. Ветер между тем продолжал усиливаться, наш анемометр показывал уже 18 метров в секунду (вымпельный ветер).

Надо сказать, что, лавируя ночью, в шторм, между множеством островов Финского залива, зная, что острова эти богато напичканы каменными рифами и не одно судно нашло здесь свой последний приют, чувствуешь себя, мягко говоря, «не в своей тарелке».

Тогда, на первом этапе, нам казалось, что мы попали в редкой силы шторм. Нам не дано было знать, что этот шторм — «игрушка», «цветочки», по сравнению с тем, что нам пришлось пережить на третьем этапе.

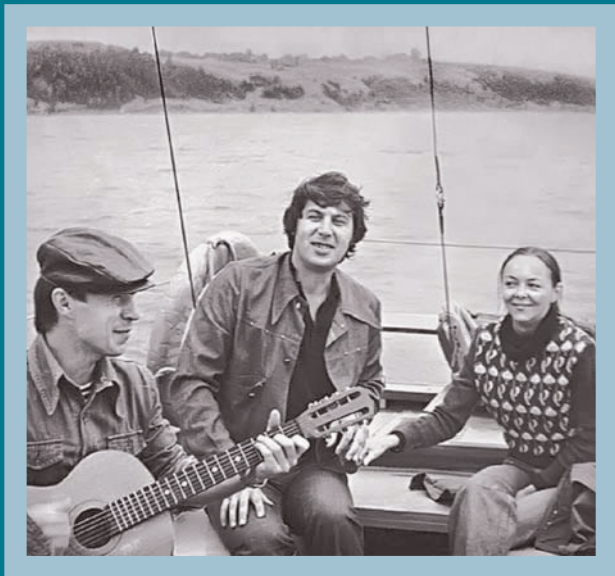
Сделать красивый поворот перед судейским судном нам не удалось — «запурхались» с подъёмом спинакера. В конце концов спи-



Г. А. Пак в штормовом море



Яхта «Парма» в гонке



На яхте «Парма».
Слева направо: Николай
Петров, Георгий Пак,
народная артистка РСФСР
балерина Галина Шляпина.
1980-е годы.

накер водрузили на место, и бойко, в полный бакштаг, «побежали» на Таллини. Соперники шли рядом, кто-то был впереди, но сзади их оказалось, к нашей радости, гораздо больше. Шторм к этому времени значительно поутих, ветер «упал» до 7-8 м/с. Волна, соответственно, тоже поубавилась. Показался на горизонте о. Сааремаа, издали похожий, из-за своих многочисленных радиорелейных мачт, на крейсер. А вскоре мы увидели и о. Аэгна и за ним о. Найсаар.

В Олимпийскую бухту Таллинна мы вошли 12 августа утром, пойдя 180 миль по генеральному курсу. Оказалось, что мы пришли 20-ми из 87 гонящихся яхт. А среди них были такие гранды паруса, как яхты «Балтика», «Енисей», «Кама», «Ника», «Солярис», «Селена», «Русь», рижская «Рига», «Синяя птица», и множество других заслуженных экипажей яхт из Ленинграда, Москвы и Прибалтийских республик. Так что своим местом в общем зачете мы были вполне довольны и горды собой. Более того, по результатам первого этапа, мы, с Володей Бурцевым, выполнили «первый норматив» мастера спорта.

На следующий день, 13 августа, в 10 час стартовала наша 3 гоночная группа. Стартовый створ расположили в 5 кабельтовых от гавани. яхт-клуба. Стартовали уже лихо, опять с выстрелом, в полный гоночный бейдевинд. Однако потом пришлось привести до крутого бейдевинда, поскольку генеральный курс пролегал в опасной близости к острову Найсаар, а от него шла каменистая отмель до 2 миль от берега... К нашему удивлению литовская яхта «Конрад-54», стартовавшая в первой стартовой группе, пошла значительно ближе нас к острову. Не успели мы обсудить непонятное решение её капитана, как этот Конрад, больше нашей яхты раза в полтора и, соответственно, имевший намного большую осадку, неожиданно, на полной скорости остановился, едва не сделав оверкиль через нос. Затем встал, как вкопанный, с огромным креном на левый борт. Следуя морской этике, мы со всеми предосторожностями подошли к нему. «Ребята, вам помощь нужна?» «Справимся сами», —

ответили они. «Ну, с Богом!». На том и расстались...

Всё-таки и мы «проскрежетали» по камушкам Найсаара, но на камни не сели.

Второй этап регаты был «штурманский», то есть он был разбит на две части, на которых штурману надо было хорошо поработать: о. Найсаар — о. Свенска-Бьёрн, что от него в 138 милях, почти у самого шведского побережья, а дальше следовал поворот на Калининград, точнее, на пос. Пионерский, неподалеку от Калининграда. Общая протяженность этапа 435 миль по генеральному курсу. Сделав максимально точную прокладку курса, мы, в лавировку, двинулись к этому шведскому острову. Лаг на лавировке показывал 6—6,5 узлов — довольно прилично для нашей яхты.

Соперники поначалу шли кучно, но к вечеру лавировка разбросала яхты по морю, и мы оказались в компании всего трёх яхт. К ночи осталась на виду единственная яхта, в кабельтоне по носу.

Вместе с ней и дошли до Бьёрна 15 августа в 13.00. Первой судейское судно обогнула «Синяя птица» — так, оказалось, звали нашего попутчика. Спинакер они поставили быстро и красиво. Мы тоже в грязь не ударили, спинакер взлетел в секунды, одновременно со спускаемым стакселем, и сразу же наполнился ветром. Мы были весьма довольны собой. Наверно одобрили нас и судьи, так мы подумали. К Калининграду мы пошли уже под спинакером, изредка снимая его при отходах ветра. В целом, второй этап оказался самым спокойным.

Финишировали мы 18-ми в нашей зачетной группе из 29 яхт Л-6, т.е. стойкие середнячки. В целом, мы были вполне довольны — после нас были заслуженные экипажи из Ленинграда, Москвы, Прибалтики. Первыми пришли традиционные балтийские призёры — «Фортуна», старушка «Нева».

Старт 3-го этапа, Пионерский—Рига протяженностью 430 миль был назначен на траверзе местного курорта Светлогорск, 19 ав-



густа, в 13 часов, в полный штиль мы стартовали... Многие яхты пересекли стартовый створ кормой вперед из-за сильного свального течения. Мы же особо не выделялись, и вышли на старт правым бортом. Никакими силами невозможно было поставить яхту на «путь истинный». Течение сводило на нет все наши усилия. Впрочем, также как и всех остальных яхт. Забавно было наблюдать, как большой парусный флот с обвислыми парусами толчется на маленьком участке моря, носами во все стороны света. Парусники знают, какое мучение доставляет затяжной штиль. Нам оставалось только гадать, сколько долго он будет нас мучить. Прогноз, которым нас снабдили перед стартом, ничего радостного не предвещал — затяжной штиль! Только к 18-19 часам подул, наконец, слабый ветерок не более 3 м/с. Но уже кое-что. Тотчас все яхты разбрелись по сторонам. Мы, водрузив всю парусину, в т. ч. и «опечатанный» спинакер, который был не в обмере, весело побежали, взяв курс на маяк Эландс-Сёдра-Грунд. Обогнув его левым бортом, как было предписано гоночной инструкцией, повернули вместе с ветром, который к тому времени усилился до 10 м/с от NO, что не вписывалось в прогноз...

Между тем, ветер крепчал, и начал поворачивать на SSW, барометр стремительно падал, волны в открытом море стали достигать двух — трёх метров, но длина волны увеличивалась, достигая 60—70 метров (об этом мы узнали уже на берегу). На рассвете 20 августа мы уже увидели латвийский берег в районе г. Лиепая. Шторм уже набрал хорошую силу, а барометр всё падал и падал. Скорость ветра достигла 18 м/с, а волна трёх метров, отдельные волны и больше, но мы упорно не снимали спинакер. Яхту валило с борта на борт и мы опасались, что в конце концов порвётся спинакер, но гонка есть гонка, и Бог с ним, со спинакером, тем более, что он был не в «обмере». По некоторым признакам мы если и не были первыми в этом этапе, то точно находились в числе лидеров. Рядом шли фавориты — «Фортуна», «Сольвейг». «Кама». «Синяя птица», последняя метра в 70 мористее нас. Временами мы оба проваливались между волнами и не виде-

ли друг друга минут по пять. Сейчас я думаю, что мы были довольно легкомысленны, неся полные паруса, тогда как все соседи не только сняли спинакеры, но и зарифились.

Я был на руле, когда яхту занесло в классический «бродинг», так как его описывают в учебниках. До того мы несколько раз с трудом удерживали яхту от бродинга, но там ветер был послабее и мы успевали отреагировать в управлении яхтой. В этот раз ветер и волна, как сговорившись, навалились на нашу яхту и положили её на правый борт. Спинакер лег на штормовую волну, мгновенно набравшись воды, а яхта стремительно и неконтролируемо стала приводиться, потянув за собой тонны и изо всех сил, стоя на комингсе кокпита, с трудом удерживать румпель над головой, рискуя сломать перо руля или погнуть баллер. Спинакер, почувствовав волю, сбросил воду, оглушительно хлопнул, и... порвался на множество полосок 5-6 см шириной. К счастью и руль и мачта не пострадали, но вполне могли бы пострадать... Ну, что тут скажешь? Больше никогда в своей парусной жизни я не доводил ситуацию до критической точки. Век живи — век учись. Быстро «содрали» спинакер с мачты, точнее полоски его, поставили ходовой стаксель, но все же не стали рифиться, не хотели упускать своего положения одного из лидеров. Мы уже подходили к Лиенае, как заметили гидрографическое судно, обходящее яхты и затем двинувшись курсом на нас. Я не вполне понял его маневры, и когда судно подошло слишком близко к нам, приготовился изменить курс, пропустив его, хотя по правилам МПСС он не имел права пересекать наш курс. Но тут он резко отвернул от нас. И пошел к другим яхтам.

Какой-то смысл в его маневрах у него был, хотя он никак нам не сигнализировал.

Присмотревшись к гидрографу в бинокль, я, наконец, заметил на его сигнальной мачте несколько шаров и ромбов. Все ясно, штормовое предупреждение!

Посмотрели сигнальную книгу — жесткий шторм от SW. Подумали — опоздали ребята с предупреждением, он уже всю свирепствует, 7-8 баллов по шкале Бофорта.

Но, как оказалось, это была всего лишь репетиция шторма! Настоящий шторм ждал нас впереди! А барометр всё падал! С 763 мм рт. столба за сутки он опустился до 729 мм! В моих заметках я отметил: «ещё немного и мы будем задыхаться...». Ветер всё усиливался, волны становились мощнее, вся поверхность моря покрылась пенными гребнями, пена стелилась горизонтально, по всей поверхности моря. Волна до четырёх метров. Грот зарифили, стаксель убирать не стали. Ветер и волны были строго попутными, стало быть, курс наш фордевинд — полный бакштаг. Вынесли зарифленный грот и стаксель на «бабочку». Оттяжку грота-гика провели, в нарушение всех правил, не к мачте, а к носовому кнехту, через носовую утку — «для надежности», чтобы грот не перекинулся на другой борт при неожиданной потере яхтой курса и не наделал бы при этом бед. И скоро жестоко заплатились за свою самостоятельность. На гребне очередной волны всё же произошёл произвольный поворот фордевинд... Гротагик натужно взвыл, и по месту крепления оттяжки, сломался почти пополам, изорвав наш «боевой» грот. Лишившись паруса, яхта заметно сбросила ход, волны стали жестче трепать яхту, заваливая её с борта на борт в бешеном ритме. Не то что стоять, сидеть было невозможно при этой качке! Работать приходилось лежа, закрепив страховочный пояс и инстинктивно соблюдая закон «одна рука для работы, другая — для себя». Стоило приподнять задницу, как невероятная сила стремилась скинуть тебя в море. Ползком добравшись до гика, мы с Борей Петровским и Володей Бурцевым с огромным трудом, буквально зубами сдернули грот, сняли гик, примотав к нему что-то вроде хирургической лонгеты, спинакер-гик. Так же с большими трудностями, сумели поднять трисель — штормовой грот.

Затем, опять же ползком, мы с Борей Петровским добрались до штага, «содрали» порванный стаксель, нацепили и подняли штормовой стаксель, площадью не более 6 кв. м., жесткий и толстый, как фанера. Держась двумя руками за талреп штага, я посмотрел вниз. Яхта в этот момент взобралась на очередную гребень. Под носом зияла пропасть не

менее 7-8 метров глубиной; дна её почти не видно. И с этой высоты наша яхта рухнула в пропасть, воткнувшись в подошву следующей волны, накрыв нас с Борей с головой. Но по палубе гребень волны пробежал не причиняя ей никакого вреда. Мужественный наш корабль проделывал такие маневры уже более суток! После всех этих манипуляций яхта стала гораздо более управляемой и хода почти не потеряла — у меня записано: «ход — 6 узлов». Внутри, в рубке, тоже творилось что-то невозможное. Всё, что было плохо закреплено, сорвалось с места и производило оглушительный грохот, металось по каюте — кастрюли, миски, ложки, тушенка, инструменты. Но ловить всё это барахло было некогда, да и бесполезно. Посмотрели в трюм — вода накопилась под самые стлани...

Включили электро-помпу. И, чудо(!), она заработала! Выкачали всю воду из трюма, насколько это было возможно при таком шторме. Наступала ночь 21 августа. Вдобавок ко всему, часа в 23 20 августа разразилась сильнейшая гроза с градом. Вокруг непрерывно ударяли молнии и гремел сильнейший гром. Без перчаток на румпеле явственно ощущался небольшой, но вполне чувствительный электрический ток, возникающий при каждой вспышке молнии, которые ударяли в воду совсем близко от нас. Замерили скорость ветра — даже глазам не поверили — 30 м/с! Перемерили — 32 м/с!! Ураган по шкале Бофорта начинается с 29 м/с!.. Стало быть, мы находимся в центре скандинавского циклона, о котором мы слышали по польскому радио ещё днём — они предупреждали своих рыбаков. Мы тогда мало, что поняли, польский язык мы, естественно, не знали, но по отдельным словам, похожие на русские, (некоторые польские словечки я запомнил на всю жизнь — «захмурение», «бужа») догадывались, что предупреждение это ничего хорошего нам не сулит. 12 баллов по ветровой шкале — скорость ветра, соответственно шторм 9 баллов!

Звуковое сопровождение разгулявшейся стихии трудно передать... Огромные многометровые волны низвергаясь своими гребнями издают рёв, подобный рёву множества само-

лётных реактивных двигателей, когда ты стоишь невдалеке от них.

Такелаж визжит, каждая снасть издаёт свой, казалось прощальный визгливый «крик», все блоки, талрепы, карабины скорбно воют в полный свой голос. Рангоут громко гудит, корпус яхты натужно и жалобно скрипит, а внутри яхты что-то катается и гремит. Всё это перекрывается оглушительным громом и непрерывными вспышками молний. Шум ливня даже и не слышно. Пересекая траверз порта Вентспилс в 23.35, Боря Петровский заорал мне прямо в ухо (иначе я бы его не услышал): «На нас валит корабль»!! Я был за рулём, но в непроглядной тьме ничего не мог различить. Вдруг, метрах в 6 по правому борту стремительно пронеслась высоченная башня, издавая какой-то похоронный звук низкого тембра. Морской буй догадался я, но ни испуга, ни каких либо эмоций вид этого буя у меня не вызвал — не успел вызвать. Только уже в Риге, вспоминая этот эпизод, я понял, какая опасность нам тогда грозила. А если бы мы въехали в этот буй?

Вскоре после Вентспилса — наблюдаем вокруг яхты свечение моря. Что это? В холодной Балтике, да ещё в конце августа, люминисценции планктона, как в южных тёплых морях, не бывает. А через 15-20 минут после свечения моря, возник ещё один малообъяснимый феномен — по мачте, в районе верхних красниц, стремительно поползли в направлении топа маленькие молнии (иначе их не назовешь)... Огни святого Эльма, — пронеслась у меня мысль. Стало совсем, мягко говоря, не по себе... По морским суевериям, огни святого Эльма возникают перед гибелью корабля... Уже потом, отдохнув, я пришел к выводу, что ничего удивительного в этих явлениях не было. Вся ночь эта была расплавленным небесным электричеством....

Между тем, яхта неслась с бешеной скоростью (в темноте трудно оценить реальную скорость, а по нашим замерам — 6-7 узлов) в черной мгле, среди огромных бурунов, которых производила наша яхта, накладывая свой бурун на кипящее море. Водная пыль, срываемая ураганным ветром и смешиваясь с ливнем, больно секла открытые части тела,

особенно доставалось глазам. Разговаривать было невозможно. Во-первых ничего не было слышно. Во-вторых, ветер, попадая в открытый рот, стремился выдрать челюсти.

Так что, наш говорливый экипаж вынужден был замолчать почти на двое суток. Несмотря на огромное напряжение и естественный страх, огромный душевный подъём и восторг вызывал у нас (по крайней мере у меня) эффект глиссирования яхты на попутной волне.

Оседлав гребень волны, яхта, окутанная кипящим буруном, неслась на этом гребне со скоростью волны, немного в наклон к её подошве, но не скатываясь в неё, переставая слушаться руля. Скорость наша сильно возрастала, но измерить её было невозможно.

В таком режиме удавалось держаться от силы минуты две-три, затем яхта скатывалась в основание волны, парус там заполаскивал, скорость снижалась, пока мы не ловили следующий гребень. Это было великолепно!

По нашим расчетам, после Вентспилса, которого мы на мгновение увидели в небольшом разрыве окружающей нас хмари, должен быть мыс Микельбаха с маяком Овиши, после чего мы должны были повернуть в Ирбенский пролив на 60 градусов к S. курсом на Ригу. Но в плотной темноте, и, главное, в той завесе из кипящей морской пены и горизонтально хлещущего ливня не было видно ничего.

Вопреки нашим ожиданиям, ураган не только не стих, но ещё больше усилился, что не удивительно — мы вошли в узость, образованную мысом Микельбаха и островом Сааремаа. Ирбенский пролив стал аэродинамической трубой для урагана. Ветер же повернул вместе с нами. Но через два часа мы прошли эту трубу, и сила ветра заметно упала. Ливень практически прекратился, исчезло свечение моря вокруг нашей яхты и эти страшные огни св. Эльма. Волна стала намного меньше и яхту не так бросало. С большим облегчением мы поняли, что ураган иссяк... В 2.30 мы сдали вахту Стасу и без сил, не сняв даже непромоканцы, завалились спать, сразу же провалившись в сон. Не мешала ни бешеная качка, ни завывание ветра, всё ещё сильного, ни струйки воды, протекающей из негерметичных стыков рубки и палубы на наши физиономии.



Проснулись часов в 9, от какой-то непонятной тишины. Не слышны хлопанья парусов, не гудят ванты и яхта идёт ровно, почти без качки, не трещат блоки. Неужели всё закончилось? Выскочив на палубу, с радостью обнаружили, что подходим к устью Даугавы, вдали виднелась Рига. От урагана не осталось и следа. Финиш. Тихая рижская гавань Центрального яхт-клуба. Пришли в 15.30, 21 августа, 9-е в своей стартовой группе. А после пересчета, с учётом гандикапа, оказались 11-ми. В клубовской гавани несколько ранее нас, уже стояли 4 яхты, и ещё 4 прошли в яхт-клуб «Моряк», расположенный недалеко от морского вокзала. Выскочив на пирс, я чуть не упал, но выровнявшись, неведомая сила вновь бросила меня к земле. Прошло минут 5, пока я не обрел относительное равновесие.

Качка, стало быть, продолжилась для нас и на земле. Насколько я заметил, качало всех нас. Физиономии наши стали весьма живописные — бордового цвета, у многих ссадины, а у некоторых и порядочные фингалы под глазами; глаза красные у всех. Такие же физиономии были и у наших соперников. Сбравшись на пирсе, мореходы громко, как будто старались перекричать былой шторм, делились своими впечатлениями, единодушно решив, что такое они испытали впервые в жизни. Едва добравшись до яхты, мы все свалились в глубокий и, наконец-то, спокойный сон. Прошли почти сутки, а яхты всё ещё приходили с моря. Практически у всех паруса были изодраны в клочья..

К нашему удивлению, самые быстрые парусники, катамараны, кроме одного, «Януса» который первым прошел финишный створ, всё ещё не финишировали. Запомнился рассказ капитана одного из катамаранов. «Наши лоты — рассказывал он — градуированы до 25 узлов. На подходе к Вентспилсу стрелка упёрлась в ограничитель. Через 15-20 минут сломались оба рулевых пера — погнулись баллеры. Пришлось монтировать аварийный руль из спинакер-гиков и закладных досок. Под одними штормовыми стакселями, безбожно вихляя, мы с трудом доскреблись до Риги». И такая участь постигла остальные катамараны. У всех них были погнуты балансиры баллеры.

Не все яхты смогли дойти до Риги. Многие, после поломок рангоута или такелажа, вынуждены были зайти в порты. О судьбе «Варяга» долгое время ничего не было известно, пока, наконец, не выяснилось, что он тоже зашел в какой-то порт из-за крупной аварии на борту.

Всё следующее время мы занимались ремонтом парусов, такелажа и рангоута, меняли лопнувшие блоки, шкоты и карабины, приводили в порядок яхту после урагана.

К счастью, повреждения не были существенными. За вечерним «чаем» пытались анализировать свои ошибки и недочеты. Результатами последнего этапа мы были вполне довольны, особенно, когда узнали, что финишировали в первой десятке. Многие яхты получившие аналогичные повреждения, просто ушли в убежища.

Собственно говоря, регата наша подошла к концу. Пройдено свыше тысячи миль, осталась короткая 30-мильная гонка по треугольнику в Рижском заливе, но не было никаких сил мобилизовать наш экипаж для последнего рывка, к тому же далеко не самого напряженного. На многих яхтах поменялись экипажи, так что, они со свежими силами рвались в бой. Многие же просто отказались от участия в последней гонке. Мы же откровенно устали, концентрация была утрачена, а гонка по треугольнику как раз требует повышенного внимания и концентрации. Народ уже выходил на старт, а наши мальчишки чесали языки в яхт-клубовском кафе. Пришлось силком их вытаскивать на борт!

Погода в день последнего этапа стояла вполне приличная по парусным меркам. Ветер 3-4 балла, практически без порывов, спокойное море, без большой волны. Прекрасная ходовая погода!

Об этом этапе могу сказать сухим языком протокола: «...стартовали, но не финишировали...». Цитата из статьи «Юбилейный Балтийский марафон» журнала «Катера и яхты» № 1 (1981): «Яхта «Парма» из Перми на последней лавировке, не доходя 300 м до финиша, сломала металлическую мачту (видимо уже имевшую трещину после штормового третьего этапа)». Мне добавить больше нечего и не хочется...

До свидания, Балтика!





**ВЯЧЕСЛАВ
КУЗЬМИЧ
ПИЯНИЦА**

Родился 2 августа 1940 года. Заниматься парусным спортом начал в 1971 году в яхт-клубе «Рубин». С 1981 года ходит на яхте «Корсар» класса «Конрад-25 Т» в качестве капитана. Неоднократный чемпион Кубка Камы, 100-мильной гонки Пермь—Чёрмоз—Пермь, побеждал в Чемпионате города и других городских соревнованиях. Яхтенный рулевой 1 класса. Кандидат в мастера спорта. Судья 1 категории. Был одним из организаторов и учредителей ассоциации «Регата», заместителем председателя, председателем квалификационной комиссии и членом президиума ПКФПС.

ТЕ, КТО НЕ СНИМАЮТ ПАРУСОВ

Вспоминает В. К. Пяница

1977 год. Лето. Я недавно получил квалификацию яхтенного рулевого 1 класса. Хожу на «Фолькботе» «Эол» — деревянная лодка с обшивкой внахлест, таллиннской постройки. Типичная лодка для Прибалтики, имеет отличную поперечную остойчивость, нет лееров и релингов. Вооружение — 3/4, очень медленно набирает ход и достаточно долго идет по инерции.

Экипаж: я, Витя Склонин, Володя Соломенников и Леня Лашков. Один из этапов регаты финишировал в Филенках — небольшом, хорошо укрытом заливчике, выше Пожвы. Организаторы и судьи — Кушнир Феликс Васильевич и Звонарев Краснослав Степанович. Они не очень церемонились с яхтсменами и поэтому гонки были всегда напряженными, в том числе и по коротким временным промежуткам между ними.

Так и в этот раз. Старт гонки Филенки — Пермь назначен на 6 утра. Вышли из залива, ветра практически нет. Дан старт и начался, практически, сплав по течению, вдоль высокого берега. Всем флотом держась на стремнине, прошли мимо Пожвы, мимо высокого берега и вышли к острову Бор. Напротив — любимая Лысь, здесь река значительно расширилась, течение стало слабее, каждый стал искать удачу и ветер.

Раннее-раннее утро. Я на руле, гика-шкот, стаксель-шкоты — на утках. Ребята в каюте завтракают. Склонин время от времени из каюты бросает взгляд на меня, контролируя ситуацию. Начинаю замечать изменение окраски небосклона над мысом, за которым — Чермоз. Там небо темнее и что-то созревает. Подошли практически к устью Косьвы. С юга по кромке воды появилось какое-то серое «облако». Витя заметил, что я часто смотрю туда, выглянул, оценил обстановку. Что-то к нам катится, что — не знаем!

Всю команду на вахту! Здоровые мужики (Соломенников и Лашков) — на гика-шкот, каждый по своему борту, Склонин — на стак-

сель. Задача: не дать полоскать парусам, но и не передавить, комплект единственный и старый! Шкоты за утки не задавать, держать в руках, реагировать на малейшее изменение силы и направления ветра! На других лодках тоже какая-то суета, все к чему-то готовятся!

Краткое затишье, потянуло под тучу, по воде подошло серое облако и началось! Сильнейший удар ветра в паруса с другого борта, истошный крик: «Травись!». «Фолькбот» слегка накренился, стал набирать ход. Ветер скис, паруса заполоскал, снова крик: «Подберись!», через секунду: «Потравись!» Некогда посмотреть по сторонам! Все мечутся поперек Камы, практически не продвигаясь вперед. Дошли до Косьвинского берега, скрутились — снова поперек! Снова сильнейший порыв, снова команды: «Потравись!», «Подберись!», снова поворот без продвижения вперед.

Но организм как-то приспособился к этому экстриму! «Фолькбот» — отличная лодка! В команде здоровые мужики, спокойно, без страха, даже с интересом работу делают и по сторонам стали смотреть! Вдруг крик: «Смотрите!» и взмах рукой в сторону нескольких лодок спереди и вбок.

На одной из больших лодок (это оказалась Л-6 «Парма») неестественно болтаются паруса! Ничего себе — сломана мачта! Такого мы еще не видели, да и представить себе не могли! Еще несколько бесполезных поворотов и, замечаем, что передние лодки повернули и по ветру пошли назад! Сначала не поверили, что из гонки можно так просто выйти, но когда повернули практически все и прошли мимо нас, повернули и мы.

Снова прошли мимо острова Бор, под высоким берегом от ветра спрятался катер с небольшим плотом. Некоторые лодки пришвартовались к плоту, мужики пошли к катеру, о чем-то перекрикиваются с экипажем. Другие высадились на плот, кто-то блоет, кто-то откачивает воду, возится с такелажем.

Возвратились мужики от катера, рассказывают, что, оказывается, было штормовое предупреждение. Ветер больше 20 метров в секунду, на катере сказали, что мы сумасшедшие — не имеем раций (у нас приемники, и то не на каждой лодке)!

Возвращаемся в Филенки. Мимо на буксире провели «Парму». Все подавлены. Пришли на стоянку, развели костры. Все развесили мокрую одежду, паруса на просушку. На «Эоле» лееров нет, повесить вещи не на что, кроме гика. Мокрое все абсолютно! В те времена из «непромоканцев», в лучшем случае, был болоньевый плащ! Да и лодка набрала воды, в том числе, и через плохонький равендух. Все сушатся и все это — в полной тишине! Никаких шуток, криков, громких разговоров. Все просто в шоке, группами, молча стоят у костров.

Судейская коллегия объявляет старт на следующее утро, опять очень рано. На следующий день стартуем, все повторяется — ветра нет, сплав до острова Бор. В слабый ветерок пересекаем Косьвинскую «лужу». Естественно, все, кроме «Фолькботов», ушли вперед. Маневрируя, пришли на траверз Чермоза. Вошли в Чёрмозскую «лужу». Где-то, еще на подходе к Висиму, с запада опять замаячило «нечто»!

Быстро распределили обязанности, благо, опыт есть. Правда у шкотовых руки в волдырях от вчерашних упражнений. Но, ребята готовы. Я на стакселе, Склонин на руле. С удивлением замечаем, что большинство яхт сбросили паруса и стали покорно ожидать своей порции очередного шквала. Пока они дожидались без хода, мы их догнали, стали уходить в отрыв. Шквал налетел, мы разогнались, и под дождем, с хорошим креном пошли вперед. Через некоторое время у меня появилась какая-то тревога. Дело в том, что я ожидал с левого борта Бор — Лёнву, а её все не было... Кричу Склонину: «Ты правильно идешь?»

Оборачиваюсь к нему — и сам испугался! Глаза у Виктора абсолютно белые от ужаса! Управление в такой шквал для него оказалось чрезмерной нагрузкой! Быстро поменялись местами. Я успокоился, Виктор тоже. Через несколько минут определились — мы у Слудки. Стало намного легче! Скорректировали курс, вошли в Каму, и, к нашему великому удивлению, финишировали третьими среди всего флота! В этой гонке тоже не обошлось без потерь. Привели «Нефрит» «Орион» с погнутой мачтой, лежащей вдоль палубы. А нас стали называть: «А, это те, кто не снимают парусов!».



**МИХАИЛ
НИКОЛАЕВИЧ
ПОПОВ**

**Родился 20 октября 1950 года
в Перми.**

**Парусом начал заниматься
в 1963 году в морском клубе
ДОСААФ. В 1987—1990 годах
ходил на яхте «Румб». Выиграл
Кубок класса «Фолькбот».**

**В 1992 году на яхте «Шанс»
прошёл Азовское море
и Керченский пролив.
Яхтенный капитан.**

**С 1992 по 1997 год —
член президиума Ассоциации
пермских яхтсменов «Регата».**

**В 1992—1993 годах
на общественных началах
выполнял обязанности
коммерческого директора
соревнований Кубок Камы.**

**Многие годы участвовал
в работе квалификационной
комиссии при ПФПС.**

**Открывал парусную секцию
«Одиссей»
и был её председателем.**

«ОДИССЕЙ» — ИСТОРИЯ ПРЕОБРАЖЕНИЯ

Рассказывает В. М. Черныш

В 2000 году Михаил Николаевич приобрёл в Соликамске черноморский сейнер СЧС-150 и до 2007 года со своими товарищами — Сергеем Львовичем Росляковым и Владиславом Петровичем Мельником переделывал его в двухмачтовый парусный корабль (шхуну), который назвали «Одиссей».

В этой работе энтузиастам большую помощь оказали Александр Воронов и Владимир Артёмов. Помогали и другие яхтсмены.

Восстановили они корабль буквально «из небытия», проявив исключительное упорство в работе — трудились зимой и летом, во все выходные и отпуска. Всё сделали своими руками.

Вначале сейнер представлял собой заржавевший голый корпус. Двигателя не было. Первое время, пока не отремонтировали сгнившую подводную часть, каждые выходные ездили в Соликамск.

В 2001 году, уже в октябре, перегнали сейнер в Пермь. Сами кроили и шили паруса, в чём, в основном, преуспел В. Мельник. Сергей Ширинкин помог найти двигатель, поставить его на сейнер и довести до рабочего состояния. С 2007 года «Одиссей» ходит под парусами. С 2005 года «Одиссей» стоит в заливе Гремячий Лог.

В настоящее время шхуна «Одиссей» является флагманом пермского яхтинга и является украшением всех водных праздников, проводимых яхтсменами Перми. Сейчас его не узнать! Красивая окраска снаружи. Внутри лакированное дерево, уют. Имеется даже небольшая баня! Его размеры длина с бушпритом 30 метров, ширина 5,6 метра, высота с мачтами 21 метр. Полная парусность около 200 квадратных метров.

«Одиссей» — красивейшая шхуна пермского парусного флота!



Кубок Камы. Стоянка на реке Лысь.
1990-е годы



Яхта «Одиссей». 2000-е годы



**ОЛЕГ
ГРИГОРЬЕВИЧ
ПУЗАНОВ**

Родился в 1954 году в Перми. Парусным спортом начал заниматься с восьми лет, в яхт-клубе «Кабельщик». Мастер спорта СССР с 1984 года, яхтенный капитан. Участник и призер Кубков Волги, Камы, Онеги, Ладоги, Балтики. В 1994 году выиграл Малый Кубок Черного моря. 2005-2006 году флаг-шкипером участвовал в кругосветном путешествии на барке «Крузенштерн» (для этого закончил Калининградский Морской колледж, по окончании которого получил паспорт моряка и диплом специалиста матроса-рулевого 1 категории с правом несения ночной и дневной навигационной вахты). Участник многочисленных зарубежных крейсерских регат. С 2006 года старший тренер ДЮСШ «Темп».

НА «КРУЗЕНШТЕРНЕ»

Барк «Крузенштерн» (бывшее название «Raddia») построен в 1926 году в Германии. Длина корабля 114,5 м, ширина до 14 м, осадка 6,3 м, водоизмещение 6000 тонн, высота мачт над палубой около 55 м, высота бортов около 8,5 м. Парусность 3400 кв. м (31 парус). Скорость под парусами до 17 узлов. После войны, в 1946 году, «Крузенштерн» достался Советскому Союзу как трофей. Корабль совершил два кругосветных плавания — второе в 2005—2006 годах было посвящено 60-летию Победы в Великой Отечественной войне и 200-летию кругосветного плавания российских кораблей под командованием И. Ф. Крузенштерна.

Вспоминает **О. Г. Пузанов**

24 июня 2005 года «Крузенштерн» вышел в плавание из Петербурга и вскоре прибыл в Ирландию, чтобы принять участие в популярном соревновании «Операция Парус», в котором участвуют многие большие парусники мира.

«Крузенштерн» оказался очень сложным. Много парусов, при ветре уже в шесть-семь метров в секунду шкоты надо было тянуть человек в тридцать. Никаких специальных механизмов не было. Даже штурвал только два года до этого перевели на гидравлику, до этого четыре курсанта тянули штур-трос по команде. Иначе корабль в порты пускать отказывались. Штурман держит постоянно радиосвязь со старшим рулевым или общается с ним визуально. В плавании по четыре-пять раз в день приходилось лазить на мачты, почти на 60-метровую высоту. Очень трудно было...

Гонки «Операции Парус» проходили по северной Атлантике и Северному морю, через Ирландию, Шотландию, Англию (Ньюкасл), Норвегию, Нидерланды (Амстердам). В Амстердаме был праздник воды, собралось около трех тысяч кораблей и яхт — впечатляющее зрелище. Потом «Крузенштерн» ушёл в Ньюфаундленд, дальше во Францию. В конце концов пришли в Португалию. Затем взяли курс на Канарские острова, где должна была быть смена экипажа, курсанты менялись каждые четыре месяца.

С Канарских островов пошли в кругосветное путешествие.

...Когда парусник «Padua» только построили, он в шквал мог ложиться мачтами с парусиной на бок, уходит минус десять градусов под воду и после шквала вставать самостоятельно. В нижнем трюме, в желобе, вдоль киля, лежат шестьсот тонн чугуна в дистиллированной воде, они так не поддаются коррозии. Я эти чушки таскал, поднимал их специально, фотографировал, на них стоит клеймо — написано «Гамбург», 1924 год. Весят они по двадцать пять килограммов, и имеют две ручки — приваренные квадратики такие. Сейчас, конечно, уже было не так по поводу крена, я это понимал, когда начинались шторма. А они были у нас каждый четвертый день. Корабль переделывали, сделали каюты вместо одного большого общего трюма. Приваривали стальные каркасы сверху... Центр тяжести корабля из-за этого поднялся, остойчивость корабля уменьшилась... Поэтому, когда у мыса Горн «Крузенштерн» неожиданно приложило в налетевший шквал, все забегали и очень шустро. Я в одних кальсонах на палубу выскочил! Одежду правда схватил с собой и бегом на верх побежал, потому что палубная команда, к которой я был причислен, не имела права использовать курсантов в шторм. Их надо было беречь, и был приказ — при ветре более восьми метров в секунду курсантов не использовать для парусных и палубных работ. Я выбежал на палубу, штаны на кальсоны по пути надеть успел... Нас, штатных матросов, всего было пятнадцать человек, и мы должны были убирать паруса. Там если шкотовый угол, скажем, хлопнет по голове, то может и оторвать её запросто. Корабль «лежит» на боку под шквалом. А через тебя ещё волны ледяные катаются, вода там градуса три... Всё думаешь, как бы за борт не улететь. Впечатления незабываемые.

Как же такое получилось? Погода хорошая была, штурманы каждые три часа проверяли погоду по спутнику, нам оставалось шестьдесят миль до мыса Горн... Откуда взялся этот шквал?

Не смотря на то, что было лето, горы все были в снегу и было холодно. Барк шёл практически под полной парусиной, только бомбрамсель не стоял. И шли мы шли в «растра-

вочку», в галфинд. Тут и налетел шквал... Сначала тишина и легкий крен. И вдруг мы ложимся в правый крен на тридцать градусов! В это время на мачте лопается стень-штаг! Корабль, как акустическая гитара, на которой струна порвалась — все услышали — «буммм...» и сразу корабль бросило в сильный крен. Тут все и побежали. Первым делом выскочили на верх и начали кто как мог, действовать — кто резать шкоты, кто еще как-то отдать их пытался. И тут нас ледяной вал накрыл, зуб на зуб не попадает. Если раньше я парус мог один к рее стянуть специальным тросом, в хорошую погоду, то тут мы впятером ввели, пришлось студентов погнать к нам на помощь, без них никак управиться нельзя было. Нам ещё повезло, что мы шли в «растра-вочку». Капитан нам хорошую «нахлобучку» дал конечно, дескать, не пожалели курсантов, шли под полной парусиной! А погода там меняется каждый час, это не шутки. Максимальный ветер был тридцать пять метров в секунду.

Паруса все укатали, оставили только штормовые, и пошли лавировать из Атлантики в Тихий океан, огибая мыс Горн. Шли до мыса Горн большими галсами. Лавировочный угол у нас составлял 60-65 градусов. Каждый поворот парусника — это для команды тяжелый труд. Тридцать человек хватают один шкот и перетягивают парус на другую сторону корабля. Но там же ещё рей, они сами за парусом не идут, их тоже нужно поворачивать тросами! Четыре человека крутят лебедки, двое с каждой стороны, чтобы перетянуть рей на другой борт! Недаром у нас шутили, что «курсант не должен думать о папе, маме или любимой девушке, а отстоял четыре часа вахту и спать упал, и даже о еде забыть».

Плавание возле Европы и вокруг земного шара продолжалось 400 дней — 14 месяцев! Из них 4 месяца «катались» по Европе, участвовали в разных мероприятиях, одним из которых явились гонки моряков больших парусников на швертботах в Ньюкасле, где я занял первое место и в награду получил боцманскую дудку в красивой деревянной коробке. На Канарах сменились курсанты.

...Об этом кругосветном плавании можно написать целую интересную книгу.



**ДМИТРИЙ
БОРИСОВИЧ
РОГАЧЁВ**

Родился 18 февраля 1934 года в Перми. Парусным спортом начал заниматься в 1947 году. В 1952 году, в возрасте 18 лет, впервые стал чемпионом РСФСР в национальном классе яхт «М» — сначала среди юношей и в том же году среди взрослых. Чемпионом РСФСР становился 8 раз — 2 раза в классе яхт «М», по 3 раза в олимпийских классах яхт «Дракон» и «Солинг». Чемпион и призёр Спартакиад народов РСФСР и СССР. Член сборных команд РСФСР и СССР в 1960-е и 1970-е годы. Победитель и призёр многих парусных регат, в том числе и международных. Мастер спорта СССР с 1966 года, яхтенный капитан. Почётный член бывшего яхт-клуба «Звезда» и ПКФПС (с 2009 года), «легенда» пермского парусного спорта по итогам опроса яхтсменов в 2013 году.

КУМИР ПЕРМСКИХ ЯХТСМЕНОВ

Рассказывает В. М. Черныш

Когда я в 1967 году пришёл в парусный спорт, то среди имён «светил» яхтсменов Перми наиболее часто на слуху было имя Рогачёва — кумира пермских яхтсменов 60—70 годов. «Дима», как по-свойски звали его между собой пермские яхтсмены тех времён (и зовут до сих пор), был признанным авторитетом. Однако на парусных соревнованиях Перми в то время он не появлялся — «вечные» разъезды по сборам, всероссийским и всесоюзным регатам не оставляли ему времени на местные соревнования. Когда же я впервые увидел этого парня, меня поразило, что это вовсе не типовой портрет морского волка с жёстким взглядом и «волевым» квадратным подбородком, а совсем наоборот — не атлет, интеллигентное лицо с удивительно ясными, добрыми и живыми сероголубыми глазами, негромкая речь. Подумалось — и как это только он командует на яхте такими «сорви-головами» матросами своего экипажа?.. Мы следили по нашей прессе за результатами его выступлений в парусных соревнованиях и гордились ими. Его успехи вдохновляли нас в достижении своих вершин. Вот сообщили, что его экипаж стал Чемпионом Спартакиады народов СССР в классе яхт «Дракон»! В газетной статье было написано, что его экипаж ставит спинакер за 17 секунд! У нас на «эмке» получалось чуть ли не за минуту... Значит надо расписать систему постановки спинакера и до автоматизма отрабатывать на тренировках каждое движение, тренироваться в ловкости. И мы бесчисленное количество раз делали это, но приближались к заветным цифрам очень медленно... Благодаря успехам Рогачёва, развивался и парусный спорт в нашем городе, крепла сборная команда области.

В 1970-е годы борьба за место в парусной сборной команде СССР была чрезвычайно острой. Тон, как и во многих других видах спорта, задавала команда ЦВСКА ВМФ. Мощная, отлаженная система подготовки чемпионов практически подмяла под себя весь высший парусный спорт страны! Не случай-

но именно ЦВСКА ВМФ, помимо Олимпийского комитета страны, планировал, сколько олимпийских медалей выиграют его яхтсмены на Олимпиаде, сколько медалей завоюют на Чемпионатах Мира и Европы, на чемпионатах СССР и других регатах. Имея в своих руках отличную матчасть, многих первоклассных гонщиков в каждом классе яхт, некоторые из которых уже входили в сборную СССР, команда чётко работала на своих лидеров, обеспечивая им в гонках, при необходимости, прикрытие от конкурентов из других команд. После Олимпиады 1972 года, от избытка яхтсменов-«звёзд» в команде, ЦВСКА ВМФ делегировало ряд их в сборные союзных республик — Грузии, Армении, Азербайджана... Вроде бы «джентльменский жест» — укрепление этих команд. Конечно, команды этих республик стали заметны в «табели о рангах» страны. Однако же на практике, на самых ответственных Всесоюзных соревнованиях, делегированные гонщики продолжали представлять одну команду — ЦВСКА ВМФ, продолжали защищать её интересы. И кто должен стать в очередной раз чемпионом СССР, первым номером сборной команды страны, было уже заранее почти предрешено — система работала исправно... У яхтсменов ЦВСКА ВМФ были личные тренеры, техники, «вылизывающие» матчасть своих яхтсменов... Рогачёву же, как и другим талантливым гонщикам сборных таких республик, как Украина, Эстония, Латвия, Белоруссия, приходилось в одиночку противостоять этой системе. Рогачёву и его экипажу всё приходилось решать самому — как в гонках, так и на берегу — ремонтировать яхту, самостоятельно изготавливать различные дельные вещи, элементы такелажа, не уступающие по эффективности импортным, которые доставались его соперникам просто «по разнарядке». И самым трудным было бороться за паруса — за главный движитель яхты. Порочная система поддержки первых номеров сборной СССР была вскрыта на Всесоюзном семинаре тренеров, состоявшемся в Таллине в 1980 году после Московской Олимпиады, участником которого мне посчастливилось быть. Оказывается, наши «сборники» имели по несколько десятков комплектов парусов — новейших, импортных, но которые ими не использовались в соревно-

ваниях и тренировках совсем! Просто лежали, лишь бы не попали другим яхтсменам — претендентам на места в сборной СССР. Эти паруса «прибирались к рукам» несколько лет! Купит спорткомитет парус — в первую очередь дают посмотреть первому номеру сборной (а это, как правило, яхтсмен ЦВСКА ВМФ). Тому может быть и не нужен этот парус, но... пусть пока у меня полежит, вдруг пригодится? Так и собирались «коллекции» — в классе «Финн», например, у первого номера оказалось более 100! парусов, десятки комплектов — в классе «Солинг», в котором в те годы и выступал Д. Рогачёв. Поэтому ему доставались лишь те паруса, что «другим не гоже»...

После Олимпиады 1972 года тренерский совет сборной РСФСР предпринял попытку «столкнуть лбами» двух друзей — Д. Рогачёва и экс-чемпиона Европы в классе «Дракон» Ю. Анисимова, который также пересел на яхту класса «Солинг», т.к. «Дракон» был изъят из олимпийской программы. Затеяли делёж яхт, парусов... К счастью, эта попытка поссорить друзей не удалась. Но ценой этого стало то, что талантливый гонщик, Юрий Анисимов, вскоре прекратил выступать в соревнованиях...

Вспоминается, как накануне парада Спартакиады народов РСФСР в 1975 году, уже после мандатной комиссии, утвердившей яхты и участников регаты, к Рогачёву, первому номеру сборной РСФСР, подошёл тренер сборной РСФСР, москвич, и сказал, что он, якобы по решению тренерского совета, должен отдать закреплённую за ним яхту, «Солинг-11», одному из членов команды Москвы, а сам сесть на свою старую лодку, «Солинг-5», — побоялись конкуренции нашей пермской команды, заявившей на регату два импортных «Солинга» и один советский аналог «Солинга», класс «22» (экипаж М. Бронникова). На «Солинге» № 5 был заявлен экипаж во главе с Б. Шистеровым. В этом случае наш экипаж должен был бы гоняться на более старом, чем № 5, «Солинге» № 2, который уже был передан нами москвичам. Рогачёв отказался. Утром, перед спартакиадной гонкой, тренер вновь подошёл к Рогачёву и заявил, что лодку вооружать ему запрещает, пригрозив, в противном случае, вообще снять его с соревнований. Срочно созданный тренерский совет отстоял право Ро-



Д. Рогачёв, А. Голышев, В. Плюснин — победители Спартакиады народов РСФСР на «Солинге». 1975 год, Сочи



Экипаж Д. Рогачёва на XXIV-й Балтийской регате. 1972 год, Рига

гачёва выступать на заявленной яхте. Однако один комплект фирменных парусов всё же пришлось ему отдать московской команде... А, главное, было напрочь испорчено настроение Рогачёву перед первым стартом, да и всей нашей команде, которая переживала за случившееся. К чести Дмитрия Борисовича он пришёл в этой гонке вторым, а по сумме гонок выиграл Спартакиаду, очередной раз доказав своё превосходство.

Московская парусная администрация, вероятно, влияла и на судейскую коллегию... Иначе как понимать умышленный перенос судейской коллегией времени стартов ряда крупных, важных союзных соревнований в угоду тех же «борников», у которых паруса были не на ту силу ветра, которая преобладала в назначенное время старта? Или когда гонка прекращалась, если у кого-то из «нужных» экипажей что-то ломалось на яхте.

Многие годы Рогачёва не выпускали участвовать в зарубежных соревнованиях, ссылаясь на то, что он работал на закрытом предприятии. Это конечно тормозило развитие таланта нашего гонщика.

Что все же позволяло Д. Рогачёву на протяжении многих лет добиваться высоких результатов в парусном спорте? Как говорил 4-кратный олимпийский чемпион датчанин Пауль Эльвстрем «Гонки выигрываются за счёт умственных способностей». Именно благодаря этим способностям рулевой настраивает яхту, разбирается в ветровых условиях и грамотно строит стратегию и тактику гонок, подбирает себе и воспитывает нужный экипаж. Повышенное «чувство руля» и тяги парусов позволяет выжимать из яхты максимальную скорость. Всеми этими качествами и был наделён Д. Рогачёв. Не раз Д. Рогачёв садился на более худшую, как нам, его спарринг-партнёрам казалось, свою старую яхту «Солинг-2», а мы на его «боевую» — «Солинг-5», но он без труда обгонял нас на старой лодке.

Рогачёву одинаково хорошо удавались гонки как в сильные, так и в слабые ветра. Может быть не всегда сопутствовало ему спортивное счастье, в чём есть большой элемент случайности, от которой не застрахован ни один человек — всё от Бога... Ну чем, например, объяснить, когда идёшь в гонке первым

с большим отрывом, и до финиша уже рукой подать, как вдруг предательский штиль останавливает твою яхту. Ну подуй ветерок ещё немного, несколько минут, и ты выигрываешь гонку, а то и всю регату — ведь каждая гонка, особенно когда идёшь первым — решающая!! Но нет — у твоей яхты совершеннейшая тишина, полный штиль... А позади твоей яхты ветерок почему-то есть, соперники неумолимо приближаются... И вот они уже вокруг тебя, кто-то уже и вперёд вышел, всё смешалось! Ветер пришёл, наконец-то, и к тебе, но гонку надо начинать как бы заново на оставшемся участке дистанции, и совсем не из лучшей позиции! И тут уже на финише зачастую оказывается первой совсем другая яхта — яхтсмен-гонщик, и совсем не сильнейший, как принято думать («везёт сильнейшим»), а кому просто повезло... И вновь приходится искать в себе душевные силы для побед в новых стартах.

Спасибо Дмитрию Борисовичу за добытую своим упорным трудом и талантом славу нашему пермскому парусному спорту!

Победы Д. Б. Рогачёва (1-е места)

- 1951 год — Чемпионат г. Перми, класс «М».
- 1952 год — Чемпионат РСФСР (юноши и взрослые), класс «М».
- 1962 год — Чемпионат РСФСР, класс «М».
- 1967 год — Спартакиада народов СССР, класс «Дракон».
- 1968 год — Чемпионат РСФСР, класс «Дракон».
- 1969 год — Чемпионат РСФСР, класс «Дракон».
- 1971 год — Спартакиада народов РСФСР, класс «Дракон».
- 1973 год — Чемпионат РСФСР, класс «Солинг».
- 1974 год — Чемпионат РСФСР, класс «Солинг».
- 1975 год — Спартакиада народов РСФСР, Международная регата «Дружба», класс «Солинг».
- 1976 год — Поволжская регата, класс «Солинг».





**ЛЮБОВЬ
ПЕТРОВНА
РЯБКОВА
(ПОПОВА)**

Родилась 14 октября 1929 года в Воронежской области. В 1940 году вместе с семьёй переехала в Молотов (Пермь). Работала на заводе им. Сталина (им. Свердлова). До поступления в парусную секцию ходила в аэроклуб и мечтала о полётах на спортивных самолётах. Парусным спортом начала заниматься в 1950 году в яхт-клубе «Водник». Первая и единственная до сего времени в Перми женщина мастер спорта СССР по парусному спорту. Чемпионка РСФСР, дважды серебряный и дважды бронзовый призёр Чемпионатов РСФСР, победительница и призёр первенств Центральных советов ДСО «Труд» и ДСО «Буревестник», многократная чемпионка города.

ПЕРВАЯ И ЕДИНСТВЕННАЯ...

Вспоминает В. М. Черныш

Любовь Петровну Рябкову и её экипаж в составе Г. Малышкиной и В. Смирновой я узнал в 1967 году, когда, будучи студентом политехнического института, пришёл заниматься парусным спортом в яхт-клуб «Бриз». В 1968 году я попал в экипаж Евгения Лежнёва, который получил тогда новую «эмку» — М 1963. «Эмок» в клубе было несколько, но более всего дружеское соперничество у нас на «местном уровне» происходило с экипажем Любы Рябковой. Как рулевую и капитана яхты Любовь Петровну отличало не только филигранное умение управлять яхтой, но и удивительная способность правильно выбирать нужный курс, «не дёргаться» по сторонам в надежде на благосклонность изменчивой Удачи ветра. Эта стратегия и приводила её к успеху. Неплохой у неё подобрался и экипаж. Девушки были целеустремлёнными, на тренировках и в гонках работали на совесть, много времени и сил отдавалт и работе с лодкой. Поскольку не всегда женские руки способны выполнять кое-какие судовые работы, приходилось помогать её экипажу и нам. Это способствовало дружеской атмосфере между нашими экипажами, да и в яхт-клубе. И, как результат, успешному выступлению команды яхт-клуба «Бриз» в городских соревнованиях.

В 1969 году в Поволжской регате экипаж Рябковой занял 1-е место! По результатам этой регаты Л. Рябковой было присвоено звание мастера спорта СССР, а девушкам её экипажа — звания кандидатов в мастера спорта СССР. В этом же году экипаж участвовал в Первенстве РСФСР, где ему пришлось очень нелегко. В одну из гонок разразилась сильная гроза со штормовым ветром. Ливень хлестал по глазам, видимость от дождя — просто «нулевая»! Волга после этого шквала была просто усеяна перевернувшимися яхтами. Однако экипаж Л. Рябковой выстоял.

А в конце 1971 года, к большому сожалению яхтсменов страны, «эмку» «списали» из российских соревнований. В этом году прекратила гоняться и Л. Рябкова.



Молодые пермские яхтсмены: Эрик Стажевский (вверху), (слева направо) Людмила Дубова, Инга Веденева, Дия Стажевская, Нина Кичигина, Любовь Рябкова (в белой кепке), Рудольф Коновалов и другие. 1960 год



Пермские яхтсмены на Первенстве РСФСР. Среди них: Ю. Курдачёв (крайний слева), Л. Рябкова (в первом ряду вторая слева), М. Глухих (крайняя справа), Б. Шистеров, В. Бухонов, К. Звонарёв, Л. Рогачёва, Д. Рогачёв, В. Касаткин и другие. Таганрог, 1957 год



**АЛЕКСЕЙ
ГЕННАДЬЕВИЧ
САННИКОВ**

Родился 10 августа 1964 года
в Перми.
С 1978 года занимался морским
многоборьем, затем,
учась, в политехническом
институте пришёл в парусную
секцию. Серьезно занимается
яхтингом с 1998 года.
Став владельцем яхты «Лель»
в экипаже с рулевым
В. Адеевым
неоднократно выигрывал
местные соревнования.
Победитель Чемпионатов России
2010 и 2011 годов в классе J80
и соревнований Кубок
Федерации 2011 года.
Участник Чемпионата Мира
и Открытого Чемпионата
Испании в классе J80
2011 года.
Ходил в акваториях Камы,
Средиземного моря, Залива
Петра Великого, Карибских и
Канарских островов.
Кандидат в мастера спорта.
С 2008 года по настоящее время
президент ПКФПС.

ВТОРОЙ КУБОК ВСЕРОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПАРУСНОГО СПОРТА ПО КРЕЙСЕРСКИМ ГОНКАМ В КЛАССЕ J80

Дневник Алексея Санникова

Вылет. Москва, раннее утро. Вся команда собирается в аэропорту Домодедово. Чуть не выспавшиеся и в предвкушении холодного шампанского. Проходим контроль, подходим к границе. Игорь (Кульпин) едет с целой семьей, поэтому за разговором не замечаем, как подошел Виталик Тарканов. Грустные глаза, ошалелый вид, — у него нет допуска за границу. Какое расстройство! Все планы вдруг разом... В надежде, что ситуацию еще можно исправить, товарищ шкипер уезжает обратно. Что ж, советуемся с Игорем: решаем ехать на авось. И семье его отдохнуть надо, да и в Испании нас Дания ждет. Товарищ Васильев, уже пройдя границу, решил, что без Виталика нет шансов. Что ж... Когда человек хочет уйти — зачем держать? Покупаем холодное шампанское и пьем прямо из горлышка. Жизнь удалась?!

До Лансароте долетели без катаклизмов. По дороге обсудили возможные варианты шкиперов: Санников — без шансов, Гак-старший — шансы есть, но какие?

В аэропорту нас встречает А. Гак и уверенно соглашается быть шкипером.

29.10.11 Суббота (до старта 2 дня).

Сегодня первый день тренировочных гонок. Мы решили его совместить с проводимой испанцами регатой «Этап лиги по парусному спорту о. Лансароте».

Проверка командой нового шкипера, а шкипером команды был А. Гак, прошла более чем успешно: мы финишировали 5-6 из 14 команд.

30.10.11 Воскресенье (до старта 1 день).

Утро. Александр Гак, наш шкипер и одновременно папа Дани общается с коллегами-яхтсменами, когда-то вместе с ним выступавшими за сборную СССР. Чувствую, уверенности ему это не добавляет. Не удиви-

тельно, — здесь собрался весь ПАРУСНЫЙ СВЕТ России. Выходим на тренировку, уверенность шкипера в своих силах по-прежнему не внушает оптимизма.

Должен же быть еще один «вариант»!!!

31.10.11 Понедельник старт регаты (практик рейс)

Утро 9.30. Звоним Райко. Наш испанский друг и спарринг-партнер по J80 соглашается порулить, но это полностью меняет его планы на неделю. Что ж, придется «компенсировать». Теперь состав определен: Райко — шкипер, А. Гак — на стакселе, я — на брасах, Игорь — питмен, Дания — баковый. Лодка нам достается за номером 10. В том году на чемпионате она была третьей, но в этом году везде в аут-сайдерах.

Тайно ставим свои паруса, но уже через полчаса видим, что это сделали еще несколько команд. Меняем бегучий такелаж. Старт. Две лодки с испанскими шкиперами отрываются только их и видели. Финиш. Мы первые. Другие испанцы — вторые. Обидно за Россию! Вечером церемония открытия и шкиперский брифинг. Всего 21 экипаж, две смешанных команды: российско-испанская (4+1) — это наша и испано-российская (3+2), остальные — из России.

Будда, ты мудрый, скажи, как с ветром совладать? Молчишь? Я тоже помолчу...

01.11.11 Первый день гонок проходит по вчерашнему сценарию, только вместо испанцев россияне. Мы выигрываем две гонки из двух, разрыв от преследователей 8 очков. На втором месте Евгений Неугодников — лучший яхтсмен России. Обидно за страну!!!

Замечаем, что в лодке есть течь. Разберёмся завтра.

02.11.11. Второй день гонок.

Утро, до старта 3 часа, а мы тонем. Быстро поднимаем лодку, показываем организаторам места течи. День как-нибудь простои́м. В итоге у нас четвертое, второе, пятое место. Неугодников — первое, первое, первое. Мы с Игорем гордимся за Родину. По итогам двух дней у двух команд 13 очков, но Жёня по количеству побед занимает первую строчку. Поднимаем лодку на ремонт.

Вечером Party Fish с дикими танцами под барабаны, что не удивительно — тунец в том году был килограммов на 40 больше.

03.11.11 День отдыха, а для кого-то — матч-рейс.

С ужасом вспоминаю наше участие в матч-рейсах в прошлом году. Сравнимые нагрузки я получал разве что в марафоне на лыжах в 2008 году.

Ловлю себя на мысли, как хорошо, что сегодня я зритель на борту комфортабельной моторной яхты. И могу с Власом Алексеевичем Кадетовым обсуждать перспективы развития парусного спорта в России. Поедем в Таганрог по обмену опытом.

Из шести яхт в финал пробилась экипаж Евгения Неугодникова и обладатели первого места прошлого года команда Пуэрто Калеро. После захода солнца с одним пенальти команда Евгения вырвала победу. Ура Русские лучшие в матч рейсе!!!

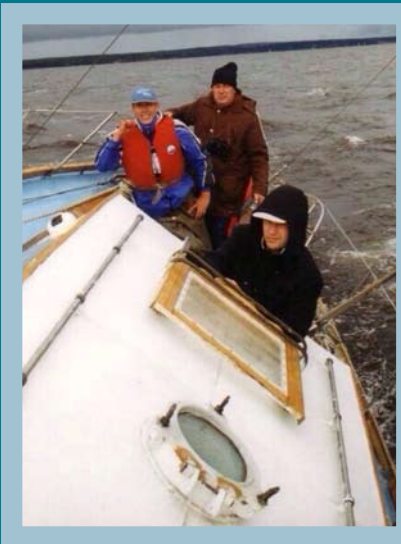
С 11.00 до 18.40 в постоянной борьбе и круговерти проходит матч рейс. Организаторы, завтра это непременно скажется на участниках!!!!

04.11.11 Третий день гонок.

Вчера целый день испанская и полуиспанская часть нашего экипажа боролась с дырками в корпусе яхты. Хорошо, что мы здесь свои! И это чувствуется по завистливым взглядам наших соперников.

Старт. Райко, не обращая ни на кого, как будто вцепился в нашего противника. Мы боремся где то в середине флота, но все же впереди Евгения. Заталкиваем его под другие яхты и приходим на финиш то ли 3 то ли 5, но самое главное впереди Неугодникова на 5 яхт. Задача выполнена, разрыв с учетом будущего выброса уничтожен. Мы впереди!

Старт второй гонки, ветер 23-25 узлов. Первыми приходим на первый знак, делаем поворот и генакером черпаем 100—150 литров воды. Райко орет на чистом испанском, чтобы мы поднимали генакер-фал, не подозревая, что Игорь может просто выдернуть из воды парус, вот тут и приходилась богатырская мощь нашего питмена. Ошибка и мы в среди соперников. Выводим яхту на глисси-



На яхте «Парма».
1998 год



Президент ПКФПС А. Г. Санников
награждает юных яхтсменов
«Лукоморья»



На Чемпионате мира в Дании, 2010 год

рование, вот это скорость! Мне кажется, мы катим в гордом одиночестве, но к знаку подходим первыми с разрывом в 2 корпуса от второй лодки. Заранее опускаем геннакер, чтобы не дай бог ни чего не случилось и на повороте разрыв сокращается — они бушпритом почти упираются нам в корму. Расходимся разными курсами, ветер еще крепчает 25-30 узлов. На схождение мы выигрываем корпус и больше уже до знака не отпускаем нашего преимущества. Делаем поворот слаженно и быстро ставим геннакер, подхватываем порыв ветра и практически на нем ДОЛЕТАЕМ до финиша скорость узлов 18!!! Финишируем первыми, ближайšie соперники за нами метрах в двухстах.

Ветер крепчает и третья гонка отменяется. Все, по итогам дня мы первые с запасом, дающим нам неплохие шансы на заключительный день!!!!

05.11.11 Четвертый день гонок.

Команда настраивается на бой, мы все помним второй день, когда запас в восемь очков Неугодников отыграл за три гонки. Сегодня ситуация повторяется: если будет выброс и три гонки, все может случиться. ПАРУС это ПАРУС, главное чтобы ничего не порвалось и не оторвалось. Команда готова к бою!

Старт у подветренного знака, ощущение, что проигрываем всем. Проходим три кабельтовых и начинается карусель ветра, отрабатываем каждый отход, настоящая лавировка с поворотами через 20-50 метров, после десятка оверштагов мы запутали не только себя но и противника. Метров 500 проходим одним галсом, лодка катит отлично, выходим к знаку первыми, Неугодников — через два корпуса. Удерживаем преимущество до финиша — Женья второй!

Снова старт у судейского судна отлично проходим половину дистанции.

Но потом — неудача, мы прозевали отвал, а дальше ветер еще отвалился в не выгодную для нас сторону. Подходим к знаку в куче, вторыми после Неугодникова, делаем поворот, за ним поднимаем геннакер и чудом не цепляем испанцев на встречном курсе. Смотрим по сторонам и видим, что Евгений не ушел от ана-

логичной ситуации — его геннакер разорван в хлам при встрече с испанской лодкой! Ничто теперь не может помешать нашей победе в регате!!!!!!

Мы — первые обладатели Кубка Федерации по парусному спорту!

Третью гонку решили не гоняться, а спокойно выпить кружечку пива и подготовиться к церемонии награждения, вспоминая прошлый год, в ней эмоций может быть не меньше.

Церемония в этом году прошла без неожиданностей — Кубок Федерации в Пермском крае!

Вместо послесловия...

Хорошо помню свой «первый выход» на яхте. 1998 год. Мой друг доктор Петров предложил сходить в Чермозскую регату на яхте «Парма». В то время капитаном на ней был Бурцев. В гонке участвовали Г. Пак (второй шкипер) и Б. Маховиков. Помню, что дуло очень прилично. Тишина, свобода, простор, августовские звезды произвели на меня неизгладимое впечатление и я заболел парусом всерьез и надолго...

Конец августа 2008 года — мы во Владивостоке, на чемпионат России в классе «Конрад 25Р». Стоим командой на открытии соревнования, всего на параде человек 300, объявляют — самому младшему участнику 15 лет. Переглядываемся с Игорем Кульпиным, думаем, что поздно мы начали заниматься. Представление участников продолжается: самому старому участнику 86 лет и мы понимаем — наш век в парусе практически безграничен.

Как-то так получилось, что парусный спорт дважды спас меня от смерти: первый раз когда я сдал билеты на себя и всю семью на злополучный Боинг из-за регаты во Владивостоке. Второй раз, имея приглашение в «Хромую лошадь», я должен был быть на конференции ВФПС в Москве.





**ВИТАЛИЙ
ЮРЬЕВИЧ
ТАРАКАНОВ**

Родился 15 марта 1975 года в городе Чусовом. Заниматься парусным спортом начал с 10 лет в яхт-клубе «Искра». Был тренером чемпионов и призёров Первенства России Е. Сюзёвой и Ю. Аксёновой. С 2000 года организатор Кубка Прикамья, с 2008 года вице-президент ПКФПС. Директор Пермской парусной школы. В 2003 году участвовал в Чемпионате Европы в Португалии. Чемпион России 2007 года (класс «Звёздный») и 2010, 2011 годов в классе J80. Участник Чемпионата мира 2008 года в классе «Звёздный» (США, Майами). Участник открытого чемпионата Испании 2011 года в классе J80. Шкипер пермской яхты «PARMA» в гонке Atlantic Rally of Cruisers 2013 года. Мастер спорта РФ.

ЭТО БЫЛ ЭКСТРИМ!

Вспоминает В. Ю. Тараканов

Гонки во Владивостоке вспоминаются, как страшное, экстремальное приключение. Наш экипаж: Бушуев Алексей, Рыбаков Сергей, Кульпин Игорь, Жарков Александр и Скорняков Эдик — первый номер в России в «Финне», участник нескольких Олимпиад. В одной из гонок дойдя до Находки и обогнув знак, замечаем, что ветер начал меняться, циклон стал усиливаться, с моря идет шестиметровая волна, начинают садиться спутниковый навигатор «джипис», рация... Наступает ночь. И когда наша яхта «упирается» в скалы Пальцы, решив, что не попадаем пройти их, снимаем грот. И делаем поворот. В этот момент с берега приходит резкий грозовой шквал и ветер около 40 м/с. С одним стакселем нас кидает в бродинг, разворачивает на 720 градусов, то есть дважды вокруг себя. «Очухавшись», понимаем, что стаксель надо убирать и ставить грот, а для этого надо кого то послать на нос яхты. И вдруг до меня доходит, что если послать туда человека, то это верная смерть, потому что там не удержаться и прицепиться страховочным линем не к чему. Даже я, сидя и держась за релинг, не справившись с центробежной силой, периодически падал в кокпит, тогда втаскивал на место меня Игорь Кульпин. Другие же яхтмены, не сделавшие поворот, сидели и откренивали свои яхты с полными парусами. Не видя этого порыва ветра с берега, многие лодки «нырнули», опрокинулись и «покупались» вместе с парусами. У одной яхты вообще мачта оказалась внизу — полный оверкиль! Один из матросов нырнул, раздал шкоты и только после этого яхта встала. Весь экипаж поднялся на борт, а рулевого нет... Ничего не оставалось делать, как «смайнуть» паруса. Пошли в другую сторону от берега, стали вытаскивать последний шкот, который вывалился за борт при оверкиле. А там, на конце рулевой держится! Вытащили его, слава Богу, удержался за шкот, а то бы погиб... Когда он оказался на борту, то от холода и стресса слова сказать не мог... Тогда у 10 яхт сломались мачты. Просто каким то чудом никто не пострадал. А нас спас вот этот решающий поворот.



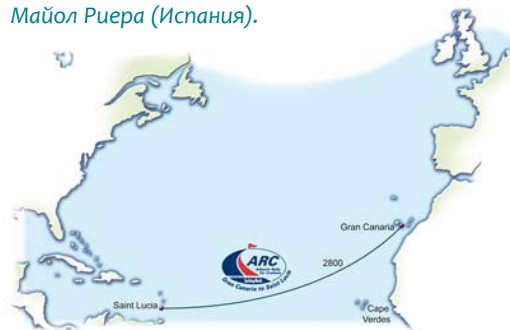
В. Тараканов со своей командой. 2013 год



В. Тараканов, Д. Васильев, А. Санников, И. Кульпин — чемпионы России в классе J80. 2010 год, Испания

PARMA В ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКОМ ПЕРЕХОДЕ ARC 2013.

Atlantic Rally for Cruisers — легендарная гонка для парусных яхт — проводится с 1986 года. Ее протяженность 2800 морских миль (более 5000 км). На течение 27 лет в регате принимают участие более 200 лодок, 1200 яхтсменов, более 20 наций. 24 ноября 2013 года с острова Лас Пальмас де Гран-Канария в ARC стартовали 222 лодки, в числе которых яхта PARMA (Dufour 45e Performance). Команда «Пермской парусной школы» преодолела Атлантический океан за 19 дней 10 часов 27 минут 5 секунд и успешно финишировала на острове Сент Люсия (Карибские острова), заняв 8 место в гоночном дивизионе «В».. Экипаж команды PARMA составили шесть отважных яхтсменов: Сергей Кульпин, Виталий Тараканов, Александр Жарков, Максим Шахаев, Андрей Олейников (Россия) и Манель Майол Рьера (Испания).



Из интервью В. Тараканова

ШЕСТЕРО СМЕЛЫХ

С командой повезло. Распределение ролей началось с испанца Манеля. Узнав, что фото и видео — его «профессиональное хобби», мы единогласно освободили его от обязанностей во время авралов по постановке и уборке парусов. Его задачей было фиксировать происходящее для истории. Оператор — особенный человек в команде, ему приходилось физически нелегко, когда все качалось и ходить-то не удавалось, а тут нужно оборудование держать! В некоторых ситуациях даже водонепроницае-

мые камеры не выдерживали: волна, ветер, сложные условия...

PARMA достаточно большая лодка длиной в 45 футов. И шесть человек на ней сразу разделились на вахты. Мы учли и яхтенный опыт каждого, и знание английского. Опыт рулевых был у трех человек — Жаркова, Майола и у меня. Другие работали на шкотах. Два человека на палубе, остальные отдыхают. Ночные вахты длились по три часа. Днем почти постоянно рулил я (с перерывом на час-два на обед — в это время у руля стояли Манель или Александр). Другие члены команды работали с GPS, с настройкой парусов.

Как с иностранцем на борту без иностранного языка? На длинных гонках, конечно, тяжело. Английским владели Максим Шахаев (о нем говорю особо — мы отстояли с ним самую долгую 25-часовую вахту в шторм!) и я, мы старались общаться, иногда даже через силу с Майолом, потому что испанцу не хватало общения. А вообще активно говоришь первые три дня, потом на спад идет и на вахте иногда за несколько часов парой слов перекинешся. Но есть такой уникальный человек Александр Жарков. Не зная языка, он разговаривал с Манелем всегда, и к концу гонки они стали лучшими друзьями, понимали друг друга с полуслова. У них было очень важное объединяющее начало — они оба курили, так что были как бы братьями по несчастью.

Самый старший и опытный человек, отвечающий за контроль продовольствия, воды, энергооборудования лодки — Сергей Кульпин. Можно сказать, он выполнял роль боцмана. По совместительству был и старшим рыбаком. Моментов для рыбалки выдавалось немного, нужна была маленькая скорость. Однажды забросив удочку, ему удалось поймать отличную дораду на три килограмма. Сергей сам ее отменно приготовил — очень вкусно!

Боевой дух команды поднимал Андрей Олейников — неутомимый парень, оптимист. Его рассказы о том, как он чистил зубы соленой водой, надолго запомнятся журналистам в аэропорту, когда он давал интервью по возвращении. Это он делился историей о сорванном шланге, когда мы остались без



технической воды в начале перехода. Тут была совокупность факторов. Кто-то рычажок неправильно повернул, кто-то тумблер включил и забыл, и все это в условиях шторма, когда все буквально летало по палубе и ходили непонятно как. Сейчас это веселая история для прессы, а в океане был довольно большой удар по духу команды, который случился сразу после пережитого длительного шторма. Все были уставшие, боролись больше суток. Еще эта проблема! Мягко говоря, команда возбудилась — решала что делать, кто виноват. Трезво посчитали свои перспективы, количество оставшейся воды (всего брали 380 л питьевой), какие решения нам придется принимать. Так прожили неделю и поняли, что запасами питьевой воды из бутылок мы все-таки будем мыться. Выделили по стакану воды на утреннее умывание. Неделю практически никто не мылся. Потом, когда скорость передвижения стала такая, что мы стали понимать время финиша — начали ускоряться и поняли что запаса питьевой воды много, и есть возможность помыться пару раз, уже стало легче. А первую неделю все припоминали эту ситуацию с сорванным плангом друг другу или тому, кого считали виноватым.

Вообще о четком распределении ролей говорить сложно. Также как невозможно назвать незадействованных людей. В океане нет ни отдыхающих, ни туристов на борту. Все делают всё, если понадобится. Члены экипаж несут вахту и днем, и ночью: сидят, работают, меняют паруса, будят смену, следят за расписанием вахт... Дополнительный колорит придают спящие на поверхности киты и прилетающие на палубу «ароматные» летучие рыбы. В авралах участвует вся команда. Невозможно уменьшить, убрать или поставить парус на этой яхте без усилий со стороны всей команды. Поэтому когда ночью приходит шторм — идет дождь, ветер усиливается — и нужно убирать паруса, вся команда встает и идет на палубу. Шторм заканчивается, ветер ослабевает и опять поднимается вся команда, все выходят, ставят дополнительные паруса.

ПОД ПАРУСОМ И С ПОРТРЕТОМ БОРОДИНОЙ

Странно, но при таком режиме жизни недосыпа не наблюдалось. Днем практически все собирались на палубе, большую часть дня бодрствовали и никто не пытался досыпать. За 19 дней отпраздновали два дня рождения — у Кульпина и Майола. Питались горячей пищей один раз в день. На суше выяснили, что хорошо питались! Пообщались с коллегами из гоночного дивизиона и узнали, что им не всегда удавалось совладать с кастрюлями и кипятком. Скажу вам готовить в условиях болтанки это искусство! Наверняка для этих целей изобретены лонжи, чтобы зафиксировать себя в пространстве. У нас не было такого опыта ранее. Но вопрос не только в том, как стоять у плиты, а как варить: на плите все плохо держится — кастрюли с водой, пока ждешь когда она закипит... Нарезать тот же лук... Обыденные вещи становятся испытанием. Еда для космонавтов бы подошла. Все к ней относились скептически... Каким-то чудом оказавшиеся две коробки с растворимыми супчиками — пользовались самым большим спросом. У нас были упаковки от Ксении Бородиной «Худеем за неделю» — там есть кисель, борщ. Сергей Кульпин взял с собой такую коробку и когда мы с ним на вахте стояли, это была наша любимая еда. Отсюда пошла шутка «Мы тут худеем с Ксенией Бородиной». Коробочка украшала наш камбуз как фотки у дальнбойщиков в кабине. Жаль не снялись на этом фоне!

Сложилось так, что реже всех готовил я, поскольку стоял на руле. Иногда испанские блюда готовил Манель, они были очень острые. Много специй закупили на борт. Он не жаловался на русское меню, но было видно, что наши просто отваренные макароны по-флотски его тоже не впечатляют. Когда затаривались, мы брали в основном макароны. Почему такие стройные приехали? Работали много. Да и морская болезнь была такая что... Сказать без выражений лучше цитатой от Сергея Кульпина, которой он делился со СМИ: «Думал что у меня, как у бывшего



пилота вертолета тренированный вестибулярный аппарат. Куда там... С ним оказывается вообще до этого ничего серьезного не происходило». Плюс эмоциональный стресс не дал нам набрать вес. Болтаешься там один посреди океана...

БЕРЕГОВОЙ ШТАБ

Благодаря правильно организованной работе с береговым штабом мы заранее узнавали о надвигающихся штормах. Мы изначально планировали так делать, понимали, что адекватно сами там заниматься навигацией не сможем. Во-первых, из-за замедленного спутникового интернета, во-вторых, из-за непростых условий. Заранее договорились с двумя независимыми источниками, от которых получали информацию и анализировали ее. Андрей Лицинский был некоторое время в разъездах и у него не всегда была возможность работать с нами, а Игорь Скалин вел нас всю гонку, за что ему огромная благодарность от команды. Два раза в сутки мы отправляли Игорю свои координаты, погодные условия (по времени старались подстраивать это под обновление сайта организаторов), после чего в ответ получали прогноз погоды, положение флота. Позже пообщались с другими участниками, узнали, что на более крупных лодках были штурманы. Но там и технические возможности больше. Для лодки такого размера как у нас нет такой необходимости. Считаю, что наша стратегия по курсу была очень правильной. Береговой центр делает анализ в более спокойных условиях чем мы, и на мой взгляд это очень правильно. В следующую гонку я использовал бы такую же систему.

Игорь Скалин специалист очень высокого класса. Общение с ним шло «эсэмэсками» и раз в сутки созванивались. Он очень хорошо понимал положение дел и состояние команды. Игорь не сообщал эмоциональные моменты нашему информационному центру по размещению новостей, и это правильно. Мы и сами ему многого не говорили, потому что не хотели волновать семьи. Говорили позже, когда все успокаивалось.

ТОЧКА В ОКЕАНЕ

Сейчас мы можем признаться, что возможности срыва в океане нет. Когда мы смотрели на картплоттер и видели острова Капо Верде, нам казалось что вот же они, рядом. Но когда считали — до них тысячу миль, назад столько же. Расстояния прикинешь, поймешь что до ближайших островов неделя пути, обратно, чтобы сойти с гонки, столько же — вот так желание схода пропадает. В океане нельзя вызвать помощь и сказать «стоп, заберите меня отсюда». В расстоянии 300 миль от берега никакой вертолет до тебя не долетит. И нет варианта бросить лодку. Есть шанс сойти на плот, но что ждет тебя? Через какое-то время подберет такая же яхта. И неизвестно где будет лучше.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ

Столкнулись с тем, что постоянно перетираются фалы. Хорошие качественные веревки на фалах гоночной яхты в таком режиме выдерживают 2-3 дня, потом в том месте мачты где перегибаются через блок, они начинают перетираться. Это положение все время нужно менять. Сутки прошли ты его чуть потравил, чтобы сместить перегиб. При всем при этом все фалы мы по разу подрезали. Они перетираются 30 см от конца все равно, спускаешь парус, испорченную часть отрезаешь, крепишь заново и поднимаешь. Это и грота-фал, и стаксель-фал, и генакер-фал.

По экипировке все подготовились нормально. Хватало и налобных фонарей, и перчаток. Было тепло. Даже на ночные авралы выскакивали в плавках и спасжилете — лень было одеваться. Все происходило быстро: полчаса работаешь на палубе и не замерзаешь.

С точки зрения безопасности движения лодка была готова и нашего опыта хватило, чтобы яхту не поломать и дойти. Конечно, есть специфика океанских гонок. На большие расстояния для длительных переходов нужны очень тяжелые паруса. Основной проблемой был даже не шторм. Попадали, вероятно, в



самый центр циклона, где нет ветра, но есть волна. Когда кончается ветер, самой большой проблемой становятся хлопающие без ветра паруса. Если их вовремя не закрепить, то они порвутся быстрее, чем в ураган.

ОРГМОМЕНТЫ

В общем атмосфера на гонке очень хорошая. Но регата ориентирована на круизные лодки, которые пересекают океан. Это сезонная миграция яхтсменов, которые замерзают на Средиземноморье и в Англии и идут гоняться на Карибы. Конечно, назвать организацию шикарной гонки не смогут, но организация присутствует, она в таком формате живет долго. Ничего плохого сказать нельзя, но с удовольствием поучаствуем в другом формате, более гоночном — уже от королевского гоночного английского клуба.

МОРЕХОДНЫЕ НАВЫКИ

Чему научились? Спать при качке и болтанке, уперевшись руками и ногами в стены. В той же позе сидеть в туалете. Причем желательно это делать, закрыв глаза, потому что так укачивает меньше. Даже в самолете команда, заходя в туалет, по привычке поступала именно так! Все посмеялись.

Спросите, зачем мы уехали из комфорта в трудности... А зачем люди в горы ходят? Вопрос преодоления. На сегодня при всем моем большом гоночном опыте это достижение. Наверное, это самое яркое впечатление.

ЕЩЕ?!

Пойдем ли снова через Атлантику? Слышал, ребята в интервью говорили: «Сразу не ответим». Думаю, это мероприятие чаще, чем раз в год или раз в два года посещать не рекомендуется. Хотя... вот уже месяц прошел, я не могу однозначно сказать, что меня не манит океан. Там своя жизнь. Спорта и адреналина в коротких гонках может быть даже больше, драйва и каких-то действий. Но сам факт, что ты переходишь под парусом через океан, еще и борешься с соперниками — это очень интересно. Насколько сложно, настолько и интересно.

ПРИГЛАШАЕМ ПОВТОРИТЬ

Любая гонка — это новый опыт, свежие знания. Я удивился насколько много нового можно получить за одну гонку нового формата. В голову уже пришла мысль: мы же идем в следующую трансатлантику, что нам нужно для этого сделать? Много. Много нужно изменить — то, что виделось важным и главным перед первым стартом, меняется на другие вещи. В следующий переход мы возьмем только людей с опытом, причем с опытом ночных гонок и опытом несения вахт. В феврале идем на RORC 600 миль на Карибских островах. Даже человек, прошедший 240 миль на Giraglia Rolex, это подготовленный человек. И у всех желающих есть время подготовиться.

Добро пожаловать в команду PARMA!





**ВЛАДИМИР
ПАВЛОВИЧ
ФИЛИПОВ**

Родился 2 мая 1952 года.
Заниматься парусным спортом начал в 1980 году в яхт-клубе «Рубин».
С 1985 по 1994 год — член яхты класса «Конрад-25 Р» «Викинг».
Неоднократно становился победителем Кубка Камы, 100-мильной гонки Пермь — Чёрмоз — Пермь, чемпионата города и других городских соревнований.
В составе экипажа яхты «Викинг» в 1989 году занял 1 место во всесоюзной Онежской регате крейсерских яхт, а в 1991 году — 2 место.
С 1995 года — член команды яхты класса «Картер-30» «Атаман». Рулевой 1 класса.
Мастер спорта СССР с 1988 года.

НЛО И «ВИКИНГ»

Вспоминает В. П. Филиппов

Это было в 1991 году на Кубке. Низко над горизонтом стояла громадная луна. Экипаж нашего «Викинга» шел в небольшой группе лидирующих яхт. И тут на западе возникло светящееся пятно салатного цвета, оно стало разрастаться и превратилось в след, как инверсия от самолета, только раз в пять шире. След был плотный, звезды не просвечивали сквозь него. Полого поднимаясь над горизонтом, он дошел до северного направления и оборвался в кильватере за кормой. Расстояние определить в такой ситуации до происходящего явления было трудно. Мы пребывали в каком-то оцепенении... Но, казалось, что этот след по небу проходил сзади нас. Затем скорость движения стала замедляться, в месте окончания следа образовался прозрачный шар белого цвета. Свечение было очень сильное. Ближе к зеркалу воды свечение этой расширяющейся сферы было соизмеримо с бликами над гладью воды. Когда эти динамические процессы завершились, мы вдруг почувствовали слабо нарастающую тягу в парусах. На зеркальной глади воды быстро набирал плотность туман. Вдруг впереди мы услышали рокот работающих моторов движущегося навстречу в полном тумане судна! Он стал подавать гудки, потом загрохотали якорные цепи и он встал на якорь. Через некоторое время из тумана «вынырнул» здоровенный, высоченный нос стоящей на якоре баржи и наша яхта пронеслась мимо баржи справа по её борту!..

Финиш был ночью, в темноте. Проснувшись утром, мы с удивлением обнаружили, что ни яхт, ни судейского судна в Ошве нет. Не было их видно даже на горизонте. Спустя значительное время на горизонте появились первые яхты. После их финиша мы спрашивали, а где же вы были все это время? Нам отвечали, что был сильный туман, дул сильный ветер и были хорошие хода. Нам кажется, что мы, на «Викинге», были по одну сторону шлейфа НЛО, а они по другую. Шлейф как бы разделил нас во времени. Кто и где был в тумане, мы так и не узнаем...



**ВАЛЕРИЙ
МИХАЙЛОВИЧ
ФРОЛОВ**

Родился 3 мая 1941 года
в Новосибирске.
Занимается парусным спортом с 1954 года, сначала в яхт-клубе «Водник», затем в яхт-клубе «Звезда», потом в «Рубине».
Мастер спорта СССР.
В 1974 году на Первенстве Урала, экипаж В. Фролова занял 1-е место в классе «Дракон».
В 1989 году на Кубке Онега на яхте класса «Конрад-25 Р» «Викинг» его экипаж занял 1-е место, в 1991 году — 2-е место.
Многократный победитель и призёр Кубка Верхней Камы.
В 2004 году в 100-мильной гонке одержал победу в личном зачёте.
Продолжает активно гоняться до сих пор — капитан яхты «Атаман». Член Президиума ПКФПС, председатель парусной секции и квалификационной комиссии коллектива физкультуры «Рубин».

В ТЕ ДАЛЕКИЕ ВРЕМЕНА...

Вспоминает В. М. Фролов

Осенью мы пошли в школу. Но после занятий все сразу устремились в яхт-клуб. Поскольку я был младше других и учился в младшем классе, занятия заканчивал раньше и первым прибегал в яхт-клуб. В один из дней мы договорились, что пойдём тренироваться. А чтобы не терять время, придя раньше в клуб вдвоём с Крыловым, оснастим «Эмку». И когда подойдёт наш капитан, Эрик Стажевский, сразу выйдём тренироваться. Стоял сентябрь и был довольно сильный ветер. А ветра на Каме своеобразные по направлению — зависят от направления русла и характера берегов. Если «дует» снизу по течению, мы называли ветер «низовик», если сверху — «верховик», если «дует» сбоку, из-за Камы — «привал», если со стороны города — «Отвал». Мог быть «низовик с привалом» или «верховик с отвалом». В этот день дул «низовик» и встречаясь с течением он поднимал крутую волну с барашками. Лодка была нами вооружена и мы изнывали от нетерпения выйти на тренировку. Эрика решили не дожидаться и вышли вдвоём. Я на руле, Крылов на стакселе. Полным курсом в момент долетели до Речного вокзала и повернули обратно. А обратно — лавировка... За парусами накрёпённой яхты не видно судовую обстановку с подветренной стороны лодки. У самого яхт-клуба вдруг откуда-то взялся катер РБТ — «вынырнул» из-за наших парусов прямо по носу яхты! Столкновенья удалось избежать, но каким-то своим выступом катер зацепил ванту яхты и мачта сломалась... Это был для нас жуткий стресс, шок! А на берегу уже был Эрик Стажевский и всё видел... Ну, думаем, миру конец. Но когда мы подошли к берегу у меня, видимо, был такой вид, что Стажевский ничего не сказал. Помог освободить обломки мачты, убрать паруса. Хорошо, что гонки сезона уже кончились и было время отремонтировать мачту.

Первый дальний поход мы совершили в 1955 году по маршруту Пермь — Оса — Пермь, это около 384 километров (туда-обратно)



по фарватеру. В поход пошло две яхты. Походного опыта у нас не было ни какого. Мы были молоды, 14—16 лет, и беспечны. Смета расходов была составлена на 7 дней. Закупили продукты, подготовили лодки и походное снаряжение и пошли. Ночевать останавливались у берега. Варили на костре суп в ведре. Как-то остановились около крутого обрыва. С соседней яхты Эрик Снецарь решил залезть на вертикальную стенку обрыва. Снизу, казалось, что есть выступы, площадки. И вообще было интересно, как это альпинисты лазят по скалам. До середины обрыва он долез довольно быстро. Там оказалась удобная площадка. А дальше возникли сложности... Суп у нас уже был готов, а он всё сидел на этой площадке и «ни туда — ни сюда». Мы сели есть, зовём его в низ, но он и смотреть-то вниз боялся. Пришлось нам с обеих яхт собрать все верёвки и сбоку забраться наверх обрыва. Спустили ему верёвку и подняли его наверх. Супу мы ему конечно оставили.

Когда пришли в Осу, оказалось, что в смету мы не укладываемся... Продукты кончились. И купить их на обратный путь денег нет. Пришлось идти на заработки Эрику Стажевскому — разгружать баржу с мукой. На заработанные деньги Эрик купил билет до Перми и уехал к родителям за деньгами. Только после его возвращения к нам мы смогли поправить свои дела и уйти назад в Пермь.

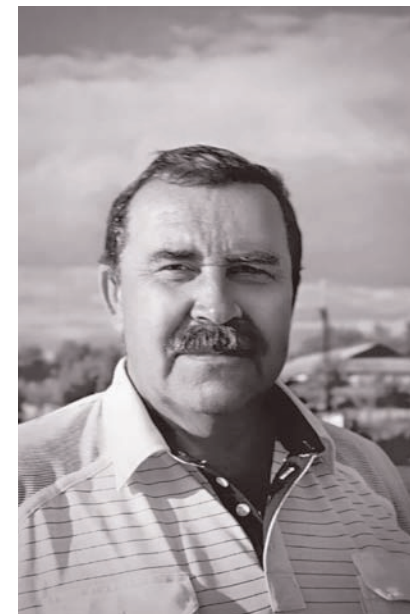
В те времена завод им. Сталина имел свою парусную секцию, которая располагалась несколько выше (по течению) яхт-клуба «Водник», на открытом берегу возле здания водозабора завода. Спортсмены завода тогда объединяло ДСО «Крылья Советов». Поскольку у «Водника» акватория была очень ограниченной, все городские соревнования проводились на акватории этого водозабора. На этой акватории «Водник» проводил свои Первенства по парусному спорту. Гонки на течении были сложными, особенно в слабый ветер, для хорошего результата требовалась чёткая раскладка галсов. В классе «М» среди юношей нашему экипажу удалось выиграть это Первенство, причём оно проводилось в «Водни-

ке» с пересадкой экипажей. Так мы попали в эстафетные гонки Первенства города, на юношеский этап. В городских же соревнованиях гонки были как с пересадкой экипажей, так и «классные», то есть гонки флота. Каждый клуб выставлял команду на эстафету. В этих гонках на каждом этапе шёл определённый класс яхт: на первом — «Олимпиаки», на втором женские «эмки», на третьем — юношеские «эмки», на четвёртом — мужские. Яхт-клуб «Водник» стал победителем этой эстафеты. На «Олимпиаке» выступал Юрий Бухонов, на женской «Эмке» экипаж Юлии Бурмистровой, на юношеской — экипаж Валерия Фролова, на мужской — экипаж Виктора Зобычева.

Из-за сложности формирования команд, проведения гонок, судейства эстафетные гонки не получили развития. В парусном спорте страны упор был сделан на гонки флотов, причём на олимпийские классы, как подготовка к Олимпийским играм.

По мере заполнения Камского водохранилища соревнования стали проводиться на верхнем бьефе акватории КамГЭС, в районе городского пляжа. Для этого яхтам приходилось шлюзоваться сначала туда, а потом обратно, что занимало очень много времени — как переход от мест стоянки яхт на нижнем бьефе, так и шлюзовка, а потом всё в обратном порядке. Шлюзовались яхты на обратном пути обычно на плотках. Происходило это так. Яхты затаскивались на плот. Катер-плотовоз заводил плот в верхнюю камеру шлюзов, где плот зачаливали за два электровоза. Электровозы переводили плот из камеры в камеру. На последней камере катер выводил плот в русло Камы. Яхты спускали с плота и яхтсмены шли на них до своих мест стоянки.

Однажды при такой шлюзовке, при затаскивании своей «эмки» на плот, мы утопили рулевое устройство — перо руля в балерной коробке и румпель. Пришлось управлять яхтой под парусами при помощи весла на всём пути до яхт-клуба «Водник» — все 12-13 километров. Пришлось срочно делать новое рулевое управление. Валерий в это время учился в механическом техникуме, там были хорошие слесарные мастерские, в которых ему удалось выполнить все работы за неделю.



**ВЛАДИМИР
МЕФОДЬЕВИЧ
ЧИЖ**

Родился 17 ноября 1947 года. Парусным спортом начал заниматься в 1976 году в парусной секции коллектива физкультуры «Рубин» электроприборного завода. Ходил матросом на яхте класса «Фолькбот» № 114 «Эол». С 1982 года ходил на яхте «Корсар», сначала матросом, затем помощником капитана, а с 1985 года капитаном. Принимал участие практически во всех городских соревнованиях, занимая 1-3 места. Исполнял обязанности заместителя председателя парусной секции коллектива физкультуры «Рубин». Рулевой 1 класса.

НАПИЛЬНИК КАК СРЕДСТВО ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Вспоминает В. М. Чиж

В одной из крейсерских гонок, в районе Пожвы, дул крепкий ветер, волна доходила до 0,5 метра, а мы слишком далеко пошли под левый берег, в сторону большого залива. Уж очень выгодным был этот галс, но при этом и была велика возможность налететь на мель... Но «кто не рискует — тот не пьёт шампанского!». Вот мы и «попили»!

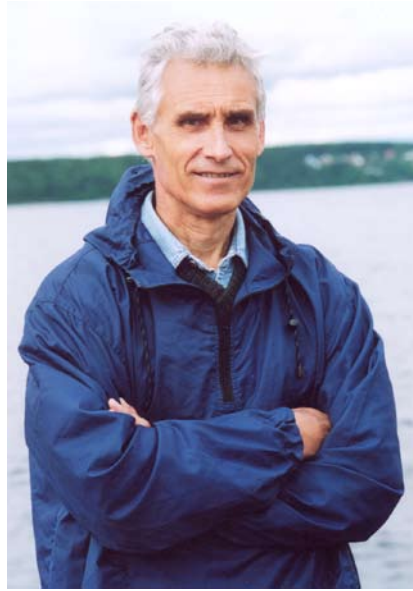
После первого удара килем об спиленный пень, я сразу резко развернул яхту на выход из залива. Примерно через 50 метров — второй удар на спуске с волны, уже не килем, а пером руля и опять об пень! При этом стальной стержень руля, 50 мм в диаметре, погнулся! Руль заклинило в диаметральной плоскости (нам хоть в этом повезло). Болт, диаметром 10 мм, крепящий румпель на стержне руля, сломался пополам. Мы сразу же воткнули в открывшееся отверстие первое, что попало под руку — круглый напильник, чтобы иметь возможность поворачивать руль, и на всякий случай, чтобы его не потерять.

Так и шли до Перми, «на напильнике», а это примерно 140 километров по судовому ходу... На нос яхты выставили матроса В. Филиппова, в обязанности которого входило кричать другим яхтам, шедшими смежными курсами: «Уходите с дороги — у нас руль не работает!»

Поворачивать руль мы могли только вдвоём, упершись ногами в сиденье противоположного борта, и то, где-то, на 10-15 градусов, поэтому поворот яхты при лавировке начинали заранее, чуть ли не за полкилометра до смены курса.

Финишировали, зашли в яхт-клуб «Кабельщик», подняли яхту кран-балкой, сняли руль, отремонтировали и на следующий день снова стартовали в очередной гонке регаты.





**ВИКТОР
МИХАЙЛОВИЧ
ЧЕРНЫШ**

Родился 1 января 1945 года в Киргизской ССР. Серьёзно парусным спортом стал заниматься в 1967 году в яхт-клубе «Бриз». Мастером спорта становился дважды — в 1970 году как матрос и в 1980 году как рулевой. Позднее занимался в яхт-клубах «Звезда» и «Искра». Был председателем парусных секций яхт-клубов «Бриз» и «Звезда». Призёр и победитель многих городских, областных и всероссийских регат. В составе экипажа яхты «Солинг» входил в сборную команду России. Имеет опыт морских крейсерских плаваний (Азовское, Чёрное, Средиземное моря). Судья всероссийской категории. Более 10 лет — председатель пермской судейской коллегии по парусному спорту. Меритель крейсерских яхт. Представитель Спортсудорегистра ВФПС.

ЦЕНА ПРИЗОВОГО МЕСТА

Рассказывает В. М. Черныш

В 1968 году состоялся первый выезд нашего экипажа М-1963 «Лада» на иногородние соревнования, в Тольятти, на популярную в РСФСР, и потому самую массовую, XXIV Поволжскую регату.

Ехали всей командой яхт-клуба «Бриз», на самоходной барже. Яхты везли на ней же. Для большинства яхтсменов нашей команды это также был первый выезд.

При выгрузке нашей яхты в порту Тольятти береговым краном с баржи на берег из под днища лодки выскользнул кормовой строп... И яхта полетела вниз. Благо яхта была уже над высоким пирсом и, поэтому, на небольшой высоте от него, и не упала снова на баржу, палуба которой находилась существенно ниже. Лодка повисла на переднем стропе, ударила днищем о кнехт на пирсе и оно проломилось... Если бы она упала на палубу баржи, то от неё могли бы остаться только «дрова». Мы поправили заднюю стропу и кран опустил нашу «Ладу» на берег. Яхты нашей команды приготовились к буксировке за мотолодкой в яхт-клуб, который находился километрах в 15 от порта, и их караван отчалил — дела не ждут. Нам же предстояли работы по ремонту лодки, чем мы и занялись.

Ночевали у лодки. Утром следующего дня надо было продолжать ремонт.

Ни свет ни заря к берегу, рядом с нашей лодкой, причаливает моторка с милицией и из неё выгружают... утопленника, уже начавшего разлагаться. Вонь разнеслась вокруг невыносимая... Пришлось прибегнуть к спиртному — как только открылся магазин... В таких условиях доделываем работу и ждём, когда встанет эпоксидка. Потом зашкуриваем злополучное место, ставим мачту, вооружаемся и своим ходом, с «санями» на борту, что страшно неудобно, идём в яхт-клуб базирования регаты. Так встретил нас Тольятти...

Соревнование началось гонкой в 6-бальный ветер. В такой ветер и килевым яхтам уже не просто бороться со стихией, а тут швертботы...

До финиша дошло лишь 8 яхт. На нескольких яхтах сломались мачты, на других порвались паруса, многие яхты опрокинулись, некоторые заблаговременно сошли с гонки... Несколько раз нашей яхте приходилось останавливаться и мы ведрами вычерпывали воду из яхты — эжекторы («сосалки») не справлялись с потоками воды, захлёстывающими лодку. К тому же, по неопытности нашего экипажа, лодка у нас не была оборудована козырьком-водоотражателем на баке (или как его ещё называют — водоотбойником) и когда нос яхты зарывался в очередную волну, вода потоком шла в кокпит. Один раз бакового Виктора Карасёва просто сбilo волной с борта яхты, с трапеции, в воду... Но наш экипаж выстоял, яхта пришла к финишу 4-й!

В те времена устраивали по одной гонке в день, но дистанции были очень длинными, около 15-20 километров. Когда мы пришли на берег, оказалось, что у ладони у меня представляют собой кровавое месиво из ободранной кожи... Шкоты в те времена были жёсткими..., не было ещё у нас в стране мягких синтетических концов. И гонялись тогда без перчаток, как-то не принято было... Считалось за мужскую доблесть иметь грубые, мозолистые руки. Что делать, ведь на другой день новая гонка!?!... Решили купить мне перчатки.

Наутро мои ладони представляли сплошные коросты, кисти не сгибались... Но гонку не отменишь. Пришлось терпеть. Вода быстро размочила коросты, а перчатки худо-бедно защищали раны от прямого воздействия шкотов. Выстояли. Да ещё как! Результат — 2-е место во второй гонке! Подойдя после гонки к доске объявлений, где вывесили результаты гонок, чтобы посмотреть их, услышали от других яхтсменов: «Что это ещё вдруг за Лежнев из Перми?» Нас тогда, естественно, ни кто не знал, фамилия Лежнёва была ещё неизвестна в российском парусном мире...

Добавлю к этому, что жить всей нашей команде пришлось в палатках, на берегу — не лучшие условия для отдыха после тяжёлых гонок...

В то время в Российской Федерации было считанное число мастеров парусного спор-

та СССР. В той регате в классе «М» гонялось всего четверо рулевых такого звания. Участвовали такие именитые в то время яхтсмены, неоднократные победители и призёры этой и других российских и союзных регат, как Валентин Козырев (Ростов на Дону), Михаил Ухин (Ленинград), Юрий Аверичев (Тольятти), сильные московские гонщики и другие. Высокое место в трудной гонке обязывало бороться «на смерть». В итоге регаты наш экипаж занял 2 место, уступив только многоопытному В. Козыреву. Евгений Лежнёв выполнил норматив кандидата в мастера спорта СССР, а мы, матросы, В. Карасёв и я, норматив 1 разряда. Конечно мы и сами не ожидали такого хорошего результата. Но не зря говорят, что новичкам везёт. Мои же ладони ещё долго заживали после этой регаты. Но было радостно на душе и это помогало переживать боль.

БЕЛЫЙ ШКВАЛ

Многим нашим яхтсменам запомнился второй этап Кубка Камы 1977 года... Предполагалась гонка от Перми до Березников, без остановок. Однако потом решили идти только до Филёнок, так как ветер на старте был весьма слабым — не успеть за четыре дня (с 23 по 26 июня), отведённых на путь до Березников и обратно... До Филёнок флот (17 яхт) добрался без каких-либо запоминающихся событий. Приключения были впереди, на обратном пути.

Ветер со старта был слабым, балла два, южных направлений, курс — бейдевинд. Погода хмурая. Пройдя Пожву, входя в разлив Косва—Иньва, впереди увидели, что с юга, стала на сплошном облачном сером небе явно заметно и начала быстро приближаться зловещая чёрная клубящаяся «хмарь». Она вселяла в душу какое-то беспокойство. Было ясно, что из под этой чёрной тучи «дует», как говорят яхтсмены. Я шёл на крейсерском швертботе класса «Т» в команде Арнольда Бакланова, в нашем экипаже ещё был молодой яхтсмен, Владимир Глогов. Шли мы довольно хорошо, в «головке» флота, несколько позади яхт класса Л-6 «Тай-



Чемпионат города Перми. На «Финне» — В. М. Черныш.
1982 год

на» (капитан Г. Беляев) и «Парма» (капитан С. Барзда). Справа от нас шёл флагман пермского флота «тонник» «Ванда» (капитан и главный судья регаты К. С. Звонарёв).

Почти все яхты лидирующей группы были недалеко друг от друга, не успели ещё растянуться после старта. Несколько позади нас шёл чей-то «Дракон». Приближающаяся туча заставляла задуматься, что делать, если придёт шквал. Договорились о наших действиях. И вдруг я замечаю, что впереди на поверхности воды образовалась какая-то белая грань, за которой шёл сплошной туман... Эта грань быстро приближалась. На некоторых яхтах стали убирать или рифить паруса. Идущие впереди нас метрах в 150-200 яхты «Парма» и «Тайна» паруса не убрали. Через мгновенья белая полоса на воде нашла на них и их мигом поглотил туман. Мы услышали странный шум, похожий на шум кипящей воды и я различил, что действительно, вода как бы вскипает в стремительно приближающейся к нам белой полосе. Мы уже были готовы к уборке парусов и по команде быстро стравили грот — думали пройти шквал под одним стакселем.

Но когда белая полоса оказалась перед нами метров за 50, я понял, что будет что-то более серьёзное, чем можно ожидать. Дело решали секунды... Благим матом я заорал: «Травим стаксель», — и сбросил его со стопора. Матрос, Володя, был уже на носу лодки готовым принять стаксель. Только парус упал на палубу, шквал налетел на нашу яхту. Володя упал грудью на стаксель, чтобы его не сдуло в воду, схватился за фальшборт. Шквал был такой силы, что нашу лодку мгновенно развернуло лагом к ветру. И тут же яхту, под одной мачтой, закрепило так, что она вот-вот перевернётся, ляжет мачтой на воду. Ведь у нас только шверт, а не тяжёлый фальшкиль, как на других крейсерских яхтах. В голове пронеслось — «оверкиль?!». Пришлось орать «Полундра!», что означает, действуйте по обстоятельствам, на спасение...

Сразу за шквалом налетел сильнейший ливень. Вот почему мы наблюдали «туман» за белой полосой вскипающей воды!

Шквал бушевал не более 10-15 минут, и когда он пролетел, взору сквозь несколько ослабевший дождь, впереди открылась печальная картина. Яхта «Парма» с наполовину обломленной мачтой, позади полузатопленный «Дракон», который несло к левому берегу на мелководье, все яхты дрейфуют с убранными парусами... Но более всего поразила яхта «Тайна» — её грот был разорван буквально на ленточки, которые змеями полоскались на ещё довольно крепком ветру. Мы подняли паруса и продолжили гонку. Однако тут последовала красная ракета с «Ванды» и она, и все другие яхты, потянулись к плотам, прижавшимся к правому берегу Камы. Стало понятно, гонка прекращается. Подошли к плотам и мы. После совещания капитанов, в связи с поломками и порванными у некоторых яхт парусами, решили гонку прекратить и ночевать в Филёнках и соседних заливах, а стартовать на Пермь завтра по-новой. Что и осуществили.

«Парму» взяла на буксир яхта «Вишера» (капитан В. Ф. Савенков) и увела её в порт Пожвы.

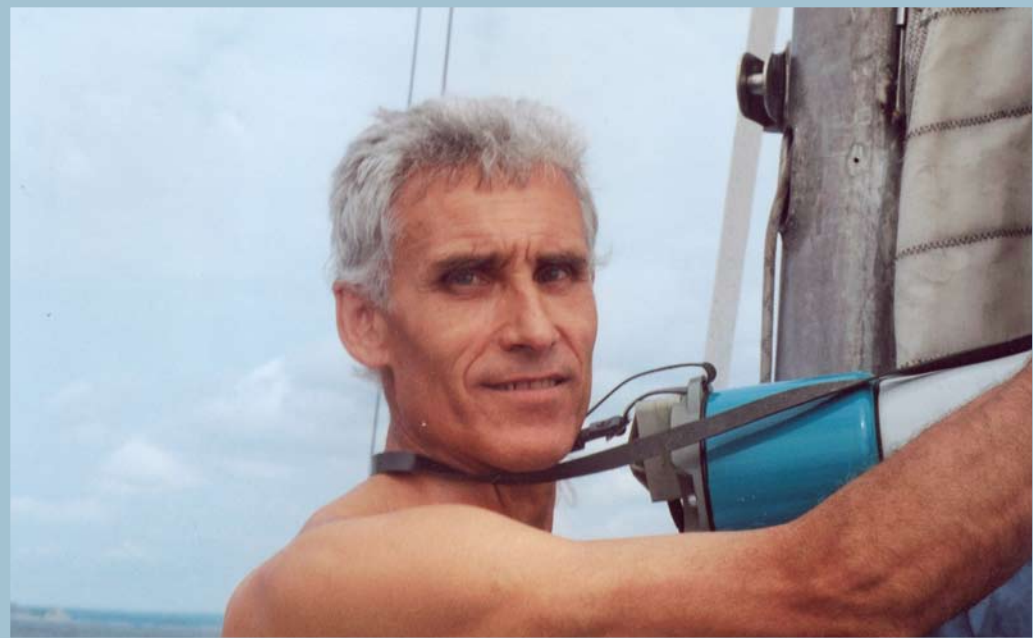
Однако и на обратном пути не обошлось без приключений. Опять ветер был крепким. В Чёрмозском разливе мачта погнулась на яхте «Орион», её сняли и уложили на палубу. «Парма» же из Пожвы вызвала заводской катер, который через день пришёл за ней и отбуксировал в Пермь.

ЯКОРЬ

Разве знаешь, когда и где судьбы поставит тебе подножку...

Выступали мы на «Солинге» экипажем Б. Шистерова не плохо. На российских соревнованиях, бывало, что приходили в отдельных гонках третьими и вторыми и занимали 2 и 3 места в общем зачёте. Приятно было читать фамилию нашего рулевого в результатах, публикуемых в Советском спорте или в местной прессе! Это придавало нам гордости и желания гоняться ещё лучше. На всесоюзных регатах наши приходы в гонках обычно были несколько похуже — состав участников на них сильнее... Но ни когда за несколько лет и мно-





Главный судья В. М. Черныш. 2004 год, КамГЭС,



«Акула-яхтинг». Судья В. М. Черныш

жество регат мы не приходили на «Солинге» на финиш первыми. Регата шла за регатой, но всё оставалось по-прежнему. Но вот, наконец-то, нам повезло! На одной из всесоюзных регат, кажется 1974 года, в одной из гонок, наш «Солинг» первым пересёк финишную линию!

Остались позади и чемпионы СССР, призёры Олимпиад, чемпионатов мира и Европы. Радость просто переполняла нас! Поворачиваем в гавань и вдруг с судейского судна по мегафону называют номер нашей яхты и просят подойти к судну. Понятно, что будут что-нибудь проверять на нашей лодке. Хотя до этого ни когда ни чьи лодки на финише не проверяли. В нас закралась тревога... Подходим. Действительно, проверка — какие паруса, есть ли спас-жилеты, швартовый и якорный концы... Просят показать якорь (хотя зачем он в море, где глубины в зоне гонок под 70 метров?). Но в правилах того времени даже швертботы были обязаны носить с собой якоря! Правда некоторые яхтсмены делали их деревянными и краси-

ли в чёрный цвет, под железо... Якорь у нас был складной 4-х-лапый и хранили мы его в люке под вторым (верхним) дном, что вклеивается в кокпите яхты. Говорим, что якорь в люке. Но от нас не отстают. Приходится раскручивать «барашки» люка и открывать крышку. Якоря там не оказалось... Сколько регат возили его в люке, а тут, видимо, когда сушили пространство между днищем яхты и верхним дном в кокпите, не положили его, забыли!

Подойдя после гонок к доске объявлений читаем в результатах, что у нас дисквалификация на было выигранную гонку... Но пристрастие к нашей лодке со стороны судей нам было понятным. Своим первым местом в гонке мы могли повлиять на окончательные результаты регаты для кандидатов в сборную страны, в которую, обычно, предназначались московские гонщики... И у тренерского совета свои расчёты по этому поводу. А соревнования высокого ранга, как правило, судили московские судьи, земляки...



Приложение 1

**ПРЕДСЕДАТЕЛИ ПЕРМСКОЙ КРАЕВОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПАРУСНОГО СПОРТА**

1961—1962	ДУШЕИН Сергей Николаевич (парусная секция города Перми)
1963—1964	КУШНИР Феликс Васильевич (парусная секция города Перми)
1965—1969	СТАЖЕВСКИЙ Эрик Фёдорович (городская ФПС)
1970—1972	БАРЗДА Станислав Самуилович (городская ФПС)
1973—1979	СТАЖЕВСКИЙ Эрик Фёдорович (областная ФПС)
1980—1984	БРОННИКОВ МИХАИЛ ИГОРЕВИЧ (областная ФПС)
1985—1989	ОВСЯННИКОВ Юрий Аркадьевич (областная ФПС)
1990—2003	ОНОРИН Александр Анатольевич (областная ФПС)
2004—2005	СМИРНОВ Сергей Миронович (областная ФПС)
2006—2008	БУДЫХО Александр Владимирович, БЕЛОБОРОДОВ Михаил Юрьевич — исполнительный директор (областная ФПС)
С 2008 года	САННИКОВ Алексей Геннадьевич — президент, КОЧЕТОВА Александра Андреевна — генеральный директор (краевая ФПС)



Приложение 2

ПЕРМСКИЕ МАСТЕРА ПАРУСНОГО СПОРТА

Мастер спорта СССР, спортивное звание, учрежденное постановлением Высшего совета физической культуры при ЦИК СССР в 1935 году, присваивается пожизненно спортсменам, выполнившим на официальных соревнованиях установленные Единой Всесоюзной спортивной классификацией для этого звания нормы и требования.

РОГАЧЁВ Д. Б. — 1966 г. — рулевой	ЧУПРАКОВ В. Е. — 1979 г. — рулевой (ст. пом.)
ФРОЛОВ В. М. — 1967 г. — рулевой	АДЕЕВ В. М. — 1980 г. — рулевой
СТАЖЕВСКИЙ Э. Ф. — 1967 г. — матрос	РУБАНИЦКИЙ Н. И. — 1982 г. — рулевой
КОНОВАЛОВ Р. В. — 1968 г. — матрос	ПУЗАНОВ О. Г. — 1983 г. — рулевой
РАКАЕВ Б. Р. — 1968 г. — матрос	ШТЕРЕНФЕЛЬД А. Е. — 1985 г. — рулевой (ст. пом.)
ВОСКРЕСЕНСКИЙ Г. В. — 1968 г. — рулевой	БУШУЕВ А. Ю. — 1986 г. — рулевой
РЯБКОВА Л. П. — 1969 г. — рулевая	ПОТАПОВ В. Ф. — 1986 г. — рулевой (ст. пом.)
ЛЕЖНЁВ Е. А. — 1969 г. — рулевой	РОСЛЯКОВ С. Л. — 1987 г. — рулевой (ст. пом.)
КАРАСЁВ В. М. — 1970 г. — матрос	ПЛАСКЕВИЧ В. Н. — 1987 г. — рулевой (ст. пом.)
ЧЕРНЫШ В. М. — 1970 г. — матрос, 1980 г. — рулевой	НОВИКОВ С. П. — 1987 г. — рулевой (ст. пом.)
ПЬЯНКОВ С. И. — 1970 г. — рулевой	ЗИЮКОВ Р. Д. — 1987 г. — рулевой (ст. пом.)
КУШНИР Ф. В. (по ДСП) — 1970 г. — капитан	ФИЛИППОВ В. П. — 1988 г. — рулевой (ст. пом.)
БАРЗДА С. С. (по ДСП) — 1970 г. — капитан	КОНДРАТЬЕВ А. П. — 1988 г. — рулевой (ст. пом.)
ГИЛЁВ Б. В. (по ДСП) — 1971 г. — капитан	БРЫЗГАЛОВ М. П. — 1989 г. — рулевой
СОЛОВЬЕВ В. А. (по ДСП) — 1972 г. — капитан	ПЕТРУНИН В. А. — 1989 г. — рулевой (ст. пом.)
ГРИГОРЬЕВ А. В. (по ДСП) — 1973 г. — капитан	КОНДАКОВ И. В. — 1989 г. — рулевой (ст. пом.)
ПЛЮСНИН В. Н. — 1973 г. — матрос	СОЛОМАТОВ С. В. — 1989 г. — рулевой (ст. пом.)
ШИСТЕРОВ Б. Н. — 1973 г. — рулевой	БЕЛОГЛАЗОВ В. А. — 1991 г. — рулевой (ст. пом.)
НЕГАНОВ А. И. — 1973 г. — матрос	ОВСЯННИКОВ О. Ю. — 1991 г. — рулевой (ст. пом.)
ГОЛЫШЕВ А. П. — 1974 г. — матрос	ТАРАКАНОВ В. Ю. — 2000 г. — рулевой
АКИМОВ М. М. — 1975 г. — рулевой	БУШУЕВ А. А. — 2003 г. — матрос
ОВСЯННИКОВ Ю. А. — 1979 г. — рулевой	СЮЗЁВА Е. — 2003 г.



Приложение 3

ЯХТЕННЫЕ КАПИТАНЫ ПЕРМИ

Звания яхтенного капитана присваивались в разные годы по различным номинациям — на различные разрешённые районы плавания. Сначала это были звания яхтенного капитана речного плавания, затем разрешённый район плавания увеличили — стал «Территориальные воды СССР». Потом стало разрешаться «право управления парусными судами без ограничения парусности и района плавания». С 2012 года стали выдаваться Дипломы яхтенного капитана прибрежного плавания и океанского плавания.

1936	ГУРА Георгий Анатольевич	1977	МЕДВЕДЕВ Михаил Андреевич
1938	АЛФИМОВ Николай Александрович (я. к. речного плавания)	1983	МАРКОВ Марк Николаевич МАМОНТОВ Николай Леонидович ПАК Георгий Александрович БРОННИКОВ Михаил Игоревич ЧУПРАКОВ Валерий Евдокимович ПЕРМЯКОВ Сергей Иванович САВЕНКОВ Владимир Фёдорович
1939	ДУШЕИН Сергей Николаевич		
1946	ШИТОВ Виталий Андреевич		
1949	АЛФИМОВ Николай Александрович («Территориальные воды СССР») ХАНЖИН Геннадий Фёдорович	1980	ОВСЯННИКОВ Юрий Аркадьевич
1959	СТАЖЕВСКИЙ Эрик Фёдорович	1986	МАРКОВ Андрей Николаевич
1965	РОГАЧЁВ Дмитрий Борисович КАСАТКИН Валерий Иванович ЗВОНАРЁВ Краснослав Степанович РЯБКОВ Георгий Семенович	1987	БУШУЕВ Андрей Юрьевич
1966	ГИЛЁВ Борис Васильевич КУШНИР Феликс Васильевич	1989	ПОТАПОВ Валерий Федосеевич ШТЕРЕНФЕЛЬД Александр Ефимович
1967	ГРИГОРЬЕВ Анатолий Васильевич ВОСКРЕСЕНСКИЙ Рудольф Викторович	1990	БУРЦЕВ Владимир Иванович
1970	БАРЗДА Станислав Самуилович БЕЛЯЕВ Герман Титович МОХОВИКОВ Борис Иванович	1991	ЧЕРНЫШ Виктор Михайлович
1972	КУШНИР Александр Васильевич КУШНИР Дина Алексеевна СОЛОВЬЁВ Вячеслав Алексеевич ПИГАЛЕВ Георгий Филлипович МАЖОВ Борис Дмитриевич	1993	ПОПОВ Михаил Николаевич
		1995	СИМОНОВ Олег Александрович
		1996	ГРАФОВ Сергей Дмитриевич
		2008	БЕЛОБОРОДОВ Михаил Юрьевич

Приложение 4

ПЕРМСКИЕ СУДЬИ

В Перми первое упоминание о судьях по парусному спорту относится к 20-м годам прошлого века. Среди них чаще всего называется имя яхтсмана Льва Альбинского. Своеобразие парусных соревнований тех лет (на скорость, эстафеты, «пересадка») предполагало и специфику их правил, и, следовательно, судейства, о которых уже успели порядком забыть. С появлением классных гонок потребовался и обмер яхт на соответствие классу, а также увеличение числа судей по причине появления новых конфигураций дистанций — «треугольные», «петлевые» и их комбинации. Чаще всего соревнования судили сами яхтсмены, другой раз для этого им приходилось отказываться от участия в соревновании. Совмещать гонки и судейство обычно невозможно.

Сейчас сложно установить наиболее «продвинутых» судей 1920-х — 1930-х — 1940-х годов ушедшего столетия. Однако в хронике упоминаются такие судьи, как Сергей Николаевич Душеин. Он одним из первых в Перми, ещё в 30-е годы, получил звание судьи республиканской категории. Принимала участие в судействе парусных соревнований Душеина Нина Дмитриевна, которая также имела республиканскую категорию.

В 1953 году в Молотове (Перми) появился и первый официальный судья-меритель яхт, Николай Александрович Алфимов. Он участвовал в семинаре мерителей парусных судов и сдал зачётные испытания с оценкой «хорошо», получил право обмера парусных судов классов М, Т, Р, «Олимпик», «Звёздный», буеры. Об этом свидетельствует Удостоверение № 11 Всесоюзного К по делам ФК и С при СовМине СССР от 14.02.1953 г., подписанное начальником отдела парусного и гребного спорта Лавровым.

В более поздние времена судейством парусных соревнований занимались, как правило, тренеры, или яхтсмены, оставившие своё участие в соревнованиях — Краснослав Степанович Звонарёв (судья республиканской категории), Лев Валерьянович Бухонов, Геннадий Коновалов, Герман Титович Беляев, Феликс Васильевич Кушнир, Л. А. Бутенко, Эрик Фёдорович Стажевский (судья республиканской категории), Виктор Михайлович Карасёв, Светлана Коротаяева (судья республиканской категории, а по другим видам спорта — судья всесоюзной категории), Станислав Самуилович Барзда, Евгений Степанович Николаев, Михаил Андреевич Медведев (судья 1 категории, более 10 лет был главным судьёй Кубка Камы), Алексей Зырянов, Николай Рубаницкий, Жанна Штеренфельд (постоянный секретарь многих регат), Николай Александрович Серебренников, Сергей Катаев и Л. Коновалова (судьи 1 категории. г. Березники), Борис Иванович Рычин, Марк Николаевич Марков (судья-меритель), Игорь Вадимович Мокрецов, Надежда Леонидовна Андреева (судья 1 категории), Игорь Витальевич Кондаков и другие.

На сегодняшний день в Перми два судьи всероссийской категории Александр Анатольевич Онорин и Виктор Михайлович Черныш и девять судей первой категории Валерий Михайлович Флоров, Валерий Евгеньевич Никулин, Вячеслав Кузьмич Пияница, Вячеслав Макарович Адеев, Леонид Валентинович Грибель, Николай Леонидович Мамонтов, Георгий Александрович Пак, Михаил Игоревич Бронников, Юрий Аркадьевич Овсянников.

Приложение 5

ПЕРМСКИЕ МЕРИТЕЛИ ЯХТ

АЛФИМОВ Николай Александрович,
с 1953 года, с правом обмера парусных судов классов М, Т, Р, О, «Звёздный», буеры.

КУШНИР Феликс Васильевич,
меритель № 114, крейсерско-гоночные яхты, 1960-е — 1980-е годы.

БАРЗДА Станислав Самуилович,
№ 102, крейсерско-гоночные яхты, 1970-е — 1980-е годы.

МАРКОВ Марк Николаевич,
меритель № 207, крейсерско-гоночные яхты, 1980-е — 2000-е годы.

ОНОРИН Александр Анатольевич,
меритель № 23, с 1995 года — швертботы, с 2000 года — олимпийские, национальные и юношеские гоночные классы яхт.

ЧЕРНЫШ Виктор Михайлович,
меритель № 222, крейсерско-гоночные яхты — УПО; с 2013 года; меритель-стажёр по ORC/IMS, IOR — с 2011 года.

КОНДАКОВ Игорь Витальевич,
меритель-стажёр, крейсерско-гоночные яхты по УПО, IOR, RS — с 2011 года.

Приложение 6

ПЕРМСКИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ СПОРТСУДОРЕГИСТРА

БАРЗДА С. С. — № 405, 1980-е годы

КАТАЕВ С. А. (Березники) — № 406, 1980-е годы

КУШНИР Ф. В. — № 407, 1980-е годы

МАРКОВ М. Н. — № 408, 1980-е годы

ОВСЯННИКОВ Ю. А. — № 409, 80-е годы

ЧЕРНЫШ В. М. — представитель ССР ВФПС № 9 по Пермскому краю с 2010 года (инспектор ССР)



Приложение 7

ДАЛЬНИЕ СПОРТИВНЫЕ ПЛАВАНИЯ

Год	Маршрут	Км	Судно (тип)	Капитан плавания
1927	Пермь—Севастополь	3040	Парусиновая байдарка	Альбинский Л.
1928	С. Кулиги—Пермь	700	Деревянная байдарка	Гура Г.
1929	Пермь—Астрахань	2665	Яхта «Бродяга» (*) Яхта «Напор» (*)	Альбинский Л. Алфимов Н.
1932	Пермь—Астрахань Губаха—Казань	2665 1300	Яхта «Бродяга» (*) Яхта «Решительный» (*) Яхта «Забойщик» (*)	Альбинский Л. Гура Г. Егоров Б.
1933	Кизел—Обдорск	2000	Швербот (*)	Егоров Б.
1934	Пермь—Самара	1370	Яхта «Север» (*) Яхта «Фиорд» (*)	Зудов Н. Алфимов Н.
1935	Пермь—Куйбышев Пермь—Рыбинск	1370 2000	Яхта «Урал-Освод» (*) Яхта «Привал» (*)	Альбинский Л. Розенштейн Е.
1936	Пермь—Куйбышев	1370	Яхта «Кама»	Павский Ю.
1937	Пермь—Куйбышев	1370	Яхта «Водяной»	Радионов К.
1939	Ленинград—Ярославль	1200	Яхта «Лев»	Морозов А.
1942	Пермь—Чистополь	750	Яхта «Илья Муромец»	Альбинский Л.
1966	Пермь—Тольятти — теплоходом до Ростова —Таганрог—Керчь— Ростов		Яхта «Урал» (Фолькбот) Яхта «Талисман» (Фолькбот)	Григорьев А. Барзда С.
1967	Ростов—Таганрог— Севастополь—Одесса—Ростов	2700	Яхта «Урал» (Фолькбот) Яхта «Талисман» (Фолькбот)	Григорьев А. Барзда С.
1968	Ростов—Керчь—Сухуми— Геленджик—Судак—Керчь— Ростов	1560	Яхта «Урал» (Фолькбот)	Григорьев А.
1970	Пермь—Казань—Ульяновск— Астрахань —Баку	4500	Яхта «Урал» (Фолькбот) Яхта «Леший» (Фолькбот)	Григорьев А. Гилев Б. Соловьёв В.
1973	Таллинн—Ярославль— Чайковский—Пермь	3250	Яхта «Ванда» (1-тонник)	Гилев Б. Пирожков К. Звонарев К.

(*) — тип яхты — самодельная.



Год	Маршрут	Км	Судно (тип)	Капитан плавания
1982	Одесса—Севастополь—Ялта—Керчь—Ростов	1350	Яхта «Селена» (1/4-тоник) Яхта «Руслан» (Конрад-24) Яхта «Орион» (Нефрит)	Чупраков В. Овсянников Ю. Пермяков С.
1982	Ленинград—о. Валаам—Сортавала—Свирь—о. Кижы—Петрозаводск—Медвежьегорск	1600	Яхта «Урал» (Фолькбот)	Пак Г.
1985	1. Байкал. Иркутск—бухта Щель—пос. Листвянка—Сахюрты—бухта Хутиртучская—бухта Змеиная (пос. Покойники)—бухта Песчаная—пос. Листвянка	530	Яхта «Урал» (Фолькбот)	Пак Г.
	2. Пос. Листвянка—бухта Песчаная—о. Ольхон—Чивыркуйский залив—Усть-Баргузин—пос. Листвянка—Иркутск	510	Яхта «Урал» (Фолькбот)	Григорьев А.
1990	Мариуполь—Керчь—Варна (Болгария)—Керчь—Ростов <i>Участие в Варненской регате «Златни пясъци»</i>	2910	Яхта «Спектр» (СТ-25) Яхта «Вектор» (Картер-30)	Марков М. Потапов В.
1990	Мариуполь—Порто Каррас—Ростов <i>Участие в 13-м Кубке С/Эгейского моря.</i>	4300	Яхта «Лис» (Картер-30) Яхта «Шерхан» (Конрад 25-Р) Яхта «Искра» (Картер-30)	Акимов М. Чагин В. Овсянников Ю.
1991	Гданьск (Польша)—Карлскруна (Швеция)—о. Эланд—о. Кристиансё (Дания)—Гданьск—Выборг.	1650	Яхта «Звезда Камы» (К-1200 РТ)	Катаев С.
1991	Ростов—Керчь—Порто Каррас—Салоники—Стамбул—Керчь—Ростов. <i>Участие в 14-м Кубке С/Эгейского моря.</i>	4950	Яхта «Рандеву» (Конрад 25-РТ) Яхта «Грация» (Конрад 25-Р)	Никулин В. Титов А.
1992	Ростов—Керчь—Стамбул—Порто Каррас— и обратно. <i>Участие в 15-м Кубке С/Эгейского моря</i>	4750	Яхта «Искра» (Картер-30)	Овсянников Ю.
1992	Березники—С. Петербург—Березники	2620	Яхта «Ветлан»	Опарин С.
1993	Ростов—Стамбул—Салоники—Афины— и обратно	5950	Яхта «Искра» (Картер-30)	Овсянников Ю.

1993 год был последним, когда пермские яхты уходили в дальние круизы и возвращались домой.

С 2000 года пермские яхтсмены осуществляют морские круизы или выступают в заграничных регатах крейсерских яхт на арендованных на «месте» яхтах. Так в 2006 году совершены круизы: на яхте «Анна» (Картер-30) капитан Потапов В. по маршруту Чешма (Турция)—Кушадасы—залив Гулюк (Казакль)—Бодрум—Финике, на яхте «Фан-2» (ЛЭС-35) по маршруту Финике—Киков—Пиратская бухта—Финике.

Будыхо А. был в экипаже, прошедшем знаменитый мыс Горн, в 2009 году Мельников М. был участником трансатлантической гонки и яхта, на которой он находился, победила.

В 2013 году совершен круиз протяженностью 1680 км по маршруту Оруст (Швеция)—Берген—Буде—Тромсе—мыс Нордкап (Норвегия) на яхте «Kaigos» (HR-48), капитан Мельников М. и круиз по маршруту Барселона—Канарские острова на яхте «Parma» (Dufour-45E), капитан Тараканов В., перегон яхты для участия в гонке через Атлантику составил 1280 миль.

Приложение 8

ПЕРМСКИЕ КРЕЙСЕРСКИЕ ГОНКИ

В 30-х годах прошлого столетия у нас в стране и в Перми начали практиковать гонки на длинные дистанции. Ходили в них на швертботах, так как крейсерских яхт наша промышленность ещё не выпускала. Наиболее популярной сначала была гонка на 30 миль (55,6 км — 1 морская миля равна 1852 м). Однако на первенствах РСФСР устраивались гонки и на 50 миль (92,6 км). Пройти такие дистанции на швертботах составляло немало труда, особенно в сильный ветер и непогоду. Из практики Олимпийских игр вскоре парусные гонки малых яхт стали проводить по так называемым «олимпийским» дистанциям, по классам яхт. Так как «во главу угла» в стране был поставлен спорт по олимпийским дисциплинам. В 60-е годы, для примера, «олимпийская» треугольная дистанция составляла около 10-12 миль (18,5—22,2 км) и яхты проходили её за время, редко превышающее 3-х часов. Соревнование российского или союзного масштаба, как правило, состояло из 7 гонок — по одной гонке в день, с одним выходным днём. В 90-х годах дистанции стали более короткими, но гонок стали устраивать много — до 15.

Однако время брало своё, в стране началось промышленное строительство килевых крейсерских яхт. Многие яхтсмены и любители паруса строили крейсерские яхты своими силами. Энтузиастами стали практиковаться походы, спортивные плавания и гонки на этих яхтах, на значительные расстояния и с многодневными переходами. Хотя воспитанные на «олимпизме» яхтсмены и общественность долгое время предвзято относились к крейсерским гонкам на крейсерских яхтах, считая их не вполне спортивными.

Надо отметить, что крейсерские гонки имеют ряд принципиальных отличий от парусных гонок по «олимпийской» дистанции. В коротких по расстоянию и времени гонках по «олимпийским» дистанциям яхтсменами в основном ведётся ближняя тактическая борьба. Особое значение в них имеет качество материальной части (корпуса и парусов). Крейсерские же гонки проходят на длинных дистанциях, охватывающих различные водные районы, с разными ветровыми и навигационными условиями и могут длиться по несколько суток, а то и недель, днём и ночью. В таких гонках становится важным именно мореходное искусство и общая «морская» подготовка экипажа — навигационные знания, умение разбираться в лоцманских картах, противостоять стихии в любых ситуациях. В них яхтсмены становятся настоящими моряками.

В послевоенные годы, кроме обычных гонок на короткие дистанции, в Перми продолжили тради-

цию проведения гонок на 30 миль. Применять длинную круговую дистанцию на Каме в районе города было сложно... Поэтому яхты буксировались катером вверх по течению на требуемое расстояние, до места старта. 30 миль вверх по Каме от гаваней яхт у Осинского спуска — это район Полазны. Видимо оттуда им и давался старт вниз по течению. Не следует забывать, что до заполнения водохранилища ширина Камы выше Гайвы до Полазны составляла в основном 400—700 метров, стратегически особо не «развернёшься» в гонке на таком пространстве... Неширокой была Кама и в городской черте, её ширина составляла около километра. А летом река значительно мелела и её ширина ещё уменьшалась. Не было ещё в распоряжении наших яхтсменов широкого водного пространства — «большой воды», где на просторе с хорошей волной лучше всего закаляется смелость и растёт мастерство спортсмена-парусника. Камское водохранилище ещё только начинало строиться... И возвращаясь с иногородних соревнований, с сожалением вспоминали молотовчане широкие просторы Азовского, Черного или Балтийского морей, где приходилось им защищать честь своего города.

Однако строительство плотины Камской ГЭС подходило к концу. В сентябре 1953 года пермские яхтсмены провели последнюю длительную речную гонку. В 1954 году перемычка Камской гидроэлектростанции была перекрыта и, к радости пермских яхтсменов, началось заполнение Камского водохранилища.

И уже в 1954 году на Камском водохранилище, на верхнем бьефе КамГЭСа, состоялось первое соревнование пермских яхтсменов в непривычных для них условиях — отсутствие течения и возможность осуществлять длинные галсы. Но соревноваться на верхнем бьефе ГЭС пермские яхтсмены могли только в отдельных регатах. Для осуществления этого приходилось идти до плотины около 12 км и шлюзоваться, примерно ещё 1 км, что занимало несколько часов. Лишь тогда взорам яхтсменов открывались просторы Камского «моря».

В 1955 году парусный сезон пермские яхтсмены открыли традиционной 30-мильной гонкой уже на водохранилище. Но ещё до 1957 года некоторые соревнования проводились на Каме в городской черте.

Впоследствии в Перми на Камском водохранилище стали регулярно проводить 50-мильные гонки, устанавливая дистанцию по всему водному простору района КамГЭС—Лёвшино—Банная гора с заходом

в р. Чусовую—Заозерье—Гайва (по свидетельству В. Фролова).

С 1960 года наступила очередь и 100-мильных гонок Пермь—Чёрмоз, Чёрмоз—Пермь. Поначалу такие гонки на большие расстояния называли маршрутными. 1960 год и следует считать годом рождения ставшей в последствие традиционной гонки Пермь—Чёрмоз—Пермь. Сначала ходили двумя этапами, с остановкой в Чёрмозе, и только на судах класса «М». Однако продолжали проводить и 50-и мильные гонки.

Конечно, гонки на 30-50 миль ещё не назовёшь настоящим крейсерскими, хотя для швертботов их смело можно отнести к таковым. Однако 100-мильная гонка уже без сомнений подходит под определение крейсерской гонки.

Газета «Звезда» от 23 августа 1960 года так сообщает об этом событии:

«Яхтсмены областного центра разыгрывали приз А. П. Сулина — основоположника парусного спорта в Перми. Маршрутная гонка на судах класса «М» делилась на два этапа. Первый этап: Пермь—Чёрмоз, второй: Чёрмоз—Пермь. Общая протяженность маршрута 292 километра (около 202 км по судовому ходу — стартовали из района городского пляжа на КамГЭСе, от устья р. Амбарки). Победителем стал В. Зобачев (ДСО «Водник»), прошедший дистанцию за 22 часа со средней скоростью 13 километров в час».

Так проходила первая гонка.

А вот что писала пресса о 50-мильной гонке того года. Газета «Звезда» от 20 сентября 1960 года:

«В минувшее воскресенье на Камском море проходила одна из интереснейших гонок этого сезона, традиционная 50-мильная гонка на яхтах. Впервые в ней, кроме судов класса «М» и «Финн», приняли участия суда международного класса «Летучий голландец».

На старт вышло 16 судов. В классе «М» первое место завоевал Г. Рябков (Звезда), а в классе «Финн» на первое место вышел Р. Коновалов (Молот), а в классе «Летучий голландец» — В. Зобачев.

Командное место выиграли яхтсмены «Звезды», яхтсмены «Молота» — 2-е место, яхтсмены «Водника» — 3-е».

В 1961 году в гонке Пермь—Чёрмоз, Чёрмоз—Пермь на «эмках» победу одержал С. Н. Душеин, представлявший к/ф «Кама», второе место занял В. Н. Ломако из с/к «Молот» третьим финишировал В. Курьшев, представитель «Водника».

С 1963 года, когда в Перми появились килевые яхты класса «Дракон», стали ходить в Чёрмозскую гонку на них, а с 1965 года и на «Фолькботах». Гонки на Чёрмоз яхт класса «М» вскоре отменили из-за соображения безопасности. Затем это соревнование сделали без остановки в Чёрмозе — огибали Чёрмозский буй и шли обратно в Пермь.

Долгое время основной отправной точкой стартов гонки Пермь—Чёрмоз—Пермь был район городского пляжа КамГЭС. Стартовали в субботу в 6 часов.

Класс «Дракон» быстро стал популярным в стране и в Перми. Этот класс в 1948 году стал олимпийским. Советские спортсмены начали участвовать в классе «Дракон» в Олимпийских играх в 1956 году (Мельбурн, Австралия — экипаж И. Матвеева). Это и дало толчок к развитию класса «Дракон» в СССР. Мореходность «Дракона» (парусность 21 кв.м) была несравненно выше, чем у «эмков», ведь это была килевая яхта. Наши верфи быстро наладили выпуск этих яхт. И пусть у «Дракона» не было рубки, но под «козырьком», под баком, было довольно много места, чтобы, например, скрыться от дождя. А на стоянке, навесив на гик брезент, закрывался и весь кокпит, что создавало определённый уют. Так что класс «Дракон» уже позволял соревноваться и в небольших крейсерских гонках с относительным комфортом. К тому же «Дракон» обладал хорошей скоростью.

Яхты класса «Фолькбот» конечно больше подходили для крейсерских плаваний, имели рубку, были очень крепкими и мореходными, но обладали небольшой скоростью.

Принимали участие Пермские яхтсмены и в крейсерских гонках за пределами Прикамья, совмещая их с дальними спортивными плаваниями. Поначалу на яхтах класса «Фолькбот», так как других яхт, попадающих под определение крейсерских, в Перми не было. Дальние спортивные плавания стали приобретать всё большую популярность, тем более что по их результатам начали присваивать спортивные разряды вплоть до мастера спорта. При пермской городской федерации парусного спорта стала избираться комиссия по дальним спортивным плаваниям (ДСП) и крейсерским гонкам (КГ). Участие пермских яхтсменов в ДСП и в российских крейсерских гонках с успешными результатами способствовало быстрому становлению крейсеризма в Перми — Спорткомитет РСФСР стал выделять городу крейсерские яхты.

Поэтому в конце 60-х начале 70-х годах пермский парусный флот начал быстро пополняться крейсерскими яхтами. В 1969 году в Перми появилась первая большая крейсерская яхта класса «Л-6» «Тайна» и в 1970 году она уже участвовала в Кубке Волги.

Вот что писала о крейсерских гонках того времени центральная газета Советский спорт от 24 июля 1970 года:

«Ульяновск, 23 июля (по телефону). Здесь закончили свой многодневный маршрут участники всесоюзных парусных гонок на крейсерских яхтах. Спортсмены провели две гонки: Ульяновск—Казань и Казань—Ульяновск.

Лучшего результата в классе судов «Л-6» добились представители Перми. Экипаж под руководством ка-

питана Г. Беляева на яхте «Тайна» финишировал первым в обеих гонках (экипаж я/к «Кабельщик»).

В классе «Фолькбот» также успех был на стороне пермских яхтсменов. Экипаж капитана Б.В. Гилева выиграл гонки на яхте «Леший» (я/к «Бриз» с/к «Политехник»).

В командном зачете на первое место вышли представители Перми». Лавров, заслуженный тренер СССР.

В 1971 году Спорткомитетом СССР и редакцией журнала «Катера и яхты» были учрежденные гонки крейсерских яхт на Кубок Балтийского моря. Они стали очень популярными и престижными в стране, ежегодно привлекали до 120 яхт. Также они послужили толчком к созданию других многодневных маршрутных гонок — на Кубок Черного моря, Кубок Онежского озера, Кубок Днепра и Кубок Волги. В свою очередь, эти гонки способствовали расширению постройки и проектированию современных крейсерско-гоночных яхт на Ленинградской и Таллиннской верфях, а также увеличению их импорта из Польской народной республики (ПНР) — поставщика в рамках СЭВ этого вида судов за какие-то долги перед СССР.

Все заводские парусные секции Перми, яхт-клуб Пермского политехнического института (ППИ), яхт-клубы Березников стали приобретать крейсерские яхты. К уже имевшейся в Перми с 1969 года у «Камкабеля» яхты Л-6 «Тайна», с/к «Звезда» в конце 1972 года приобретает яхту этого же класса «Парма».

В 1973 году на яхте «Парма» экипаж под руководством С. Барзды впервые принимает участие в гонках крейсерских яхт «Кубок Балтийского моря». В том же 1973 году из Таллинна в Пермь, в я/к Молот, «своим ходом» перегоняется «однотонник» «Ванда».

Учитывая успешные выступления Пермских яхтсменов на Республиканских и Всесоюзных соревнованиях, Пермской области Спорткомитетом РСФСР стали выделяться ещё большие квоты на приобретение крейсерских яхт отечественного и импортного производства. Так в 1974 году яхт-клуб «Молот» приобретает две яхты типа «Нефрит» — «Регату» и «Былину».

С расширением крейсерского флота и имея опыт участия в выездных крейсерских гонках (Балтика, Черное море, Волга) у наших яхтсменов возникла идея расширить и географию Пермских крейсерских гонок.

Первая попытка относится к сезону 1974 года. Собранием яхтсменов-крейсеров было решено добавить гонки по маршруту: Пермь-Березники, Березники-Пермь. Но в календарь 1974 года это соревнование не включили, хотели повести его «на общественных началах». Однако маршрутные гонки Пермь—Березников, Березники—Пермь не состоялись совсем, так как ни один экипаж не заявился на соревнование и на старт ни кто не вышел. Была про-

ведена гонка Пермь—Чёрмоз—Пермь, в которой 1 место в классе «Дракон» занял С. Н. Душеин выст-упая на яхте D 757 за «Рубин».

В 1975 году пермскими яхт-клубами «Урал» и «Молот» приобретаются ещё три яхты типа «Нефрит» — «Диана» и «Орион» (я/к «Урал»), «Сказка» (я/к «Молот»). Но «Диана» и «Орион» вскоре передаются в пользование яхт-клубу «Бриз».

В календарь соревнований 1975 года впервые было включено соревнование крейсерских яхт под названием «Кубок Камы» в три этапа: Пермь—Соликамск, Соликамск—Пермь и гонка Пермь—Чёрмоз—Пермь. Однако при проведении регаты дистанции первого и второго этапов были сокращены, а гонка Пермь—Чёрмоз—Пермь прошла по намеченному маршруту. В гонках участвовали и «Драконы». Таким образом рождением «Кубка Камы» следует считать 1975 год — когда серия крейсерских гонок была озвучена в таком статусе, и соревнование состоялось.

С 1975 года гонка Пермь—Чёрмоз—Пермь на несколько лет стала одним из этапов Кубка Камы. Потом эту гонку выделили в отдельное соревнование.

В 1975 году яхт-клуб «Бриз» приобретает яхту класса Л-6 «Вишера», а в 1976 году яхту «полутонного» класса «Командор».

В 1976 году Кубок Камы прошел в 3 этапа: 1. Пермь—Березники. 2. Березники—Пермь. 3. Пермь—Чёрмоз—Пермь. Впервые пермские яхтсмены на первом и втором этапах пошли в такие длинные гонки без промежуточных остановок — от места старта в Перми до яхт-клуба «Галс» в Березниках около 199 км (107,5 миль) по судовому ходу. Яхтсмены соревновались в трёх зачётных группах.

Интересен результат в 1-й группе: 1 место заняла яхта Л-6 «Тайна», к/ф «Камкабель». Однако впоследствии её результат был аннулирован, так как капитан яхты Беляев Г. не прошел яхтенную переаттестацию перед началом сезона. И первое место было отдано яхте «Ванда», с/к «Молот», показавшей второй результат (капитан яхты Звонарёв К.).

1977 год. В Кубке Камы по маршруту Пермь—Березники, Березники—Пермь, Пермь—Чёрмоз—Пермь участвовало 22 яхты из 10 коллективов, культивирующих в Перми в то время парусный спорт. Однако виду слабого ветра на старте первого этапа его решили проводить до Филёнок, а второй — обратно до Перми. Во время второго этапа, в районе о. Бор, флот попал в сильный шквал. У нескольких яхт были в ключья порваны паруса. На яхте «Парма» была сломана мачта. Гонку прекратили и через некоторое время дали новый старт на Пермь. Но и на обратном пути был крепкий ветер, мачта сломалась (погнулась) на яхте «Диана». Об этих гонках много написано в воспоминаниях наших яхтсменов. В Чёрмозской гонке 3-го этапа победил Э. Стажевский на «Драконе».

В 1978 году крейсерской комиссией было разработано и утверждено положение о гонках на «Кубок Камы», соответствующее Всесоюзной инструкции по крейсерским гонкам. Впервые результаты гонок рассчитывались по гандикапу IOR (прим. автора — разные системы обмера и гандикапа применялись в мире с начала 1900-х (США, Англия), международная система IOR была принята в 1969 г). Гандикап позволял в некоторой степени уравнивать в гонке шансы яхт в зависимости от их гоночных характеристик (гоночного балла) по которым и формируются зачетные группы. «Разнокалиберному» пермскому крейсерскому гоночному флоту пришлось пройти обмер. Практически всю работу по обмеру яхт выполнил официальный меритель Феликс Васильевич Кушнир. Яхты стали получать свои главные сертификаты — мерительные свидетельства, и флот стал делиться на зачётные группы в соответствие со своим гоночным баллом. А результаты (исправленное время гонок, по которому определялись их места в группе) определялись с учётом коэффициентов времени и дистанции, указанных в мерительном свидетельстве.

В конце 70-х годов, в связи с физическим износом, постепенно перестали ходить в крейсерские гонки «Фолькботы» и «Драконы». В Перми и Березниках в это время появляются новые польские крейсерско-гоночные яхты «Конрад-24», «четвертьтонники», на которых и стали ходить в крейсерские гонки.

Быстро возрастало число участников «Кубка Камы» в VI классе IOR — это так называемые «малые» яхты — «Фолькбот», «Дракон», «Нефрит», «1/4 тонны», «К-24»: с 7-ми штук в 1975 году до 18-ти в 1978 году.

В 1978 году впервые в Кубке Камы приняли участие яхтсмены г. Березники на яхтах «К-24» «Рубин», «Алмаз».

Резко поднялась результативность соревнований по выполнению разрядных норм:

В 1976 году на пермских крейсерских гонках можно было выполнять нормы лишь до 1 разряда включительно из-за малого количества яхт.

Но уже в 1977 году 2 экипажа выполнили норму кандидатов в мастера спорта СССР (КМС), а в 1978 году ещё 4 экипажа выполнили норму КМС.

В 1979 году на «Кубке Камы» количество гонок было увеличено до четырёх, была введена относительно короткая гонка «по треугольнику». В соревновании участвовало уже 30 экипажей, в том числе 21 в VI классе, остальные во II-III классах и в отдельной зачётной группе «Дракон». Был учреждён переходящий приз за 1 командное место. Его так и назвали — «Кубок Камы». Его выиграла команда яхт-клуба «Бриз» ППИ.

В 1980 году «Кубок Камы» впервые проводился без разрыва этапов по срокам, и состоял из 5 гонок. Гонка Пермь—Чёрмоз—Пермь была исключена из

программы «Кубок Камы» и стала отдельным соревнованием. Такой регламент соревнований утвердился на последующие годы.

В VI классе IOR приняли участие 18 яхт.

В гонке «Пермь—Чёрмоз—Пермь» участвовало 15 яхт в VI классе IOR и 3 яхты во II-III классах.

В начале 80-х годов в Перми появляются яхты типов «Конрад-25» (Т, РТ, Р) и «Картер-30».

В 1982 году федерация парусного спорта Перми вышла с предложением в Спорткомитет РСФСР о присвоении пермской регате «Кубок Камы» ранга Республиканской. Однако эта инициатива не была поддержана.

С 1983 года в программу городских соревнований был включен «Кубок города Перми среди крейсерских яхт». Места яхт определялись по результатам нескольких соревнований сезона — Открытие и Зкрытие сезона и гонки Пермь—Чёрмоз—Пермь. Но это новшество не прижилось, итоги по этой системе проводились лишь несколько раз.

Кубок Камы-1986. Неплохо выступили на своем Нефрите «Сантори» наши гости-москвичи. Впервые результаты регаты обсчитывались на компьютере (программу для этого, одну из первых в стране, сделал Валерий Никулин. Сначала она была для больших ЭВМ, затем для мини и персоналок. С 2007 года стала применяться, как стандарт, программа Каурова Д.).

Особо следует остановиться на Кубке Камы 1993 года. Это была 19-я по счёту регата. Но впервые она проводилась как международная. Организаторами регаты выступили ПОО «Регата», АО «Березники — Сервис» (генеральный спонсор), МП «Паруса России» «Парусный крейсерский союз». Призовой фонд составил 1 миллион рублей. Кроме того, победители награждались переходящими кубками. По отдельным положениям разыгрывались призы памяти известных пермских яхтсменов: Г. Беляева, К. Звонарёва, А. Штеренфельда. В регате приняли участие 45 яхт в 4 зачётных группах и числом участников — около 200 человек. Небывало высокий для нашего региона уровень судейской бригады (вплоть до международной категории): председатель ГК (гл. судья) — Хандрос В. О. (ВК, г. Новосибирск), главный меритель — Рискин И. В. (ВК, г. Москва), Председатель Протестового комитета — Елизаров В. П. (МК, г. Москва), главный секретарь — Попова И. В. (РК, г. Новосибирск), зам. гл. судьи по дистанции — Медведев М. А. (1 категория, г. Пермь), меритель Кушнир Ф. В. (г. Пермь), зам гл. судьи по медицинскому обслуживанию — Слутковский А. Е. (г. Пермь), старший судья на старте/финише — Мамонтов Н. Л. (судья по спорту, г. Пермь), судья при участниках — Романов В. (г. Пермь), судья — Никулин В. Е. (1 категория, г. Пермь, — гонялся и обсчитывал результаты). В качестве гостя был Павел Николаевич Новосёлов — один из организаторов Парусного крейсерского



союза России, главный редактор журнала «Яхтинг России».

«Изюминкой» регаты являлось участие в ней двух профессиональных экипажей — москвича Сергея Бородинова, участника олимпийских игр, чемпионатов мира и легендарной гонки вокруг света на яхте «Фазиси» и титулованного саратовца Андрея Николаева, выступающего за Украину. Они выступали в группе «Конрад-25 Р и РТ» на предоставленных Пермью яхтах «К-25 Р». Экипаж А. Николаева на «Викинге», экипаж С. Бородинова на яхте «Грация». То есть было на ком попробовать своё мастерство пермским яхтсменам в этой зачётной группе. И надо сказать, наши гонщики не подкачали. Второе место занял экипаж Валерия Блинова на яхте «К-25 РТ» «Надежда», уступив первенство лишь А. Николаеву. Третье место занял экипаж Виктора Пласкевича на яхте «К-25 Р» «Луч». Хорошую конкуренцию именитым гостям доставлял экипаж Виктора Черныша на яхте К-25 Р «Риск» в завязывающихся интригах между яхтами, особенно в 1-й и 5-й гонках. По общим результатам во второй зачётной группе экипаж С. Бородинова не попал в призёры...

Менялась и география гонок Кубка Камы. Сколько красивых и интересных мест на Каме! В маршрутах появились реки Лысь, Иньва, Косьва, Обва. Стали практиковать гонки вниз до г. Чайковкий (шлюзование яхт, старт от речного вокзала). Места стоянок между гонками все чаще стали приходиться на крупные населенные пункты, что разбавляло яхтенный аскетизм благами цивилизации. К тому же появилась

возможность замены членов экипажей — можно было приехать на конкретную гонку или уехать с нее.

Пик массовости Кубка Камы пришелся на 1989 год: 51 яхта, 221 участник. Непревзойденный результат! Очевидно, сказалось хорошее состояние флота — на ходу были и «старушки под 20 лет» и свежее поступление, диапазон яхт от «Невы» до Л-6.

Надо отметить, что впоследствии количество участников постепенно уменьшалось, и в 2013 году их было уже на уровне 1976—1977 годов.

В 1999 году Кубок Камы проходил от Перми до Чайковского.

В 2000 году Кубок Камы проходил до Березников.

В 2002 году регата Кубок Камы вновь состоялась до Чайковского с этапами обратно: Чайковский—Елово, Елово—Оса. На обратном пути, чтобы успеть вовремя вернуться в Пермь, гонку от Елово до Осы ввиду сильного встречного ветра и течения пришлось отменить. И от Елово до Перми яхты буксировались.

В 2003 году был учреждён «Кубок Ассоциации «Сотрудничество», суть которого в том, что его получала команда яхт-клуба (парусной секции) по итогам всех гонок крейсерских яхт в сезоне.

Этот Кубок в 2003, 2004, 2005 и 2012 годах завоевывала команда парусной секции «Рубин». О судьбе Кубка в другие годы сведений нет.

В 2009 и 2010 годах Кубок Камы проводился в статусе всероссийского соревнования.

В 2015 году Кубку Камы исполнится 40 лет, а Чёрморской гонке — 55 лет.

ПОБЕДИТЕЛИ КУБКА КАМЫ (в основных зачетах)

Год	Яхта	Капитан	Клуб	Команд. первенство
1976	Ванда F 121 Д-536	Звонарев К. Рычин Б. Спешков В.	Молот Молот Молот	Молот
1977	Ванда Командор Д-536 Селена	Звонарев К. Медведев М. Рычин Б. Воскресенский Г.	Молот Бриз Молот Молот	Молот
1978	Сказка Ванда	Алексеев А. Звонарев К.	Молот Молот	Молот
1979	Ванда Мираж Оптимист	Звонарев К. Флоринский О. Мигай В.	Молот Искра Кабельщик	Бриз
1980	Вишера Лоцман	Савенков В. Шубин А.	Бриз Бриз	Бриз
1981	Тайна Алмаз	Лютов А. Катаев С.	Кабельщик Галс (Березники)	Искра
1982	Руслан Вишера	Овсянников Ю. Разумков В.	Искра Бриз	Бриз
1983	Руслан Тайна	Бушуев А. Онорин А.	Искра Кабельщик	Искра
1984	Орион Сирена-2	Марков М. Воскресенский Г.	Бриз Искра	Бриз
1985	Мицар Вишера	Николаев Е. Савенков В.	Кабельщик Бриз	Искра
1986	Луч Тайна	Штеренфельд А. Акимов М.	Искра Кабельщик	Искра
1987	Орион Луч	Марков М. Штеренфельд А.	Бриз Искра	Искра
1988	Лоцман Викинг Лис	Плюснин В. Филипов В. Акимов М.	Бриз Рубин Кабельщик	
1989	Фокус Викинг Лис	Самбула С. Брызгалов М. Акимов М.	Кабельщик Рубин Кабельщик	Бриз

Год	Яхта	Капитан	Клуб	Команд. первенство
1990	Орион Луч Лис	Пермяков С. Штеренфельд А. Акимов М.	Бриз Искра Кабельщик	Искра
1991	Чадо Викинг Лис Секрет	Будыхо А. Фролов В. Акимов М. Николаев Е.	Бриз Рубин Кабельщик Кабельщик	Искра
1992	Орион Луч Лис Командор	Пермяков С. Штеренфельд А. Акимов М. Графов С.	Бриз Искра Кабельщик Бриз	Кабельщик
1993	Корсар Викинг Атаман Стайер	Пяница В. Николаев А. Фролов В. Яценко П.	Рубин Березники-сервис Рубин	Березники-сервис
1994	Корсар Викинг Лис Риск	Чиж В. Филипов В. Акимов М. Черныш В.	Рубин Рубин Кабельщик СМ Марина	Кабельщик
1995	Фокус Союз Лис	Стамбула С. Овсянников О. Акимов М.	Кабельщик Кабельщик	Кабельщик
1996			нет протокола	
1997	Мицар Союз Лис	Белов В. Белобородов М. Акимов М.	Кабельщик Кабельщик	Кабельщик
1998	Рандеву Атаман Альтаир	Никулин В. Фролов В. Попов М.	Молот Рубин	Искра
1999	Надежда Лис Луч	Блинов В. Акимов М. Стамбула С.	Молот Кабельщик Кабельщик	Молот
2000	Сказка Рандеву Лис Парма	Рычин Б. Никулин В. Акимов М. Моховиков Б.	Молот Молот Кабельщик Океан	Рубин
2001	Мицар Акварель Искра Риф	Белов В. Тараканов В. Овсянников О. Вихарев А.	Кабельщик Рубин Молот Рубин	Кабельщик



Год	Яхта	Капитан	Клуб	Команд. первенство
2002	Руслан Майя Атаман Луч	Климов В. Нестеров А. Фролов В. Пласкевич В.	Искра Искра Рубин Кабельщик	Рубин
2003	Руслан Рандеву Лис	Климов В. Никулин В. Акимов М.	Искра Молот Кабельщик	Рубин
2004	Мицар Акварель Искра	Белов В. Тараканов В. Овсянников О.	Кабельщик Рубин Компания	Искра
2005			нет протокола	
2006	Мицар Рандеву Союз Лис Вояж	Белов В. Никулин В. Белобородов М. Акимов М. Графов С.	Кабельщик Молот Искра Кабельщик	Рубин
2007	Акварель Лис Вояж	Белов В. Акимов М. Графов С.	Кабельщик Кабельщик	Кабельщик
2008	Корсар Акварель Атаман	Чиж В. Соломатов С. Фролов В.	Рубин Кабельщик Рубин	Рубин
2009	Корсар Искра Викинг	Чиж В. Овсянников О. Тараканов В.	Рубин Волна Рубин	
2010	Витязь Новомет Викинг Искра	Крупнов В. Графов С. Жарков А. Овсянников О.	Рубин Рубин Рубин Волна	Рубин
2011	Корсар Улисс Союз Искра	Чиж В. Блинов В. Шикин М. Овсянников О.	Рубин Волна Кабельщик Волна	Волна
2012	В М W Sailing Team Луч Улисс	Овсянников О. Гулин Е. Блинов В.	Волна Кабельщик Волна	
2013	Корсар Дежавю Икар	Чиж В. Никулин В. Гуляев Н.	Рубин Рубин Кабельщик	Рубин



Эта книга посвящена 100-летию создания первого в Перми яхт-клуба. К сожалению, за прошедшие сто лет не было написано единой истории пермского парусного спорта. Хотя некоторые яхтсмены собирали различные сведения и факты, но никто не ставил своей целью объединить их в стройное хронологическое повествование. Настоящее издание — первая такая попытка, не претендующая на абсолютную достоверность и полноту изложения: в истории пермского паруса ещё немало «белых пятен», восполнить которые можно лишь совместными усилиями. Надеюсь, что отклики на эту книгу позволят внести соответствующие коррективы в возможном следующем издании.

Благодарю всех пермских яхтсменов, поделившихся своими воспоминаниями и фотографиями, родственников яхтсменов, уже ушедших из жизни, которые предоставили архивы, способствующие восстановлению исторических фактов и, в конечном итоге, написанию книги.

Особая признательность — Г. В. Толчиной и семье Алфимовых за возможность использовать принадлежащие им фотоматериалы 1920-х—1950-х годов. Я благодарен А. В. Григорьеву за помощь в подготовке фотографий; В. М. Адееву и В. Е. Никулину, взявшим на себя труд общественных редакторов книги; М. И. Бронникову, А. В. Григорьеву, Г. А. Паку, Д. Б. Рогачёву, Л. П. Рябковой, В. М. Фролову за обстоятельные воспоминания о событиях давно минувших лет.

В книге использованы мои собственные дневники и фотоархивы, а также фотографии Н. Андреевой, В. Бульчёва, М. Бронникова, А. Григорьева, О. Есюнина, Н. Талиной и других яхтсменов, за что им сердечное спасибо.

«Без истории нет будущего...» и я надеюсь, что начинающие, или уже состоявшиеся пермские яхтсмены, прочитав эту книгу, найдут в ней что-то поучительное для себя, проникнутся гордостью за предыдущие поколения пермских парусников, и это позволит им преумножить достигнутое и поднять парусный спорт Прикамья на новые высоты.

В. ЧЕРНЫШ



- Адрес-календарь и справочная книга Пермской губернии за 1914 год.
 Адрес-календарь и справочная книга Пермской губернии за 1916 год.
 Алфимов Н. Яхты на Каме // *Вечерняя Пермь*. — 1979. — 13 июля.
 Архив Пермского краеведческого музея. Фонды: ПОКМ-18496/682-692, ПОКМ-18496/693-715, ПОКМ-18496/695, ПОКМ-18496/716-736, ПОКМ-18496/758, ПОКМ-76118496/751.
 Большая иллюстрированная энциклопедия яхт-клубов. Под ред. А. Баталова. — М., 2005.
 Викторов В. Дмитрий Рогачев — чемпион Спартакиады. Пермские спортсмены на V-й летней Спартакиаде народов РСФСР // *Вечерняя Пермь*. — 1971. — 26 июня, 6 июля.
 Гонки на 50 км // *Звезда*. — 1954. — 19 августа.
 Гусев В. Дело всей жизни // *Урал*. — 1977. — № 12.
 Душеин С. Парусная регата Урала // *Молодая гвардия*. — 1959. — 4 сентября.
 Зотов В. Ветер в лицо // *Вечерняя Пермь*. — 1973. — 25 сентября.
 Календарь Финниста 2013—2014 гг. Сборник Российской ассоциации яхт класса «Финн».
 Карпенко Л. «Золото» Дмитрия Рогачева // *Вечерняя Пермь*. — 1975. — 21 мая.
 Климчинский И. Белелют над Россией паруса // *Спорт — жизнь России*. — 1969. — № 9.
 Ковачи. Пермь—Самара // *Воляжская коммуна*. — 1934. — 26 сентября.
 Коновалова Л. Соревнуются яхтсмены // *Звезда*. — 1982. — 30 июля.
 Легков И. От Камских берегов к Эгейскому морю // *Звезда*. — 1991. — 13 июля.
 Марков М. Под парусами. 10-е крейсерские гонки на кубок Камы // *Вечерняя Пермь*. — 1984. — 30 июня.
 Микрюков М. П. Через восемь морей // *Звезда*. — 1991. — 26 июля.
 Мишин С. За наградами на парусе // *Звезда*. — 1980. — 14 августа.
 На Каме штиль. Развитие парусного и гребного спорта // *Звезда*. — 1954. — 30 апреля.
 На яхтах. Сб.2. — М., Физкультура и спорт. 1963.
 Никифоров А., Шелухин А. Паруса Волги, Дона и Амура // *Спорт — жизнь России*. — 1975. — № 7.
 Овсянников А. Семьдесят лет назад // *Вечерняя Пермь*. — 1985. — 2 февраля.
 Орлов А. Через четыре моря // *Звезда*. — 1992. — № 13, 14.
 Парусные гонки. Короткие новости // *Молодая гвардия*. — 1957. — 21 июля.
 Пермские ведомости. — 1914. — № 28, 59, 62, 67, 75, 91, 95, 177.
 Пермские яхтсмены // *Уральский рабочий*. — 1938. — 2 октября.
 Пермский речной яхт-клуб. Отчёт Пермского Речного Яхт-Клуба с 1-го Октября 1914 г. по 1-е Октября 1915 г. — Пермь, 1916.
 Петров Г. Пермские паруса на Балтике. XXI-я международная парусная регата // *Вечерняя Пермь*. — 1969. — 9 июля.
 Петров П. Парусный спорт в области // *Звезда*. — 1985. — 31 августа.
 Полянин Ю. Уральские паруса // *Молодая гвардия*. — 1962. — 20 июля.
 Попов Ю. Попутного ветра! // *Молодая гвардия*. — 1956. — 16 мая.
 Попов Ю. Так держать, капитан // *Вечерняя Пермь*. — 1969. — 26 августа.
 Путеводитель по Перми 1926 года. Сборник очерков по истории, культуре и экономике города.
 Разумков В. В чьих парусах ветер: проблемы развития парусного спорта в Перми // *Вечерняя Пермь*. — 1982. — 1 сентября.
 Спешилова Е. Старая Пермь. Дома. Улицы. Люди. 1723—1917. — Пермь, Курсив. 1999.
 Субботин М. На просторах Камского моря // *Физкультура и спорт*. — 1955. — № 9.
 Сысоев В. На земле, в небесах и на море // *Физкультура и спорт*. — 1971. — № 4.
 Титов А. До Эгейского моря и обратно прошли экипажи двух пермских яхт «Грация» и «Рандеву» // *Звезда*. 11 сентября 1991.
 Толчин В. Н. Инерциод. — Пермь: Пермское книжное издательство, 1977.
 Феликс К. Парусный марафон завершен // *Большая Кама*. — 1967. — 8 июля.
 Филиппьев Е. Первенство Урала по парусному спорту // *Звезда*. — 1959. — 9 сентября.
 Хрустальная ваза у пермяков. Поволжская парусная неделя // *Звезда*. — 1961. — 23 июля.
 Юбилейный Балтийский марафон // *Катера и яхты*. — 1981. — № 1.



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

6 — Первые яхты и яхтсмены Перми. Возникновение Пермского речного яхт-клуба 21 — Пермский парусный спорт в 1927—1945 годах. «Второе дыхание» 46 — Послевоенные годы. Укрепление позиций 64 — Пермский парусный спорт в 1960-х—1980-х годах 75 — Переходные годы. От ассоциации «Регата» до ПКФПС

ОРГАНИЗАЦИИ ПАРУСНОГО СПОРТА

90 — Яхт-клуб «Водник» 100 — Яхт-клуб «Звезда» 118 — Яхт-клуб «Молот» 128 — Яхт-клуб «Кабельщик» 136 — Парусная секция «Рубин» 146 — Яхт-клуб «Бриз» 164 — Яхт-клуб «Искра» 178 — Парусный спорт в Березниках 184 — Парусная секция ДЮСШОР «Темп» 192 — Детская парусная секция «Лукоморье» 196 — Пермская краевая федерация парусного спорта (ПКФПС)

ЯХТСМЕНЫ ВСПОМИНАЮТ

224 — Вячеслав Адеев. Путешествие по Байкалу 228 — Станислав Барзда. Мои шестидесятые... 229 — Михаил Белобородов. Любовь к парусу и принципиальность спортсмена 232 — Виктор Белов. На Кубке Онего 234 — Михаил Бронников. Ты помнишь, как всё начиналось? Всё было впервые и вновь... 236 — Александр Будыхо. Всякое бывало... 238 — Алексей Бушуев. Моя профессия: яхтсмен-профессионал 241 — Сергей Графов. Строитель яхт 244 — Анатолий Григорьев. Плаванья на «Фолькботе» 247 — Олег Есюнин. Русско-Эгейская регата 250 — Виктор Карасёв. О нём вспоминают с теплотой и благодарностью... 253 — Сергей Катаев. Кубок Балтики-91 256 — Владимир Крупнов. Стихия волн, чувств и впечатлений 258 — Игорь Кульпин. Чемпионаты, чемпионаты... 260 — Евгений Лежнёв. Путь спортсмена 262 — Валерий Никулин. I go to Russia

265 — Юрий Овсянников. Происшествия на Кубке Камы 268 — Олег Овсянников. В заливе Петра Великого 270 — Александр Онорин. Впечатляющий список 272 — Георгий Пак. Кубок Балтийского моря 1980 года 280 — Вячеслав Пяница. Те, кто не снимает парусов 282 — Михаил Попов. «Одиссей» — история преобразования 284 — Олег Пузанов. На «Крузенштерне» 286 — Дмитрий Рогачёв. Кумир пермских яхтсменов 290 — Любовь Рябкова. Первая и единственная... 293 — Алексей Санников. Второй Кубок Всероссийской Федерации парусного спорта по крейсерским гонкам в классе J80 296 — Виталий Тараканов. Это был экстрим! 298 — Владимир Филиппов. НЛО и «Викинг» 299 — Валерий Фролов. В те далекие времена... 301 — Владимир Чиж. Напильник — как средство передвижения 302 — Виктор Черныш. Цена призового места. Белый шквал. Якорь

Приложения

304 — Приложение 1. Председатели Пермской КФПС 305 — Приложение 2. Пермские мастера парусного спорта 306 — Приложение 3. Яхтенные капитаны Перми 307 — Приложение 4. Пермские судьи 308 — Приложение 5. Пермские мерители яхт 308 — Приложение 6. Пермские представители Спортсудорегистра 309 — Приложение 7. Дальние спортивные плавания 312 — Приложение 8. Пермские крейсерские гонки

От автора

320

Библиография

321



П А Р У С Н Ы Й 1 9 1 4 С П О Р Т 2 0 1 4 П Р И К А М Ь Я

Автор-составитель В. ЧЕРНЫШ
Редактор О. БЕЛОМЫТЦЕВА
Художественный редактор Л. ПЕНЯГИНА
Вёрстка Л. РОМАНЬШЕВСКАЯ
Обработка фотографий В. ТУТЫНИН
Подбор архивных материалов М. МОРОЗОВА
Технический редактор Л. КЛЮЕВА
Корректор И. ПЛОТНИКОВА
Директор издательства О. ДАНИЛОВА

СПОНСОРЫ издания: А. САННИКОВ, Пермская краевая федерация парусного спорта

Подписано в печать 12.02.2014
Гарнитура Bodoni C
Формат 84x108 1/16
Физ. п. л. 20,5
Тираж 300 экз.
Заказ №

ООО «Издательский
центр «Титул»
614095, г. Пермь,
ул. Монастырская, 14, офис 418
(342) 257-03-11,
e-mail: info@tl.perm.ru

Отпечатано с готовых файлов
в типографии

Общественная редакция:

А. САННИКОВ, В. АДЕЕВ, М. БРОННИКОВ, В. НИКУЛИН,
Ю. ОВСЯННИКОВ, О. ОВСЯННИКОВ, В. ФРОЛОВ

Помощь в подготовке интервью оказали
А. КОЧЕТОВА и А. ОВСЯННИКОВ

Автор и издательство благодарят
Пермский краевой музей
и Пермскую краевую библиотеку им. А. М. Горького
за оказанную помощь и предоставленные материалы.

В книге использованы фотографии из личных архивов
Н. АЛФИМОВА, Н. АНДРЕЕВОЙ, В. БУЛЫЧЁВА,
М. БРОННИКОВА, А. ГРИГОРЬЕВА, О. ЕСЮНИНА,
Б. МАЖОВА, Ю. ОВСЯННИКОВА, Т. ПАПКОВОЙ,
Е. САННИКОВОЙ, Н. ТАЛИНОЙ, В. ТОЛЧИНА,
В. ЧЕРНЫША и других яхтсменов.

ISBN 978-5-905546-14-3



9 785905 546143

П 12 Парусный спорт Прикамья. — Пермь, ИЦ «Титул»,
2014. — 328 с. + 8 с. вклейка

Книга посвящена 100-летию создания в Перми первого яхт-клуба. Она рассказывает об истории развития парусного спорта в Прикамье, содержит воспоминания и биографии яхтсменов, множество редких архивных фотографий, большинство из которых публикуются впервые. Предназначена яхтсменам и всем, кто интересуется историей спорта.

ISBN 978-5-905546-14-3
ББК