

Игорь Доминяк



M-XV

По волнам памяти

Санкт-Петербург

2014

Доминак, Игорь Александрович

М-ХV. По волнам памяти. - Санкт-Петербург, Издательство «Лема», 2014. – 134 с.

В книге описано становление из хилого пятнадцатилетнего подростка и маменькиного сыночка в успешного яхтсмена и буериста, победителя и призера многих всесоюзных, всероссийских и городских соревнований, посвятившего любимому делу 55 лет жизни. Приводятся отдельные исторические и курьезные события гоночной жизни, её трудности и великолепие.

Оглавление

Оглавление	3
1. С чего все начиналось	6
2. Первые шаги к парусам	7
3. Знакомство с буером	8
4. Зимние занятия	10
5. Первые распределения	10
6. Отсев	11
7. Яхты ДСПШ и их командиры	11
8. Конец кабале и насилию	13
9. Первые выходы	15
10. Первое оморачивание	17
11. Самоволка Славецкого	18
12. Самое серьезное «морское крещение»	18
13. Преодоление страха	19
14. Невероятно быстрый рост до рулевого «Дракона»	22
15. Оправдывая надежды любимого тренера	23
16. Я – никто, а для меня уже буер строят	25
17. Первые самостоятельные шаги на буере	27
18. Через год получаем новый «дракон»	30
19. Ура нашим великим тренерам	31
20. Мое привилегированное положение	32
21. Прощай ДСПШ	33
22. Я остаюсь в экипаже Назарова	34
23. Рабочая профессия ради паруса	34
24. Буер сквозь тернии	35
25. Любимый тренер не дал пропасть	36
26. Упорные тренировки на сборе в Риге	37
27. Боязнь перевернуться	37
28. Я обокрал себя при обмере	38
29. И все-таки победа	39
30. Дурацкий патриотизм	41
31. Два года в замах, а затем командир	41
32. Изнуряющие тренировки на двенадцатиметровке	42
33. Яхт-клуб «Волна»	43
34. Опять несправедливость	44
35. Неприятности продолжают	45
36. Вот и мне дали прозвище	45
37. Отбор проиграл, отправлен домой	46

38. Для меня «свободники» неподъемны.....	47
39. Пересаживаюсь на «Монотип»	48
40. Остатки с барского стола.....	49
41. Рост мастерства в весенних тренировках	50
42. Злоключения продолжаютя	52
43. Трудности перехода в «Водник»	53
44. Начинаем с нуля	53
45. Освободиться на гонки не так просто	54
46. Великие яхтсмены ещё не великие буеристы	55
47. От армии открутиться не удалось.....	56
48. Вот я и в ВМФ	58
49. Начинаю на буерах в ВМФ	59
50. Вооружаем новый буер.....	61
51. Пришлось «драконисту» становиться «звездаристом»	61
52. Осваиваю «Звездник»	62
53. На буерные гонки в Калининград пришлось брать байдарочника	63
54. Домоклов меч.....	64
55. Вынужденное сотрудничество на выезде	64
57. Превращение в швею-мотористку	65
58. «Черный глаз» Федора Шуткова	65
59. Улучшение материальной части.....	66
60. Возвращаюсь на «Дракон», но за команду гоняюсь на «Звезднике»	67
61. Шью паруса на «Дракон» для Ады.....	68
62. На Адиной яхте под парусами, сшитыми моими руками	70
63. Выполняю норму мастера спорта СССР по парусному спорту	70
64. Получаю буер Толстихина с прекрасным, но не безгрешным шкотовым	70
65. Козни мерителя.....	72
66. Конец Толстихинского буера.....	73
67. Прощай «Дракон», хочу «четвертьтонник»	74
68. Большие ремонты яхты и попытки погоняться.....	75
69. Из-за работы пропускаю летние навигации	76
70. Возвращение в яхтенную жизнь с огромными ремонтами.....	77
71. Хорошо ходить в море с приятными людьми	79
72. Гонки, даже на круизере - моя страсть	81
73. Наступает момент ограничений по здоровью	84
74. Что такое буер и высказывания известных буеристов по поводу любви к буерному спорту	88
75. Одежда и обувь буерного гонщика	90
76. История самостоятельного пошива буерного комбинезона	92
77. Некоторые неприятности при хождении на буере при сильно заснеженной дороге.....	95
78. Многие годы с Валерой Богорадом.....	96
79. Пошив парусов для нашего буера	98
80. В трудную минуту друзья не дадут пропасть	99

81. О мой бедный разбитый копчик	101
82. На смену Богораду приходит талантливый новичок.....	102
83. Под парусом Вадима Капустина летаем как птицы, но вместо «Золота» только «Бронза».....	103
84. К сожалению, менталитет ленинградцев отличается от эстонского	105
85. Вот уж эти друзья конкуренты	105
86. Валера Бакланов оставил буер из-за травм, а таких как Богорад больше не нашлось.....	107
87. Чуть истории воссоздания Европейской ассоциации и постройки моего последнего буера	107
88. Паруса и номера	112
89. Строительство брусьев	113
90. От мачты многое зависит	115
91. В «Стрингере» не работаю, но буер рекламирую.....	117
92. Чемпионаты Европы могут гоняться только в родном городе	117
93. Недуги не дают гоняться	121
Приложение:	123

1. С чего все начиналось

В парусный спорт я пришел не сразу. Я даже не помышлял стать яхтсменом, а тем более буеристом.

В раннем детстве был я очень болезненным, тихим, хилым, боязливым и законопослушным мальчиком. Отец мой погиб на Ленинградском фронте и я его совершенно не помню. Есть только фотография, где он во время блокады Ленинграда держит меня на руках в возрасте около полутора лет.

Воспитывали меня две женщины, моя мама и тетя. Так как я очень много болел, то детский сад я посещал редко, и возилась со мной моя тетя, которой пришлось бросить работу, чтобы нянчиться со мной и вести домашнее хозяйство.

Моя мама – художник, исполняя роль отца семейства, работала день и ночь, чтобы прокормить нас троих, а тетя исполняла роль матери и хозяйки дома.

Маму я практически не видел, так как когда я уходил в школу, она ещё спала, а вечером она либо работала у себя в комнате одна или с бригадой художниц до поздней ночи, либо приходила домой, когда я уже спал.

Какую только работу моя мама не выполняла: по образованию мама театральный художник, но после войны устроиться в театр не удавалось, и она работала художником оформителем в музее санитарного просвещения и в музее истории религии и атеизма в Казанском соборе. Кроме того, как художник-график выполняла различные заказы от Торговой палаты по оформлению этикеток коробок и упаковок на продукцию различных артелей и предприятий.

В основном, мамины коллеги-художницы и приятельницы потеряли мужей на фронте, тоже было и с приятельницами моей тети, так что я воспитывался в сугубо женском окружении.

Драться я не умел, и отважиться восстать против обидчика, поддерживаемого несколькими шпанятами, я не решался. Поэтому в послевоенной школе меня часто обижали, а я плакал и пытался забиться в какой-нибудь угол. Так докучали мне до 12 лет. И когда мне уже жизнь была

не мила, мне было уже все равно, я решился дать отпор обидчику, и это было так убедительно, что с тех пор ни одна «собака» меня не трогала.

Своим физическим совершенствованием я решил заняться классе в пятом, безрезультатно записываясь в различные спортивные секции со своими одноклассниками. Из секции гимнастики меня отчислили из-за того, что я не мог несколько раз отжаться от пола, из секции легкой атлетики – из-за плохой тренировки на скорость (при беге я сильно задыхался), из секции академической гребли меня отчислили после тренировок на академическом плоту, как хилого и не перспективного. Секции же различных единоборств и бокса меня как-то не привлекали, а тяжелая атлетика, при моей хилости мной даже не рассматривалась.

Таким образом, обидевшись на все виды спорта, я, после окончания седьмого класса, поступаю в городской «Дворец пионеров» в радиокружок, в котором отзанимался целый год, изготовив ламповый радиоприемник и электрофон (проигрыватель с усилителем и громкоговорителем в патефонном ящике), тогда этим очень увлекались.

2. Первые шаги к парусам

В августе 1955 года, гуляя по Ленинграду со своими двумя приятелями, я увидел афишу о первой в истории нашего города матчевой встрече в гонках на яхтах олимпийского класса «Звездный» со шведскими яхтсменами. В той же афише говорилось, что производится запись желающих в детскую спортивную парусную школу (ДСПШ). Я рассказал маме об этом объявлении и о своем намерении попробовать себя на этом поприще. Мама моя отнеслась к этому одобрительно, сказав при этом, что у моего прадеда до революции в Риге была своя яхта. А моя бабушка с ним ходила на этой яхте в качестве юнги. После смерти моей мамы в её архивах я нашел фотографию этой яхты, - это была килевая яхта с открытым кокпитом типа нашего национального класса Л-3 или олимпийского класса R 5.5.

После маминого разрешения, я уговорил тех двух своих одноклассников поехать на Петровский остров в яхт-клуб ВЦСПС и записаться в ДСПШ.

Занятия начинались в сентябре, но ходить на занятия из нас троих стал только я один. Для новичков зимой проводились теоретические занятия по подготовке яхтенных матросов, а весной нас распределяли по яхтам для участия в весеннем ремонте с последующей практической подготовкой в составе экипажей.

Я попал в группу килевых яхт, к тренеру Геннадию Семеновичу Назарову, участнику войны, мастеру спорта СССР, чемпиону СССР на яхтах национального класса Л-3.

Теоретическая подготовка для яхтенных матросов велась практически на том же уровне, что и для яхтенных рулевых 2 класса, только без сдачи экзаменов по каждому предмету. Мы изучали устройство яхты и основы теории судна, основы теории движения парусного судна, теорию морской практики (теорию управления яхтой), такелажное дело, морские узлы, основы лоции и навигации, и основы правил предупреждения столкновений судов в море и т.п. Также нам давалось понятие об инструментах и материалах, и их использовании при проведении весеннего ремонта яхты, по подготовке яхты к спуску на воду.

3. Знакомство с буером

В качестве практических занятий зимой нас знакомили с буерами, и мы на них ходили пассажирами, а потом и в качестве матросов (шкотовых). Буера, на которых нас катали, а затем и обучали, были довольно внушительных размеров. Они назывались «площадками» или, жаргонно, «телегами».

Площадки имели парусное вооружение аналогичное яхтам со стакселем (кливером) и гафельным гротом. В зависимости от размеров и площади парусов решетчатая площадка (корзина) позволяла разместить, как на телеге, лежа или полусидя довольно большое количество членов экипажа.

Самой большой площадкой у нас в городе был буер «Ост» с площадью парусов около ста метров и с возможностью размещения на площадке не менее двадцати человек. Конечно, количество пассажиров зависело от дороги и силы ветра. На хорошей дороге (гладком льду) при сильном ветре размещали максимальное количество народу, чтобы добиться большей скорости и при этом не дать буеру перевернуться. На корме такой площадки находился поворотный рулевой конек, поворачиваемый длинным румпелем из кованого металла.



На таких буерах-площадках (телегах) мы осваивали азы буерного спорта

Рулевой (буероводитель) полулежа размещался на корме площадки и при помощи румпеля управлял направлением движения буера. А сколько раз этим румпелем выбрасывало рулевого за борт, а буер при этом неминуемо бросало в

«штопор» (неуправляемое вращение буера на одном месте). У площадки (корзины) были небольшие бортики с поручнями, за которые держались на ходу все катающиеся, но, тем не менее, при штопоре многие сыпались с буера как горох. Слава богу, обходилось без жертв; отделялись легким испугом и иногда синяками.

Так что на практике с буером я познакомился на полгода раньше, чем с яхтой и буера мне очень понравились, особенно за скорость. Однако мама моя соглашалась только на мои занятия яхтой, а буером, из-за опасностей столкнуться или попасть под лед, заниматься запрещала.

4. Зимние занятия

В детской школе у нас было два отряда: отряд килевых яхт, возглавляемый моим любимым тренером мастером спорта СССР Геннадием Семеновичем Назаровым и швертботный отряд, возглавляемый мастером спорта СССР Евгенией Сергеевной Пылковой, первой в СССР женщиной, получившей это высокое звание по парусному спорту еще до войны.

Как всегда, у наших тренеров и руководителей были прозвища: Евгению Сергеевну Пылкову звали «тётя Женя», а чаще «тётя жопа», Геннадия Семеновича Назарова – «дядя Гена», директора школы Владимира Евграфовича звали «Телеграф» или «Телеграфыч», Константина Борисовича Каракулина – «дядя Костя».

Осень, зиму и весну, в любое ненастье я упорно ездил на трамвае от Калинин моста, я жил на Фонтанке, до кольца в Приморском парке Победы, а далее пешком через мост мимо дома Ветеранов сцены по Приморской косе до яхт-клуба. На дорогу уходило часа полтора в один конец.

5. Первые распределения

Видимо, мне очень нравились занятия, раз я с таким упорством их посещал. Весной, после окончания курсов яхтенных матросов, нас распределили по яхтам, командирами на которых ходили старшие ребята,

проучившиеся в школе уже не один год и имевшие права на самостоятельное управление яхтой. Новичков было так много, что на каждую яхту прикрепляли человек по двадцать.

6. Отсев

В течение навигации наблюдался огромный отсев: кого-то родители загнали в лагерь или на дачу, ведь родители не понимали, что парусный спорт требует занятий на воде именно летом. Многие родители думали, что ходит ребенок в спортивную секцию в течение учебного года и, слава богу, а ведь на самом деле ребенок и учится зимой, чтобы все лето проводить на воде под парусами.

Летом 1956 года мы с мамой и тетей тоже жили на даче, которую снимали близко от города в поселке Ольгино, поэтому я летом каждый день ездил в яхт-клуб на поезде. Однажды я так надышался морским воздухом, что заснул в последнем поезде и разбудили меня на конечной станции «Курорт». Мама с тетей волнуются на даче, позвонить неоткуда и некуда, вот я и добирался то пешком, то на перекладных до самого утра. Конечно, можно было бы на станции дожидаться первого поезда, но ведь думаешь, что по тебе с ума сходят и поэтому, вопреки логике, движешься в направлении дома.

Из-за моих занятий в яхт-клубе, в дальнейшем мама дачу больше не снимала.

Многие ребята отсеивались, не выдержав каторги весеннего ремонта яхт. Затем, уже в процессе летней навигации, отсеивались ребята, не выдерживающие качку, да и по боязни, попав однажды в штормовую передрягу. Попав в морскую передрягу, я тоже хотел все бросить, но об этом позже.

7. Яхты ДСПШ и их командиры

В килевом отряде у нас была только одна яхта с женским экипажем, они ходили на яхте национального класса Л-3. Яхты данного класса были заменены

яхтами нового олимпийского класса R 5.5, поэтому гонки на них были исключены, включая чемпионаты СССР, а наша судовой ВЦСПС перестала их строить. В ДСПШ командиром яхты класса Л-3 была Белла Дыскина, одним из матросов на этой яхте стала ходить моя одноклассница по детской спортивной школе Лариса Тиллинг, которая впоследствии стала женой нашего гонщика Юрия Ветрова. Они многие десятилетия занимались парусом, а Юра еще и буером, Лариса же была неперенным членом судейской коллегии на буерных чемпионатах, особенно международных, так как неплохо владела английским. Белла Дыскина вскоре исчезла с парусного горизонта, и я о ней больше не имел никакой информации.

В составе флота ДСПШ в качестве учебного судна была большая трофейная «краснодеревая» килевая яхта «Нева» под командованием великолепного человека, опытнейшего капитана и тренера Константина Борисовича Каракулина. Все учащиеся ДСПШ прошли морскую практику на этой яхте, одновременно зарабатывая необходимый плавательный стаж в дальних походах, для последующего получения прав рулевых второго и первого класса.

Основу килевого отряда ДСПШ составляли пять яхт нового олимпийского класса «Дракон» постройки нашей судовой ВЦСПС, находящейся на той же территории, что и яхт-клуб.

На яхте D-25 «Жемчуг» командиром был Володя Мушкин, впоследствии многие годы гонявшийся на «Драконах» и получивший звание мастера спорта СССР, а закончившим свою парусную карьеру на крейсерской яхте польской постройки типа «Шмаракт» в стрельнинском яхт-клубе Кировского завода.

На яхте D-30 «Аметист» командиром был Эдик Анисимов, очень выдержанный, спокойный и приятный человек, однако с ним в дальнейшем я встречался крайне редко и о его парусной судьбе ничего не знаю.

Драконом № 34 «Алмаз» командовал Виля (Вильям) Славецкий, очень способный гонщик с самого детства. Виля потом, после значительного перерыва, был в Воднике, ходил на буерах и гонялся на четвертьтонниках. Там

он получил звание мастера спорта СССР и права яхтенного капитана, далее был капитаном учебно-парусного судна - однотопника ЛЭС-35 «София», принадлежащего Высшей мореходке, на которой он и гонялся и ходил с курсантами в дальние походы, включая страны Балтии и Англию.

На драконе № 67 «Рубин» командиром был Олег Сахалов, младший из Сахаловых: его старший брат Игорь гонялся на «звездниках», а сестра Рита гонялась на «драконах». Олег был очень самоуверенным, невоспитанным и хулиганистым юношей, относившимся к новичкам с особым презрением, как к «неграм на плантации». Олег во время весеннего ремонта к яхте рук не прикладывал, ходил всегда в «цивильном», держа в руках перчатки и похлопывая одна об другую и раздавая словесные нецензурные указания и команды.

И вот к такому деспоту я и попал, который безжалостно гонял и эксплуатировал новичков, криками, матом и пинками, заставляя работать. Особенно физически трудно было вручную шкурить корпус яхты, да и циклевать лак и краску битыми стеклами вместо цикли, тоже не в радость, особенно, когда на тебя орут и унижают.

Некоторые, не выдержав такого каторжного труда и унижений, бросали ДСПШ, ведь новички еще не знали, что можно перейти к другому, более покладистому командиру. Мы тогда еще никого не знали, да и нас, кроме тренеров, тоже никто не знал.

8. Конец кабале и насилию

Я подружился с моим однокашником Костей Кудрявцевым, очень спокойным и улыбчивым пареньком, вместе с которым мы и попали в эту кабалу. Мы с ним очень переживали и терпели, так как бросать парусный спорт у нас не было никакого желания.

На территории яхт-клуба в районе «рабочей гавани» стояло довольно много брошенных рассыхающихся яхт, которые называли «гробами». Вот мы с Костей и мечтали выскользнуть из-под этой кабалы, думая о том, чтобы дали

бы нам какой-нибудь «гроб» и мы потихонечку бы его восстанавливали. Идея, конечно, была абсурдна, так как никакого опыта по ремонту у нас не было, да и вообще, - кто мы такие?

И вот, на удивление, произошло чудо! Наш тренер Геннадий Семенович Назаров от общества «Красная Звезда» для гонок получает с верфи новехонький «Дракон» №105, который назвали «Красная Звезда» (на борту вместо названия, была нарисована красная пятиконечная звезда). И на этот, ещё пахнувший краской и лаком, «Дракон» Геннадий Семенович приглашает меня в состав экипажа и боцманом. Счастью моему, конечно, не было предела!

Почему на меня пал выбор Геннадия Семеновича – непонятно. Я был худеньким высокорослым слабосильным шестнадцатилетним мальчиком. Видимо, я зимой старательно учился и, несмотря на кабалу и унижения, очень старался и на ремонте яхты «Рубин».

Это было такое счастье, что просто не передать! Экипажа на яхте пока не было, и я имел полную свободу, выполняя указания Геннадия Семеновича.

Сами понимаете, что «советское - значит отличное», поэтому перед спуском яхты на воду необходимо было провести довольно большой объем малярных работ. Нужно было проолифить палубный настил изнутри, проолифить и отлакировать голые места, несколькими слоями лака покрыть пайолы (полики), а их внутреннюю сторону проолифить и отлакировать, так как их тыльная сторона представляла собой чистое голое дерево. Требовалось отлакировать всю яхту изнутри, дополнительно покрыть ватервейсы и все дубовые детали, а также мачту, гик и спинакергик. Если бы Вы только знали, с какой радостью, рвением и старанием я выполнял эти работы. Никто меня не унижал, а любой совет я всегда мог получить от Геннадия Семеновича и по его просьбе от его друзей – маститых яхтсменов, таких как Константин Борисович Каракулин, Борис Сергеевич Яковлев, боцман Константин Тереньтьевич Туз, Николай Михайлович Ермаков, доктор Виктор Захарович Трауберг и др.



Наш первый «Дракон» № 105 «Красная звезда» в парадной гавани Центрального яхт-клуба ВЦСПС 1956г.

(напротив пляж Приморского парка Победы на Крестовском острове)

9. Первые выходы

Наконец яхта была спущена на воду, вооружена и предстояло теперь выхаживать паруса. В то время паруса шили только из хлопчатобумажной ткани (парусины), синтетических тканей тогда еще не было, поэтому паруса нужно было «выхаживать», то есть постепенно нагружать их в сухую погоду, избегая попадания под дождь, так как это приводит к неравномерным усадкам ткани, морщинам и искажению формы паруса.

Геннадий Семенович был человеком очень занятым, работающим тренером не только в ДСПШ, но и тренером в ДСО «Красная Звезда». В связи с этим ему некогда было ходить на яхте, занимаясь выхаживанием парусов.

У Геннадия Семеновича был подопечный, семнадцатилетний Юра Ветров, который в то время имел права и ходил командиром на швертботе

класса «Ерш», но уже не от ДСПШ, а от общества «Красная Звезда». И вот Юре Ветрову, вместе со мной, необученным, Геннадий Семенович поручил выхаживать паруса на нашей яхте. Так что первым азам работы матросом я обязан Юре Ветрову.

Юра был с небольшим гонором, правда, не без оснований, так как был Чемпионом СССР на юношеском буере восьмиметрового класса, входившим тогда на Чемпионатах СССР в состав любой спортивной буерной команды. Несмотря на свой возраст, он был уже опытным рулевым и весьма покладистым человеком; кричал редко и только по делу, часто шутил. Иногда Юра брал на выход своего матроса со швертбота класса «Ерш», тоже Игоря, они с ним вместе работали линейными надсмотрщиками в телефонной сети (лазали по телефонным колодцам).

Мы - матросы, оба были Игорями, поэтому для уточнения к кому относиться команда Юра одного из нас называл «Бобчинский», а другого «Добчинский», но кто из нас кем был, сейчас не припомню, скорее всего, я был «Добчинский», так как моя фамилия на «Д» - Доминьяк. Ходили мы много; каждый день по вечерам и в выходной день, поэтому натаскал меня Юра весьма прилично, я уже справлялся за двух матросов, несмотря на сложную работу на бакштагах и со стаксельшкотами на правом и левом бортах.

На первых «Драконах» кроме рычагов для набивки бакштагов, были ещё под палубой на погоне подвижные блоки роульсы со стопором (собачкой), выбиравшие основную слабину бакштага. При повороте фордевинд необходимо было на одном борту выбрать слабину бакштага подвижным роульсом, защелкнув его на собачку, заложить набивочный рычаг и успеть стукнуть по собачке на другом борту при переходе гика на другой борт.

Но однажды я Юру подвел и выслушал от него все по полной программе. Мы сели на мель и для того, чтобы закрепить яхту, нужно было залезть на мачту как можно выше. Я с большим трудом, учитывая мою хилость, долез до нижних краспиц и чтобы подтянуться схватился за краспицу, но не у мачты, а

на противоположном конце и, конечно же, её сломал. С мели мы как-то снялись и мачту не поломали, но зато я узнал все, что обо мне Юра думает.



Один из первых выходов с Геннадием Семеновичем, 1956г.

10. Первое оморячивание

В день празднования открытия летней спортивной навигации яхт-клуба ВЦСПС 1956 года для участия в параде судов Юра взял меня матросом на свой «Ерш», вот тут-то и состоялось моё первое «оморячивание». Подул сильный шквал, мы чуть не перевернулись, справиться было почти невозможно, но я толком то и испугаться не успел, как мы выбросились на берег речки «Керосиновка». Я знал, что швертботы переворачиваются, и этого я как раз и боялся, но не знал, что у «Ерша» такой узкий кокпит, что, перевернувшись швертбот не заливаётся водой и, встав на шверт, его можно поставить. Однако

в данном случае, чтобы не куролесить на виду у всех в парадной гавани, учитывая моё «невероятное мастерство швертботиста», Юра принял самое правильное решение.

Но самое серьезное мое «морское крещение» было ещё впереди.

11. Самоволка Славецкого

Яхты класса «Дракон» стали олимпийским классом, и в СССР только начали строить эти яхты. Поэтому на яхтах отечественной постройки гонялись, как члены сборной команды СССР, так и все остальные гонщики, в том числе и юноши из ДСПШ.

Геннадий Семенович Назаров выпускал на гонки городского масштаба своих подопечных и один из них был Виля Славецкий, который на своем «Драконе» показывал очень хорошие результаты, обгоняя маститых гонщиков. Его «Дракон» №34 «Алмаз» оказался очень удачным и показывал очень высокие ходовые качества.

Однажды была гонка до Петродворца, но было штормовое предупреждение и яхты детской школы не выпустили на гонку. Вильяму же так хотелось в очередной раз проявить свои способности и обогнать некоторых мастеров, что он самовольно удрал на гонку.

12. Самое серьезное «морское крещение»

Геннадий Семенович, узнав, что Виля удрал на гонку без разрешения, не мог безучастно оставаться на берегу, не имея никакой информации, тем более что он отвечал за своих подопечных головой. Поэтому, он приказал мне готовить яхту к выходу, пришел Юра Ветров, и мы с Геннадием Семеновичем вышли в море и пошли в Петродворец.

Пока мы лавировали, ветер все усиливался и усиливался, но участники гонки уже успели ошвартоваться в гавани Петродворца. Когда мы подошли к Морскому каналу, ветер был уже такой силы, что устоять в кокпите «Дракона», опираясь о наветренный коммингс было невозможно, так как при таком жутком

крене центр тяжести стоящего человека смещался в сторону подветренного борта.

Мы с Юрой были вынуждены сидеть на корточках внутри яхты. Правда, нам было не до сидения, так как через подветренный коммингс толстым слоем в корпус яхты заливалась вода.

Нам приходилось, стоя в воде, изо всех сил ведрами отчерпывать воду. Был такой жуткий ветер и волна, что когда я посмотрел вокруг во время пересечения Морского канала, то ужаснулся высоте волн. По Морскому каналу шел большой буксир в сторону Кронштадта, и его так накрывало волной, что он иногда скрывался в водяном потоке.

В конце концов, мы добрались до Петродворца, но в гавани места не было и мы с трудом ошвартовались к восточной дамбе гавани. Вильям Славецкий благополучно финишировал и ошвартовался, так что у Геннадия Семеновича отлегло на сердце, и мы пошли гулять по парку.

В то время только у «сборников» (членов сборной команды страны) были непромокаемые костюмы (непромоканцы), а остальные ходили в чем попало, поэтому мы все мокрые до нитки так и гуляли по парку, с хохотом забираясь под струи различных фонтанов и фотографируясь.

Ветер был такой силы, что струя фонтана «Самсон» поливала под углом 45 градусов, обливая людей на дорожках.

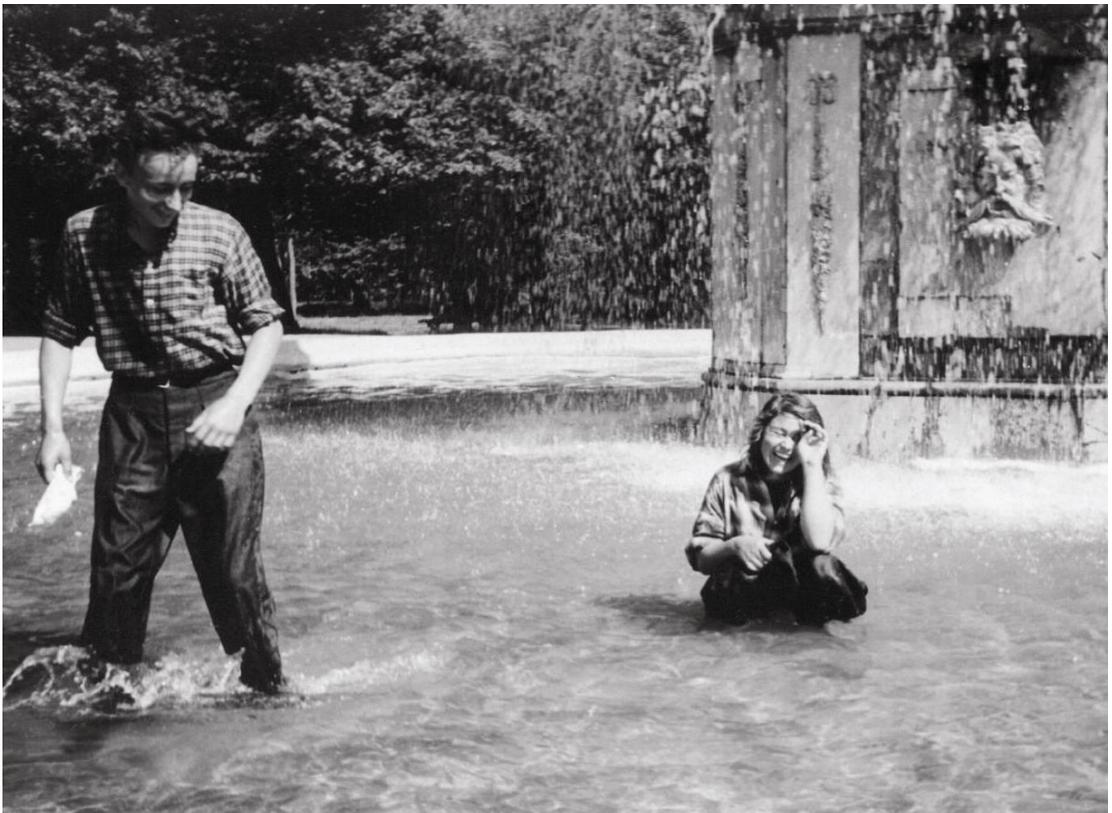
13. Преодоление страха

В общем, я с таким ужасом вспоминал нашу борьбу со стихией, что когда потребовалось возвращаться домой, то я идти категорически отказывался. Я такого страха натерпелся, что решил ехать назад только на электричке.

Геннадий Семенович мне объяснял, что ветер стал тише, да и идти будем попутным курсом, яхта будет идти без крена, на ровном киле, только глиссируя на гребнях волн. Я все равно упирался, и надо же было моему «великому» тренеру набраться такого терпения, чтобы какого-то несмышленного мальчишку уговорить пойти в обратный путь.



Петродворец, 1956 год. В центре внимания Татьяна Попова.



Петродворец, 1956 год. Кира Бехтерев и Таня Попова.

И действительно обратный путь был не страшен и прекрасен, а благодаря необычайному терпению Геннадия Семеновича я остался в парусном спорте. Если бы я поехал в Ленинград на электричке, то больше бы никогда к яхте не подошел.

Мне повезло, что судьба столкнула меня с таким прекрасным человеком, который участвовал в моей судьбе еще несколько лет и сделал из меня яхтсмена и буериста. Я считаю Геннадия Семеновича Назарова моим отцом в парусном и буерном спорте, светлая память и низкий-низкий ему поклон.



Мой первый поход с Г.С. Назаровым на дамбу Морского канала, 1956г.
Слева направо: мой матрос Борис, гонщица Ирина Львовна Лапина,
Белла Дыскина (командир Л-3), я и Геннадий Семенович Назаров

14. Невероятно быстрый рост до рулевого «Драконе»

Однажды Геннадий Семенович предлагает мне подготовить яхту, чтобы «выйти вместе с ним ненадолго в залив». Вышли мы вдвоем: Геннадий Семенович за рулем, а я стараюсь справиться за двух матросов.

Когда мы вышли на свободную воду за пределы Петровского фарватера Геннадий Семенович говорит: «Садись-ка Игорек за руль». Мы поменялись местами; я сел на банку рулевого и стал рулить, а Геннадий Семенович стал работать на стаксельшкотах и на бакштагах.

Видимо, Геннадий Семенович умело и вовремя давал советы, так как у меня что-то получалось. Через какое-то время Геннадий Семенович говорит: «Ну что ж Игорек, на днях на территории яхт-клуба «Водник» открывается летний спортивный лагерь ДСПШ, мы туда перегоним нашу яхту, я тебе даю двух матросов, и ты будешь на ней самостоятельно ходить, участвуя во всех мероприятиях ДСПШ».

И действительно, мы перегнали яхту в яхт-клуб «Водник» (напротив ЦПКиО), на территории которого разместили для нас палатки, а для яхт установили отдельный бон. Мне Геннадий Семенович дал двух матросов из моих однокашников и я, не имея прав, под ответственность Геннадия Семеновича, стал самостоятельно ходить на «Драконе», участвуя во всех тренировках ДСПШ. Счастью же моему не было предела! Видимо, Геннадий Семенович углядел во мне какие-то способности, но чтобы после месяца хождения на яхте в качестве начинающего матроса оказаться рулевым «Драконе», это может только присниться в счастливом сне. Правда, я Геннадия Семеновича не подвел ни разу.



Летний спортивный лагерь ДСПШ
на территории яхт-клуба «Водник», 1956 г.

Игорь Доминяк рядом с палаткой, в которой мы жили.

15. Оправдывая надежды любимого тренера

Первый мой самостоятельный выход от бона и до бона был в день праздника открытия летнего спортивного лагеря 1956 года, правда, для подстраховки Геннадий Семенович посадил ко мне на яхту в качестве наблюдающего взрослого гонщика на швертботах класса финн Анатолия Коробкова.

То ли я все делал правильно, то ли Толя был очень выдержанным человеком, но вмешиваться в управление на глазах, приглашенных мной, моей мамы и дочери хозяйки дачи из Ольгино, он не стал.



Мой первый самостоятельный выход в день открытия
спортивного лагеря ДСПШ в 1956 году.
Рядом дочка хозяйки дачи из Ольгино
(моя мама и Толя Коробков за кадром)

С тех пор я всю свою парусную жизнь был только в роли капитана, за исключением нескольких выходов в качестве старпома. Матросом и баковым матросом я ходил только в течение первых двух навигаций 1956 – 57 годов, участвуя с Геннадием Семеновичем во всех взрослых соревнованиях, включая Чемпионаты СССР. Вторым матросом на гонки с нами приглашался опытный и взрослый Женя Гвоздев, очень улыбчивый и приятный человек всю жизнь ходивший на крейсерских яхтах.

На следующий, 1957 год, после сдачи теоретических экзаменов, я почти сразу получил оценку за экзамен по практическому управлению яхтой, даже

не выходя в море. Практически все члены квалификационной комиссии знали, что есть у Геннадия Семеновича такой рыженький Игорек, который успешно управляет яхтой, справляясь со шквалами, не садясь на мели и при подходе не вылезая у всех на виду по фальшкиль на бон. Вскоре я получил права рулевого второго класса и вторую в своей жизни навигацию, уже управлял нашей яхтой в спортивном лагере на законном основании, имея права рулевого второго класса.

Весной 1958 года я сдал все теоретические экзамены на рулевого первого класса, а в конце навигации легко сдал практический экзамен по управлению яхтой и в 1959 году получил права.

16. Я – никто, а для меня уже буер строят

Как я уже говорил, зимой нас приучали ещё и к буерам, мы ходили на площадках в качестве шкотовых, и даже иногда нам давали порулить. Знакомили нас и с другими классами буеров и катали изредка на «Монотипе» в качестве шкотовых. Мама мне разрешала ходить только на яхтах, а тут Геннадий Семенович говорит, что для участия команды ДСО «Красная Звезда» в Чемпионате СССР нужен юноша на буер свободного восьмиметрового класса и общество на меня очень рассчитывает, и для меня будут строить буер. Все складывалось для меня великолепно, но как быть с маминым «вето»? Геннадий Семенович мне советует маму как-нибудь уговорить и, возможно, с помощью Геннадия Семеновича, но на буер мама меня отпустила.

Буер для меня по своему проекту строил известный буерный гонщик и конструктор, великолепный строитель яхт и буеров (шлюпочник) Сергей Владимирович Витт. Какое это было счастье ходить на верфь и наблюдать, как строиться буер мне, не имеющему даже прав.

В начале 1957 года красавец-буер был построен. От буера трудно было оторвать глаз, с такой любовью он был сделан. На удивление были сконструированы, изготовлены, вылизаны и отполированы все железки. А какие красавцы были деревянные коньки, набранные из разных пород дерева,

отлакированные и имеющие широкий полоз из полированного уголка. Все деревянные детали были изготовлены С.В. Виттом, а железки, с такой любовью, были изготовлены слесарем судовой верфи и шкотовым Сергеем Владимировичем на двенадцатиметровике - Жорой Губаревым.

Буер тоже назвали «Красная Звезда», нарисовав красную звездочку на борту, а номер у него был 43.



Моя «восьмерка», декабрь 1957 года



Рядом со зданием яхт-клуба ВЦСПС
декабрь 1957 года

17. Первые самостоятельные шаги на буере

Теперь нужно было ходить и осваивать буер, прав у меня ещё не было, а получить их до Чемпионата СССР было невозможно. Геннадий Семенович пригласил для участия в Чемпионате на моем буере своего воспитанника Бориса Городничина.

Нам было велено ходить по очереди, но так как Боб имел права, был постарше и вроде бы главнее, то мне доставался буер только в безветрие, либо перед тем, как стемнеет, когда Боб уже накачается до изнеможения.

Буер всегда разгоняют бегом, и видимо, у меня такое было неутолимое желание ходить, что я научился двигаться на буере при очень слабом ветре в то время, когда другие теряли ход и уже не могли буер разогнать. Зимы в то время были с оттепелями, снег стаивал, и практически всю зиму стояла хорошая буерная дорога.



Позирую на своей «восьмерке». Декабрь, 1957 г.



Привыкаю сидеть в буере при искусственно задранном коньке.

Декабрь 1957г.

К марту месяцу, до начала Чемпионат СССР 1957 года, мы уже довольно прилично поднатаскались.

В Чемпионате на восьмерке выступал Боб Городничин, а меня Геннадий Семенович включил шкотовым на арендованный у «Трудовых Резервов» буер свободного двенадцатиметрового класса к Жене Гвоздеву. Двенадцатиметровики в то время ещё имели кокпит для шкотового, но практически уже на всех была предусмотрена вторая баранка с воротом, на который наматывался трос гикашкота. Таким образом, рулевой на нем мог и рулить, и работать на гикашкоте, а шкотовый превращался в бортмеханика и изредка, в сильный ветер, участвовал в гонке в качестве живого балласта с функциями разгоняющего.

Перед Чемпионатом, проводимым в Стрельне, дорогу завалило снегом, а потом снег подтаял, но лед был очень рыхлый с глубокой снежной кашей. Гоняться можно было только на коньках с широким полозом из бронзы или

нержавеющей стали. На наш с Женей двенадцатиметровик достать такие коньки не удалось, и бедный Женя - здоровый «лось», вынужден был гоняться на ножевых коньках. Коньки так врезались в ледовую кашу, что Женя практически проходил все спуски с верхнего до нижнего знака дистанции на ногах, толкая буер.

После финиша, совершенно обессилив, Женя доверял мне отогнать буер в зону ожидания. Я был значительно легче Жени, да и опыт хождения практически при безветрии у меня уже был, поэтому я буер не толкал, а ходом отгонял его в зону ожидания.

Геннадий Семенович тогда выступал на буере класса «Монотип XV» с необученным крепким молодым мужиком из состава новичков. Ходили они очень плохо и, увидев, как я довольно успешно ходом перегоняю буер в зону ожидания, Геннадий Семенович решил попробовать между гонок пройтись со мной в качестве шкотового. Полетели мы как птицы, так что дело было в моем малом весе и мастерстве, но Геннадий Семенович не смог взять меня в гонку, так как я был ещё худеньким и слабеньким для «Монотипа». На «Монотипах» гикашкот перекидывался через спину и выбирался шкотовым спиной, причем шкотовый должен был иметь становую силу не менее 140 – 170 кг. На буерах свободного восьмиметрового и двенадцатиметрового классов гикашкот был из стального троса и выбирался, наматываясь на трубу небольшого диаметра, вращаемую баранкой диаметром больше, чем баранка рулевого управления, так как они вращались на одной оси. Таким образом, там был большой выигрыш в силе, а работать на гикашкоте и рулить мог сам рулевой.

Чемпионат СССР 1957 года закончился, Боб Городничин занял седьмое место, а Чемпионом во второй раз стал Юрий Ветров. Теперь уже мой восьмиметровик был в моем полном распоряжении, так как на следующий год на Чемпионате СССР выступать уже должен был именно я. Права буероводителя были у меня практически в кармане, так-как теорию и практический экзамен по управлению буером я уже сдал.

Зимняя навигация закончилась, и я мог заняться подготовкой буера, включая определенные переделки, которые я уже задумал, наблюдая за гонками.

18. Через год получаем новый «дракон»

Осенью 1956 года нам стали строить «Дракон» почти по спецзаказу. Зимой на судовой верфи ВЦСПС мы с Геннадием Семеновичем активно участвовали в постройке, стараясь покрыть олифой и лаком все деревянные детали, чтобы не оставлять неокрашенных мест. Геннадий Семенович вносил некоторые коррективы в проект, в пределах правил класса. Мы участвовали в отделке корпуса и покрытии его ВИАМбом, так в обиходе тогда назывался клей ВИАМ-БЗ, которым покрывали корпуса яхт, получая сияющие полированной поверхностью темновишневые корпуса. Весной 1957 года яхту с верфи мы получили уже полностью подготовленную к эксплуатации, всю необходимую подготовку мы осуществили ещё в цеху. Выхаживание парусов проводилось в том же порядке, как и на нашем первом драконе с Юрой Ветровым, однако частенько Геннадий Семенович, под свою ответственность, так как прав у меня ещё не было, выпускал меня в море с моим экипажем. Яхту называли «Сокол» и была она под номером D SR-146.

В 1957 году летом спортивный лагерь был в Петродворце, яхты и швертботы стояли в гавани, закрытой дамбой и причальной стенкой.

В Петродворец был также перегнан наш новый «Дракон» D SR-146 от общества «Красная Звезда».



Я (слева) со своим одноклассником Женей перед выходом из рабочей гавани в залив на новом драконе D SR-146 «Сокол», 1957г.

19. Ура нашим великим тренерам

Я до сих пор поражаюсь таланту, доверию и смелости наших тренеров в ДСПШ Пылковой Е.С. и Назарова Г.С., когда они, в семибалльный ветер из гавани Петродворца выгоняли нас на тренировки, причем мы оказывались практически в открытом море.

Мы-то ходили на килевых яхтах класса «Дракон», и это было очень трудно, а что говорить об «эмочниках» (швертботистах, ходивших на швертботах национального класса «М»), имеющих тоже экипаж из трех человек, парусность не меньше чем на «драконе», которым было необходимо справиться с ветром и не перевернуться.

На удивление, все заканчивалось благополучно, мы наших тренеров не подводили и я не припомню случая, когда приходилось бы возиться с перевернувшимся швертботом.



Вот такие ребята ходили в ДСПШ

Петродворец, 1957 год

20. Мое привилегированное положение

На зависть другим ребятам, в том числе и из моего экипажа, в спортивном лагере я был на привилегированном положении. Дело в том, что у меня была собачка, а дома никого не осталось, и пришлось мне быть в лагере

вместе с собачкой. В Петродворце вместе с ребятами в здании школы с собакой мне жить не разрешили, и Геннадий Семенович договорился о том, что я буду со своей собакой ночевать на яхте.

Так что, после ужина я возвращался в Нижний парк на яхту, стоящую в гавани, и там ночевал вместе с собакой. Бедная моя псинка Тобочка жила все лето на яхте, участвуя во всех выходах, от страха забиваясь в носовую закрытую часть яхты (под бак) и обивая себе бока при ударах скул яхты в сильный ветер о волны.

Ребята же из здания школы, в котором находился лагерь, по вечерам убегали в самоволку, я же ни разу не нарушил установленного для меня режима и Геннадия Семеновича не подвел.

21. Прощай ДСПШ

Но все-таки из детской спортивной парусной школы меня исключили, несмотря на согласованность с руководством наших с ребятами действий. Дело в том, что в августе месяце должен был состояться Чемпионат Ленинграда среди юношей и участники из ДСПШ перегнали свои яхты в Ленинград для подготовки. Я тоже вместе с ними, получив продукты сухим пайком на период участия в гонках и подготовке яхт, перегнал нашу яхту.

Вспоминаю, насколько же я был не практичен по сравнению с моими соратниками из ДСПШ. Ребята брали сухой паек в виде макарон, тушенки и т.п., а я же взял колбасу, в основном для собаки, а себе несколько трехлитровых банок любимого сливового компота. У меня дома в городе никого не было, собака моментально съела колбасу, а мне оставалось только пить ставший ненавистным сливовый компот. Хорошо, что ребята не дали умереть с голоду, так как они варили в клубе на костре целое ведро макарон с тушенкой и меня подкармливали.

В общем, спасибо ребятам, что до приезда мамы мы с Тобочкой кое-как продержались.

Так как яхта принадлежала обществу «Красная Звезда» и я выступал на ней за общество, против своих деспотовцев, то меня исключили из детской школы мотивируя самовольным уходом из лагеря. Какой же самовольный уход, если мне даже сухой паек выдали? Но мне тогда было уже все равно, так как к концу гонок лагерь уже закрылся, а на следующий год я по возрасту уже выходил из ДСПШ.

22. Я остаюсь в экипаже Назарова

Я по-прежнему оставался с Геннадием Семеновичем на его яхте, ходил с ним на гонки, а также и самостоятельно. Иногда я выходил в море с новичками из нашего ДСО.

Выкатывая новичков из общества, ребят после армии, крепких и сильных, я убедился, насколько в каждом деле важно умение и сноровка. На ходу прошу добрать мне гикашкот, они пыжятся, а добрать не могут, а я, худой и тонкий, беру конец гикашкота и всем своим весом бросаюсь вниз - вот и добрал.

23. Рабочая профессия ради паруса

Я был очень увлечен яхтенными и буерными делами, и понял, что для эксплуатации деревянных судов необходимы определенные навыки и знания по работе с деревом. Как, например, быть новичку, если он сломает мачту? В каждом яхт-клубе имелся на все руки мастер столяр-шлюпочник (какой-нибудь дядя Вася), который с высоким качеством отремонтирует сломанную мачту любому из маститых гонщиков. А начинающему юному гонщику, рыженькому Игорьку, никто ремонтировать ничего не будет.

Таким образом, я решил поступить работать на судовой верфь «Спортивного судостроения», а десятый класс школы заканчивать в школе рабочей молодежи (ШРМ), тем более что, имея два года производственного стажа легче поступать в институт. Хотя я был членом ДСО «Красная Звезда» и устраивался я через спортивное общество, но сразу устроить меня учеником шлюпочника не удалось, хотя

судоверфь «Спортивного судостроения» относилась к данному ДСО. Пришлось мне начать свой трудовой путь в августе 1957 года сколотчиком ящиков с последующим переходом в ученики шлюпочника.

Специальность шлюпочника я освоил довольно быстро, занимаясь изготовлением фанерных байдарок-одиночек и сдачей их ОТК. Начальник ОТК поставил перед моим бригадиром вопрос о необходимости присвоения мне разряда, так-как я самостоятельно проводил работу и успешно сдавал готовую байдарку ОТК. Бригадир заартачился, сказав, что ещё рано, ему было выгодно держать меня в учениках на ученических, а деньги за выполненную мной работу шли в карман бригады из двух человек. Мне все-таки присвоили квалификацию шлюпочника третьего разряда, но после получения разряда бригадир от меня избавился и перевел в другую бригаду на постройку фанерных корпусов академических лодок («скифов») для выполнения вручную только шкуровочных работ. Мне это не понравилось, и я вскоре уволился.

Далее в работе с деревом я совершенствовался в процессе занятий парусом и буером, перенимая опыт великих умельцев-мастеров в яхт-клубах ВЦСПС, «Водник» и ВМФ. Многому я научился у дяди Васи Каранкевича из яхт-клуба ЛенВМБ, в столярной мастерской которого я провел более 45 лет, начиная с 1963 года.

24. Буер сквозь тернии

В конце лета 1957 года, уже, будучи не в лагере, а дома в Ленинграде, я готовил буер. Был отстроган поперечный брус, чтобы он лучше гнулся и амортизировал. Был полностью переделан шпор мачты путем наклейки на него куска дерева, чтобы для лучшего разворота мачты закрепить оковку для гика подальше от оси вращения мачты. Также был изготовлен и установлен новый подпятник. Зажимы крепления растяжек поперечного бруса плохо держали и не обеспечивали жесткого перпендикулярного положения бруса относительно корпуса буера. Я их заменил на планки, жестко соединявшие с поперечным брусом передние (ватербакштаги) и задние (ахтерватербакштаги) растяжки.

В конце сентября, мой буер уже сиял свежей краской и лаком, был убран на стеллаж в ожидании новой спортивной навигации.

Я уже стал полноправным буероводителем, сдавшим к тому времени все экзамены и получившим права.

Так было все радужно и прекрасно, как вдруг в ноябре 1957 года одиннадцать спортивных обществ, включая нашу «Красную Звезду», сливаются в новое общество «Труд». Вся материальная часть нашей «Красной Звезды» и яхта и буер переходят в ДСО «Труд».

Казалось бы, хоть горшком называй, только в печку не сажай, но не тут-то было.

По решению, скорее всего, Виля Дмитриевича Обухова, ставшего из тренера в ДСО «Шахтер» старшим тренером по парусному спорту ДСО «Труд», на мой буер, на все готовенькое, назначают моего однокашника Рому Моргилевича.

Видимо В. Д. Обухов считал Ромку более перспективным, а чисто человеческий подход не имел для Обухова никакого значения. На этом буере я отходил год, научился на нем передвигаться в слабый ветер, когда все остальные стояли. Я полностью подготовил буер к новому сезону, внеся определенные конструктивные изменения, отстрогав поперечный брус, полностью покрасив корпус и отлакировав все детали в то время, когда даже никто из «великих» к буеру еще не подходил, но это учтено не было.

25. Любимый тренер не дал пропасть

Сами понимаете, какое это было для меня, семнадцатилетнего мальчишки, горе, когда у меня отбирают буер. Я со слезами побежал поделиться своим горем к Геннадию Семеновичу Назарову, который в то время перешел тренером в ДСО «Буревестник».

Геннадий Семенович пошел к новому директору яхт-клуба Кир Николаевичу Иванову, который тут же восстановил меня на моем буере, но

своего «доброжелателя» я приобрел на все время моего пребывания в ДСО «Труд».

Роме же стали строить новый буер, который взрослые гонщики помогали собирать и подгонять детали в течение всего спортивного сбора перед Чемпионатом СССР.

26. Упорные тренировки на сборе в Риге

Ходить и гоняться в Ленинграде зимой 1957-58 года из-за заснеженной дороги удавалось не часто, зато на месячном сборе к Чемпионату СССР в Риге на Киш озере я находился вдоволь, участвуя во всех тренировочных гонках.

Тренировочные гонки давали для всех классов буеров одновременно. В Чемпионате тогда участвовали буера свободных классов: двадцатиметровый, двенадцатиметровый, юношеский восьмиметровый и буера международного класса «Монотип-ХV».

Каждый день у нас проводилось по несколько гонок и, несмотря на то, что у меня был самый маленький буер, финишировал я обычно в середине. Я был ещё совершенно сырым буеристом, но мной никто из тренеров не занимался, так как все внимание вне гонок уделялось Ромке Моргилевичу. Иногда я обращался к взрослым гонщикам, и они по возможности мне что-нибудь подсказывали.

27. Боязнь перевернуться

В гонках я очень боялся перевернуться, а поэтому боялся задира конька. Чтобы не перевернуться при задире конька я резко травил гикашкот, отпуская шкотовую баранку, буер при этом резко падал на лед, едва не ломая поперечный брус, потом приходилось опять добирать гикашкот и так бесконечно, мне это очень мешало. Я боялся что, перевернувшись, мачта сломается и буер, в перевернутом виде, упадет мне на голову. Я хотел убедиться что, перевернувшись с буером ничего не случится.

Однажды, я попросил Толю Коновалова, гонявшегося тогда на двенадцатиметровике, перевернуться на моем буере и если будет все в порядке, то я сам специально перевернусь и больше бояться задира конька не буду. Толя с удовольствием согласился, обещав положить мне топ мачты прямо в руки.

Действительно, буер очень плавно оперся мачтой об лед и ничего страшного я не увидел. Тогда Толя предложил мне изобразить то же самое, раз обещал, но я оказался слабаком, и категорически отказался. Правда задира конька я больше не боялся и спокойно управлял рулем и гикашкотом, участвуя в Чемпионате СССР.

Перевернулся я только на следующий год, выходя из рабочей гавани яхт-клуба и поймав неожиданный порыв ветра со стороны Тучкова моста. Процесс оказался очень приятным, в дальнейшем я всегда старался ходить с чуть задраным коньком, а на гонках переворачивался крайне редко, не более трех раз за более чем сорокапятилетнюю гоночную жизнь.

28. Я обокрал себя при обмере

Очень я намыкался при контрольном обмере парусов перед Чемпионатом Союза. На «свободниках» площадь паруса определялась в соответствии с мерительным свидетельством произведением половины длины передней шкаторины по мачте на длину перпендикуляра к мачте от марки на гике у шкотового угла паруса. Кроме того, добавлялась площадь серпа, которая была произведением длины задней шкаторины на две трети величины серпа.

У меня размер перпендикуляра (по марке) оказался больше на три сантиметра и я ничего лучше не придумал, как укоротить заднюю шкаторину паруса и подняв гик на 27 сантиметров, сделав на парусе клинообразную закладку. Как потом, уже в Ленинграде выяснилось, что я уменьшил парусность почти на $0,45 \text{ м}^2$ из восьми имеющихся. Я, к сожалению, не знал, что можно было сделать переобмер, перенеся марку на гике на 3 сантиметра.

Мерители там присутствовали, и переобмерить буер была возможность, но мне этого варианта никто не подсказал.

Швейной машинки у меня тогда не было (в 1965 году я купил себе швейную машинку «Тула» и долгие годы возил ее на соревнования) и мне приходилось на клочке пола в номере гостиницы вручную суровыми нитками «Маккей» делать на парусе ту самую клинообразную закладку. Закладку пришлось переделывать много раз, чтобы избежать больших морщин на парусе.

29. И все-таки победа

На тренировках, уже с участием моих конкурентов из других обществ, я ходил в числе лидеров, а один раз в слабый ветер ни разу не останавливаясь, я финишировал с отрывом 20 минут от второго и многие не верили, что я успел обогнуть все поворотные знаки.

Однако, после контрольного обмера, с таким усеченным парусом надеяться на хороший результат не приходилось.

Тем не менее, в гонках Чемпионата Страны 1958 года я девять раз приходил первым, ни разу не выходя из буера для разгона, однако только две гонки вошли в зачет, а в остальных я якобы не уложился в контрольное время.

Контрольное время прохождения дистанции рассчитывалось из расчета скорости движения по прямой между знаками и зависело от длины дистанции. Видимо расстояние между знаками определялось на глазок и значительно меньше, чем было на самом деле, поэтому и контрольное время было меньше, чем должно было быть.

Никогда в жизни не было случая, чтобы буер, пройдя дистанцию и ни разу не остановившись, не укладывался в контрольное время.

В десятой гонке я не финишировал, уронив мачту из-за обрыва центрального узла.

Центральная оковка на мачте, к которой крепятся штаг и ванты у меня отсутствовала, а из мачты торчал кусочек троса с огоном, к которому на мачке и крепились штаг и обе ванты. Конструкция обеспечивала большую свободу

для разворота мачты, но от бесконечных перегибов трос в конце концов лопнул.

Пришлось кое-как тросиком зацепляться за краспицы, сделав какой то импровизированный центральный узел. Разворот мачты сразу нарушился, да и центровка тоже, но я все-таки в одиннадцатой гонке пришел третьим. Все решалось в последней двенадцатой гонке, в которой, успев немного поднастроить мачту, я все-таки пришел первым и стал Чемпионом СССР 1958 года на буере восьмиметрового класса.



Домяняк И.А.

Чемпион СССР 1958 года на буере свободного восьмиметрового класса

На награждении главный судья В. Д. Обухов вручил мне диплом Спорткомитета СССР и мою гордость; красный шерстяной свитер чемпиона с гербом СССР, вышитым на красной основе.

На этом участие буеров данного класса в Чемпионатах СССР закончилось и мне предстояло перейти на другой класс буеров.

30. Дурацкий патриотизм

Перед началом летней навигации 1958 года мой любимый тренер Геннадий Семенович предложил мне перейти в яхт-клуб «Водник», куда он перешел работать тренером. Восемнадцатилетним мальчишкой я еще не понимал, насколько важно быть под опекой тренера, который в тебя верит, поддерживает и надеется на высокие результаты.

Мне было неудобно, выиграв Чемпионат СССР под флагом ДСО «Труд» перейти в другое общество, хотя и к любимому тренеру и защитнику. В дальнейшем я не раз пожалел об этом.

31. Два года в замах, а затем командир

На летнюю навигацию 1958 года мне с правами яхтенного рулевого 2 класса удалось закрепиться заместителем командира на нашей яхте D-146 «Сокол» с командиром Ивановым Иваном Константиновичем (по прозвищу «Фальшкиль»), в последующем директором Центрального яхт-клуба. Иван Константинович пересел на наш «Дракон» с «Дракона» D-60 «Темп», на котором после него стал ходить Олег Кяер. У Ивана Константиновича был свой взрослый экипаж, а у меня свои матросы, так мы с ним отходили две навигации. Вторую навигацию, я уже имел правами рулевого 1 класса и на гонки, если удавалось, ходил со своим экипажем.

В 1960 году я стал командиром D-65 «Спокойный», который удалось довести до хороших ходовых качеств и стать призером отдельных гонок и соревнований городского уровня. На «Спокойном» я отходил три навигации до осени 1962 года, а затем обстоятельства несправедливого отношения ко мне,

как буерному гонщику, вынудили меня уйти из ДСО «Труд» и перейти все-таки в яхт-клуб «Водник» к моему любимому наставнику Г.С. Назарову.

32. Изнуряющие тренировки на двенадцатиметровке

Так как восьмиметровки были из Чемпионатов Страны с 1959 года исключены, то мне пришлось выбирать класс буеров для дальнейших гонок. Из существующих вариантов я выбрал буер свободного двенадцатиметрового класса, так как он ближе всего по конструкции соответствовал восьмиметровику. Буера свободных классов в те годы были на этапе поиска оптимального варианта конструкции, и поэтому, каждое общество старалось ведущим гонщикам к чемпионату СССР построить буер новейшей конструкции. Мне, естественно, как новичку в этом классе достался тяжелый буер устаревшей конструкции с двумя кокпитами, коротким хвостом и мягким (веревочным) гикашкотом с большим количеством блоков, выходящим через стопорные машинки как к рулевому, так и к шкотовому.

Современные двенадцатиметровки были с одним кокпитом для рулевого, максимально сдвинутым вперед, и длинным хвостом, обеспечивающим устойчивую управляемость при меньшем давлении на рулевой конек. Добирание гикашкота осуществлялось наматыванием стального тросика на трубу, надетую при помощи подшипников на шток рулевого управления. Вращением второй баранки, соосной с рулевой, осуществлялось добирание гикашкота с большим выигрышем в силе за счет соотношения диаметра трубы и диаметра шкотовой баранки. При такой конструкции все управление осуществлялось рулевым, а шкотовые превратились в бортмехаников. В дальнейшем, из состава экипажа на двенадцатиметровиках, шкотовых (бортмехаников) исключили.

Мы с моим шкотовым из моего яхтенного экипажа Пашей Михайловым, переоборудовали буер, сделав управление под одного рулевого. Паша изготовил новое рулевое управление с двумя баранками и щитовые коньки. Зима выдалась очень снежная, дороги не было, поэтому гонок не проводилось.

Но у нас с Пашей был такой энтузиазм, что мы умудрились сделать 27 выходов, вытаскивая буер по сугробам и пирогам на отмель Галерной косы. На этой отмели за счет выступающей воды поверх примерзшего ко дну льда образовалась небольшая поляна неровного, но чистого льда. И вот мы с Пашей корячились и вытаскивали буер на эту поляну и там ходили и настраивали буер, а потом из последних сил через сугробы тащили буер обратно в рабочую гавань яхт-клуба ДСО «Труд».

Ходили мы в будние дни по вечерам после работы в темноте, только при свете огней города на горизонте. Иногда нам составлял компанию на «Монотипе» ещё один энтузиаст Юра «Карась», воспитанник Константина Борисовича Каракулина, состоявший в экипаже яхты «Нева». Мы как могли, ориентируясь по силуэтам буеров на фоне городских огней, ходили по этой плешине.

33. Яхт-клуб «Волна»

В воскресенье к нам присоединялись буеристы из яхт-клуба «Волна» завода «НИИМРа» имени Коминтерна, находящегося непосредственно перед этой отмелью.

Яхт-клуб «Волна» был создан при заводе усилиями тренера Игоря Владимировича Поддуйкина и туда ушли работать, строить буера и гоняться одни из лучших буеристов нашего города. На заводе буеристам были предоставлены все возможности для постройки буеров и изготовления всех необходимых деталей из металла, включая изготовление комплектов коньков из нержавеющей стали. Буерная команда яхт-клуба «Волна» была в следующем составе рулевых:

- на двадцатках (двадцатиметровиках) Юрий Ветров и Валентин Суворов;
- на двенадцатиметровиках Лев Виноградов и Анатолий Коновалов;
- на «Монотипах» Николай Красноперов и Владимир Гвардин.

В этом составе команда яхт-клуба «Волна» выиграла командный чемпионат СССР 1959 года.

34. Опять несправедливость

Когда подошло время ехать в Ригу на первенство Центрального Совета (ЦС) ДСО «Труд» по буерному спорту у меня опять начались неприятности.

В то время экипаж на «двенадцатиметровиках» состоял из двух человек, несмотря на то, что на многих буерах был только один кокпит для рулевого. Из нашей команды только у меня был тяжелый буер устаревшей конструкции с двумя кокпитами, один для рулевого, другой для шкотового хотя управление мы с Пашей сделали тоже только для рулевого.

И вот меня посылают на первенство ЦС ДСО «Труд» одного, без шкотового, и это в той ситуации, когда мы сделали полностью новое управление только под рулевого, новые коньки, а также совершили описанных выше 27 тренировочных выходов, в то время как никто из моих одноклубников не сделал ни одного выхода.

Мне, восемнадцатилетнему мальчишке даже буер одному не поднять за поперечный брус, чтобы поставить буер на козелки, не говоря уже о том, что меня ставили в неравные условия с моими конкурентами, особенно в части подготовки буера и точки коньков. Как я один должен мерить параллельность коньков, или будучи мальчишкой, просить кого-нибудь из взрослых помочь мне, когда они тоже заняты? А как я мог поехать без моего Паши, который так много сделал для буера и обеспечил вместе со мной 27 тренировочных выходов?

В общем, меня ставили в неравные условия с моими одноклубниками, а ведь это отбор на Чемпионат Страны. Я в очередной раз поделился своими неприятностями с Геннадием Семеновичем Назаровым, который уже работал в «Воднике». Геннадий Семенович нашел время, встретился с директором Центрального яхт-клуба и объяснил мою ситуацию. Кир Николаевич Иванов

вынужден был вмешаться, и справедливость восторжествовала - меня отправляли вместе с моим шкотовым Пашей Михайловым.

35. Неприятности продолжаются

Но на этом мои неприятности не закончились, перед самым отъездом, когда мы были уже освобождены от работы, и на руках были билеты на поезд, я заболел с температурой 39,5°. В этой ситуации, когда справедливость была восстановлена, я не мог не поехать, подведя моего Пашу и моих доброжелателей. Мама и тетя настолько прониклись моими делами, что не смогли противостоять моей абсолютной убежденности в необходимости ехать. Меня, чуть живого, еле стоящего на ногах, мама с тетей под руки посадили в поезд. В поезде мне захотелось как можно скорее лечь на свою верхнюю боковую полку, заваленную какими-то чужими вещами. Взрослые члены команды уже организовывали небольшое застолье, а я, снимая чужие вещи со своей полки, уронил «маленькую» водки. Вот тут-то мне и досталось от шкотового Виктора Шапочкина Бориса Кулаженкова по прозвищу «Поганька», так и звали его «Боб поганька». Так я, чуть живой «гонщик», добрался до Риги, там мы поселились в гостинице «Темпо» и поехали разгружать, собирать и вооружать буера.

36. Вот и мне дали прозвище

Вечером в гостинице было собрание команды в одном из номеров. Так как я был совсем слаб, особенно после разгрузки и сборки буеров, то лежал я до последней минуты, и пришел на собрание последним. Входя, я сказал «Здрасти», так как кого-то мог в течение дня и не видеть и не здороваться. Весь коллектив разразился хохотом и с тех пор меня стали звать «Здрасти».

Вообще у многих буеристов и яхтсменов были прозвища; у Виктора Шапочкина – «Кепкин», у Владимира Кошелева – «Малява» из-за высокого роста, Юру Ветрова называли «Юный», Бориса Хабарова – «Индеец», Льва Виноградова – «Уксус», «двадцаточника» из ДОСААФ Дмитриева – «Билли

Бонс» из-за повязки на одном глазу, Анатолия Лебедева – «Толян», Николая Красноперова – «Милый», Толю Коновалова – «Степаныч», его шкотового Володю Яковлева – «Хоттабыч», Женю Кузнецова – «Же Палыч», Юру Юдина – «Колбасник», Виктора Владимировича Горлова – «Удав», Эдуарда Яновича Стайсона – «Яныч», Славу Можая – «Морж», Петра Гореликова – «Пека», Володю Васильева – «Лысый», а потом – «Вова-Вася», Эдика Шугая – «Колобашка», Колю Карпова – «Коля-Боря», Петра Толстихина – «Петух» или «военно-морской Петух», Евгению Сергеевну Пылкову за глаза звали «Тетья Жопа», Владимира Сембирцева – «Нос», Николая Ивановича Матвеева с Сергеем Владимировичем Виттом называли «Компотниками», Ивана Константиновича Иванова – «Иван-Фальшкиль», Володю Мироненко – «Оболдуй», Владимира Гвардина из за певческого голоса – «Рашид», Колю Подчуфарова – «Залепуха», Лешу Федорова – «Дядька», Игоря Большакова – «Барсик», московских гонщиков Валентина Замотайкина – тоже «Барсик», Виктора Тинеева – «Масик», Бориса Будникова – «Беня», Славу Воронкова – «Фомич», рижанина Розенберга – «Гунча», Олега Екимова – «Трубач», Андрея Никандрова – «Акула», Олега Васильева – «Чебурашка».

В ВМФ после 1973 года меня звали «Борода» или «Бородка».

37. Отбор проиграл, отправлен домой

Первые гонки я проходил в полуобморочном состоянии, поэтому результаты были неутешительными. Однажды я перевернулся и провисел вниз головой порядка двадцати минут, пока не подошел мой шкотовый Паша, не откинул фиксатор баранок не дающий им на ходу подниматься от натяжения гикашкота, и не вынул меня.

Но мне в какой-то мере повезло, так как лед на Киш озере растаял, и нам пришлось разбирать буера, ждать вновь заказанных грузовиков, грузить и увязывать корпуса, мачты, поперечные брусья и переезжать на озеро Югла, там опять разгружать и собирать буера. Мне это было очень трудно, но с помощью дружного коллектива все получилось, и я вместо осложнений, даже очухался за

время перерыва в гонках, и стал выступать вполне прилично. Правда по сумме гонок я не вошел в сборную для участия в Чемпионате СССР 1959 года и, в данном случае, без всяких ко мне придирок, вполне официально был отправлен домой в Ленинград.



Рига, озеро Югла. Первенство ЦС ДСО «Труд». Старт гонки.

Я на буере 12 №57, 12 №109 – И.К. Иванов, 12 №70 - Е.П. Кузнецов

12 №77 – Владимир Титов

38. Для меня «свободники» неподъемны

Гонки на буерах свободных классов предполагали постоянный поиск новых конструкций буеров, новых технических решений и значительного количества коньков различных конструкций. Щитовые коньки нужны и толстые и тонкие, короткие и длинные из разных сталей на мороз, на сильный мороз, на оттепель, а еще нужно было иметь не один комплект деревянных коньков с широким полозом для рыхлого льда.

Причем в те годы на каждый Чемпионат Страны команды обязательно привозили несколько буеров новейших конструкций. У меня возможностей в строительстве буера и изготовления коньков не было, а общество, мне, проигравшему, ничего бы делать не стало.

В то время мне даже снились стеллажи с коньками, которые, я обнаруживал как клад, провалившись в пустоты между слоем льда и дном, образовавшиеся на отмелях после снижения уровня воды в Финском заливе.

Таким образом, я понял, что на буерах свободного класса, где основную долю выигрыша определяет материальная часть, мне делать нечего.

39. Пересаживаюсь на «Монотип»

Единственным вариантом для успешного выступления в гонках оставался класс буеров «Монотип-ХV» в котором роль материальной части значительно снижена, так как буера в полном комплекте должны были соответствовать единым чертежам и правилам постройки и обмера. На «Монотипе» можно было иметь один комплект ножевых (щитовых) коньков и на этой материальной части, занимаясь только настройкой и парусами, при соответствующем мастерстве, на твердом льду, показывать приличные результаты.

Таким образом, я решил осваивать «Монотип-ХV», однако все было не так просто. Даже освободившийся «Монотип» Ромки Моргелевича, после его гибели, отдали кому-то, но не мне. В.Д. Обухов сказал, что для меня нет «Монотипа», а если мне так уж хочется, то я могу взять списанный буер со свалки и им заниматься. Корпус я нашел от Юрия Королева, Ленинградского асса прошлых лет, а остальное я подбирал по крохам. Корпус был, конечно, старым, но удивительно легким, так как, я, будучи стройным и худеньким юношей, умудрился один перетащить его со свалки в мастерскую. В общем, каким-то образом нам с Пашей удалось буер собрать, и мы начали гоняться. Видимо мы обратили на себя внимание, так как один из членов тренерского совета Виктор Владимирович Горлов однажды на тренерском совете

предложил обратить на меня внимание и не зажимать молодую поросль, а при случае улучшить мою материальную часть.

40. Остатки с барского стола

Осенью следующего, 1960 года В. Поппель и Ю. Юдин получали новые буера с нашей судоверфи ВЦСПС, и им было предложено отдать мне то, что им не понадобится, чтобы собрать мне комплект буера.

Юдин отдал мне корпус и мачту, а Поппель отдал мне поперечный брус. Два паруса должен был отдать Виктор Поппель, и тут-то и начался цирк. Новые два паруса отдавать было жалко, поэтому Виктор Тимофеевич решил отдавать мне по одному во время гонок свои старые паруса, а сам шел в гонку на новых. У него был, один знаменитый парус из английской парусины, показывающий великолепные результаты. Из английской парусины был только ещё знаменитый парус у Ивана Петровича Матвеева а также у Юры Юдина. Дает мне Поппель один парус, и я гонку у него выигрываю, он парус отбирает и дает другой парус, я опять у него выигрываю. Тогда он дает ещё парус, я опять выигрываю. В конце концов, Поппель дает мне знаменитый английский парус, и я такого фитиля ему привожу, что он плюется и отдает мне два новых паруса с нового буера.

Новые паруса нужно ещё подгонять под специфику своего буера и перешивать, добиваясь максимальных ходовых качеств, вот мне и был сделан этот подарок. Я потом довольно долго приставал к нашей известной парусной мастерице тете Шуре и мы с ней занимались перешивкой моих парусов. Никто мне своих секретов не выдавал, поэтому двигался методом проб и ошибок.

В то время в Центральном яхт-клубе были три знаменитые личности - это парусница тетя Шура, боцман Константин Терентьевич Туз и кладовщица тетя Катя, у которой мы получали имущество, и потом до последней мочки по описи все сдавали в конце навигации.

41. Рост мастерства в весенних тренировках

Весну 1961 года мы провели в тренировочных гонках на озере Разлив. Все буерные сборные команды уехали на Чемпионат СССР, а дома остались только резервный состав и новички. Дмитрий Николаевич Коровельский для Политехнического института организовал на судоверфи ДОСААФ постройку нескольких «Монотипов», на которых стали ходить его подопечные. Из тех студентов, осваивавших «Монотип» помню только Костю Байкова, а одного из них иногда вижу в Центральном яхт-клубе, но фамилию не помню, а контактов с ним нет, так как я в другом клубе.

Дмитрий Николаевич собирал тогда на Разливе всех желающих участвовать в гонках и давал старт тренировочным гонкам для буеров всех классов одновременно. В этих гонках на «Монотипах» я имел абсолютное лидерство, и мне даже стало не очень интересно, но потом к нам присоединился Юра Лобыничев на чемпионском буере двадцатиметровике Виктора Владимировича Горлова, и тут развернулась настоящая борьба. Двдцатиметровики были буерами свободного класса, а «Горловская» двадцатка была чемпионской и доведена до совершенства. Ходом Лобыничев у меня выигрывал, но я его подлавливал на тактике и поэтому мы с ним финишировали ноздря в ноздю. Один раз, чтобы лечь на другой галс, я так близко под кормой у Лобыничева делал поворот, что носом чуть снес кусочек дерева на закруглении хвоста его буера. За это полагается баранка, но зато я на другом галсе выиграл, ибо идти одним галсом с буером, имеющем большую скорость, просто бессмысленно. Эти тренировки мне очень много дали; позволили подшить паруса, настроить буер и повысить свое мастерство. На городских гонках после возвращения в Ленинград участников Чемпионата страны мы с Пашей выглядели совсем неплохо, однако мои злоключения на этом не закончились.



После финиша. Озеро Разлив, 1962 год.



Мы с Пашей перед стартом. Озеро Разлив 1962 год.

42. Злоключения продолжаются

Когда мы осенью, перед следующей навигацией 1961-1962 г.г., грузили буер и мачту для перевозки на озеро Разлив, мачту прямо с машины у нас отобрали. Прибежал Юра Юдин, принес вместе со шкотовым неизвестно какую мачту чуть ли не «из под топора» и, по указанию В.Д. Обухова, забрал мою (бывшую Юдинскую) мачту. Юдин ездил на матч Городов в Хаапсалу и там, в сильный ветер сломал мачту. Сами понимаете, как мне было приятно везти совершенно не подготовленную мачту на территорию под открытым небом. Но трудности, когда они не доходили до полного абсурда, нас только укрепляли и делали в гоночном смысле ещё злее.

Мачту мы все-таки подготовили и на городских гонках стали иногда приходить в числе призеров, а на Чемпионате Ленинграда 1962 года я выполнил норму Мастера Спорта СССР.

Весной 1962 года нам предстояло гоняться на первенстве ЦС ДСО Труд, проводимого у нас в Стрельне. При подготовке к гонкам мне удалось получить грот от яхты звездного класса из тонкой английской парусины фирмы «Карху» для пошива из него грота на мой «Монотип». Вот с парусным мастером тетей Шурой мы его и шили. Тетя Шура удивительно положительно ко мне отнеслась и у меня до сих пор храниться подаренный ею на память старый парусный гардаман, неоднократно выручавший меня при ремонте и пошиве парусов.

На первенстве ЦС ДСО «Труд» при очень тяжелой дороге мы заняли второе место, выиграл Боря Хабаров, а Павел Иванов, Юра Юдин и Виктор Поппель оказались сзади. На Чемпионат СССР ДСО «Труд» выставляло две команды по два «Монотипа» в каждой, но мне в сборной места не нашлось.

Дело все в том, что Юдин и Паша Иванов были призерами Чемпионата страны ближайших лет, а Поппель должен был гоняться на Чемпионате СССР в рамках зимней подготовки экипажей яхт Олимпийской сборной. Оправдания были такие, что я ещё не проявил себя на выезде, да ещё при большем количестве участников. Интересно, как себя проявить на выезде, если тебя не вывозят, а выигрыш Чемпионата Страны на восьмиметровиках, а потом, после

улучшения самочувствия, неплохие приходы в классе двенадцатиметровиков на первенстве ЦС на озере Югла не были учтены. В конце концов, под нажимом тренерского совета на старшего тренера мне разрешили ехать в Ригу на тренировочный сбор, и, если я там себя проявлю, то возможно меня включат в состав участников Чемпионата Союза.

На моё несчастье, дорогу в Риге на Киш озере настолько завалило снегом, что не удалось провести ни одной тренировочной гонки. Все двадцать дней сбора мы занимались подготовкой материальной части, особенно тщательной точкой коньков. Дорога на Киш озере так и не открылась, и Чемпионат было решено проводить на реке Даугава.

В период проведения мандатной комиссии все тренеры команд интересовались моей судьбой, заявит ли ДСО «Труд» на Чемпионат молодого гонщика. Меня не заявили, а тренеры ВМФ, Трудовых резервов и Водника стали приглашать меня в свои клубы. В этот момент я окончательно понял, что в ДСО «Труд» мне больше делать нечего и принял решение перейти в яхт-клуб Балтийского морского пароходства (БГМП) ДСО «Водник» к моему любимому тренеру-наставнику Геннадию Семеновичу Назарову.

43. Трудности перехода в «Водник»

Перейти в ДСО «Водник» было не просто, так как мастеру спорта разрешение на переход в другое общество давала только Федерация парусного спорта Ленинграда, а «Труд» тут же не согласился с моим переходом. Можно перейти без разрешения Федерации, но с потерей гоночного года, то есть без выступления на соревнованиях. На Федерации я представителю «Труда» объясняю, что сколько можно меня закапывать, значит, я Вам не нужен, но все таки, преимуществом в один голос, было принято решение о моем переходе.

44. Начинаем с нуля

Теперь предстояло все начинать с нуля. Буер мне дали хороший после Николая Красноперова, который построил для БГМП два «Монотипа»; для

себя и для Владимира Гвардина номер 141 и 140. Мой шкотовый Паша Михайлов всей этой борьбы и мытарств с переходом в яхт-клуб «Водник» не выдержал, и мне предстояло шкотовым взять второго своего матроса с яхты Валеру Блохина. Пришлось подгонять паруса, искать коньки, настраивать буер, учить шкотового и выигрывать отбор на Чемпионат Страны. Но с этой задачей мы с Валерой благополучно справились и добились права участия в тренировочном сборе и самом Чемпионате СССР 1963 года в Таллине.

45. Освободиться на гонки не так просто

В это время я был успевающим студентом Ленинградского электротехнического института им. Ульянова-Ленина. При освобождении от занятий для участия в тренировочном сборе и Чемпионате СССР возникли серьезные трудности. Так как я хорошо учился, то ходатайство от общества декан мне подписал, однако И.О. ректора (ректор был в заграникомандировке), проректор по учебной работе, с матерным оттенком объяснил мне, что они готовят инженеров, а не спортсменов и ни о каком освобождении не может быть и речи. Я не мог не поехать, зачеркнув пять лет борьбы за справедливость и право участия в Чемпионате СССР.

Я написал заявление по собственному желанию и пришел с ним к декану. Декан, очень приятный человек, посчитал меня не совсем нормальным. Я объяснил декану, что все равно поеду, так как не могу предать пять лет борьбы, а при этом меня исключат из института за не посещаемость. Если меня отчислят из института по собственному желанию, то я потеряю, конечно, год, но осенью смогу восстановиться и продолжить учебу. Декан согласился с моими доводами и пожелал мне успехов. Таким образом, мы с Валерой Блохиным поехали в Таллин и там участвовали в тренировочном сборе и самом Чемпионате СССР 1963 года.

46. Великие яхтсмены ещё не великие буеристы

Члены олимпийской сборной СССР по парусному спорту, в обеспечении круглогодичной тренировки, должны были участвовать в Чемпионате Страны по буеру; Темир Пинегин участвовал от ВМФ, а Валентин Манкин от ДСО «Водник». Вот на тренировочном сборе я как мог, помогал Валентину Манкину освоить «Монотип». Дело все в том, что буер и яхта совершенно разные спортивные снаряды и имеют разные принципы управления парусом, особенно на попутных курсах. Спуск по ветру с верхнего знака до нижнего при слабом ветре и при тяжелой дороге требовал большого искусства и сходу не давался даже парусным знаменитостям. Буер даже на идеально гладком льду не может идти чисто по ветру, так как убегает от ветра и парус обезветривается за счет появления встречного потока воздуха (лобовой составляющей ветра). Буер по ветру может перемещаться только галсами идя курсом бакштаг, а так как скорость на этом курсе в три раза быстрее скорости ветра то лобовая составляющая велика и вымпельный ветер т.е. результирующая вектора истинного ветра и вектора лобовой составляющей (встречного ветра, равного скорости движения буера) представляет собой вектор по направлению соответствующий курсу бейдевинд, а по скорости значительно сильнее. Поэтому парус на курсе бакштаг добран также втугую, как при ветре на курсе бейдевинд, но скорость при этом значительно выше, чем при движении к верхнему знаку курсом бейдевинд.

Увалиться после огибания верхнего знака, набрав необходимую скорость, чтобы идти курсом бакштаг с туго выбранным парусом часто для новичков является трудно преодолимым препятствием, особенно в тяжелую (заснеженную) дорогу и в слабый ветер.

Увалиться после огибания верхнего знака новичку бывает затруднительно и часто буер останавливается, а разгоняют буер бегом курсом полный бейдевинд (примерно 45 градусов к ветру) или галфинд (90 градусов к ветру). В слабый ветер, и особенно в тяжелую дорогу часто наблюдается

картина, когда буера не могут никак увалиться и рулевые бегают с буером поперек дистанции, либо вообще поднимаются выше верхнего знака.

Мое первое участие на буере класса «Монотип-ХV» в Чемпионате СССР 1963 года после перерыва с 1958 года позволило нам занять 11 место.

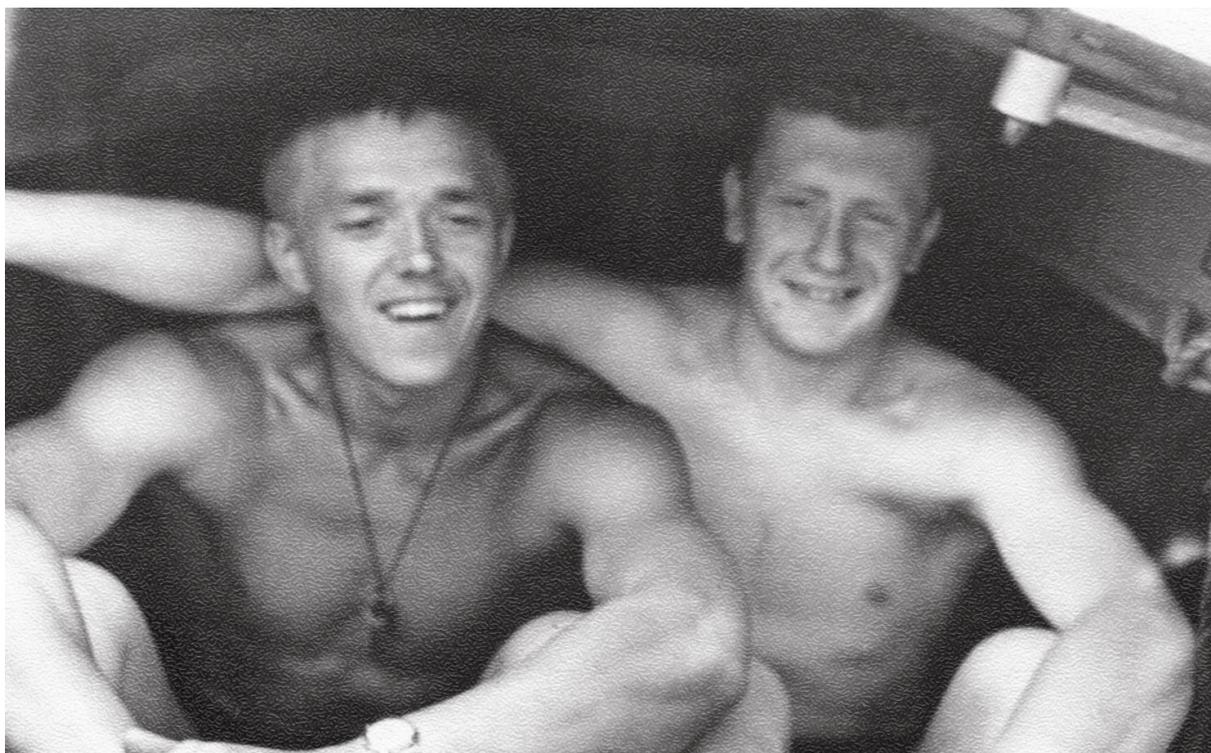
47. От армии открутиться не удалось

При моем отчислении из института по собственному желанию мы с деканом не учли, что военная кафедра тут же сообщит о моем отчислении в военкомат и мне не удастся осенью восстановиться.

Так и получилось, и я после возвращения с Чемпионата страны, уже первого июня начал срочную службу в Советской Армии. Правда в военкомате увидели мой мастерский значок, и я в итоге попал в спортнабор, но как буерист и парусник не в Военно-морской флот, а в Советскую армию. Так как мой призыв был совершенно неожиданным, то заинтересованный во мне, яхт-клуб Лен. ВМБ не успевал оформить запрос на меня для службы в ВМФ.

Летняя спортивная навигация у меня резко оборвалась, а мы так здорово подготовили наш «Дракон» D-385 «Восток». Краску на корпусе яхты мы отожгли паяльной лампой, а наш великий буерист и известный яхтсмен Гена Щеглов нам отстрогал корпус как яичко. Корпус мы покрыли этинолевым лаком, который по эксперименту, поставленному мной, меньше всего пропускал воду в дерево. На первых же гонках мы выглядели вполне прилично, а основными моими конкурентами в «Воднике» на яхтах класса «Дракон» были Игорь Ульянов и Владимир Гвардин., но, увы, 1-го июня 1963 я уже прибыл в Выборг в воинскую часть.

Курс молодого бойца я прошел в Выборге в мотострелковой дивизии, а после принятия присяги всех моих соратников по службе стали отправлять служить в различные спортивные взводы, роты и батальоны, а я, как парусник, никому не был нужен и только как действующий Мастер спорта приносил какие-то очки своей дивизии.



Мой превосходный начинающий матрос и друг, перворядник ватерполист Василий Алыпов со мной под козырьком «дракона» №385 «Восток» (яхт клуб «Водник»), 1963 год)



Новобранец. Выборг, июнь, 1963 г.



Рядовой СА с мамой.
Выборг, сентябрь, 1963 г.

48. Вот я и в ВМФ

Усилиями начальника 55 яхт-клуба Лен. ВМБ Григория Федоровича Высотина, через четыре с половиной месяца и за неделю до отправки нашей дивизии на границу с Китаем, меня удалось вырвать в ВМФ.

В Кронштадте, в роте переменного состава меня переодели во флотское обмундирование и отправили в Ленинград для службы в нештатном спортивном взводе Лен. ВМБ.

Таким образом, с 18 октября 1963 года я стал членом 55 яхт-клуба ВМФ, с которым и после срочной службы связал свою жизнь навсегда.

Матросы спортвзвода жили в казарме, несли службу, участвовали в приборках, заступали в наряды, в том числе и камбузные, а в остальное время, чаще после девяти ноль-ноль на несколько часов нас отпускали в увольнение (на тренировки), обычно до ужина, а по выходным до 22-х часов.

Парусники ездили в яхт-клуб, а там нас сразу же, вместо тренировок и подготовки материальной части, бросали на хозработы, везде были свои перегибы.

Однажды, уже будучи членом сборной команды ВМФ по парусному спорту, я попросил, чтобы меня освободили от хозработ на период подготовки яхты к Черноморской Регате, так как мне необходимо было самому в мастерской изготовить для моего «Звездника» гик новой конструкции. Бывший мичман, боцман яхт-клуба Иван Алексеевич Колбасов, определявший нас на хозработы, заявил, что подготовкой яхты и гонками я могу заниматься, когда пойду в увольнение, а сюда нас присылают для хозработ. Самое обидное, что я действительно гонялся и показывал хорошие результаты, так на мне больше всего и ездили. Зато двое слабеньких парусника с «Летучего голландца» пристроились на командирский катер с крейсера (типа «Чилита») на котором ходил заместитель начальника яхт-клуба Воронин Леонид Михайлович. Они на хозработы не привлекались и гонками тоже не увлекались, зато были на привилегированном положении. Я же за три с половиной года службы участвовал в постройке рундуков, различных заборов и поставках горюче-

смазочных, лако-красочных материалов и различных видов оборудования и снабжения.

49. Начинаю на буерах в ВМФ

Предстоял буерный зимний сезон, буера у меня не было, но на судовой верфи «Спортсудоостроитель» для ВМФ было заказано три комплекта деревянных узлов для буера класса «Монотип-ХV», один из которых было решено дать мне. Очень приятно, что в ВМФ на меня сразу сделали ставку.

В конце 1963 года на озере Разлив разыгрывался Чемпионат Ленинграда. Буера у меня пока ещё не было, так как буера ещё строились. У Ивана Петровича Матвеева его великолепный шкотовый Андрей Мазовка по состоянию здоровья уже не мог быть буерным шкотовым, и Матвеев предложил мне с ним погоняться. Шкотовым я никогда не был, поэтому мне досталось по полной программе, тем более что у шкотового на буере Матвеева даже не было стопорной машинки.

Шкотовые на буерах сидят в переднем кокпите лицом к рулевому и гикашкот добирают спиной, перекинув шкот через спину. При добирании шкота необходимо наклониться, обтянуть шкот на спине и удерживая шкот от проскальзывания по спине, разогнуться, подобрав таким образом немного шкот. Такая процедура повторяется много раз, до тех пор, пока шкот не будет выбран в тугую. Натяжение гикашкота на буере настолько велико, что добрать его руками практически невозможно, поэтому и добирают шкот через спину и, несмотря на слой теплой одежды, после гонки спины шкотовых представляют собой полосы кровоподтеков, как будто их кто-то хлестал плетью.

Для фиксации гикашкота предусмотрены стопорные машинки, устроенные по принципу кулачковых стопоров, но со специальной педалью, при нажатии ногой на которую шкот можно потравить. Так как гикашкот одним концом выходит в кокпит рулевого, а другим в кокпит шкотового, то и стопорных машинок устанавливается две (одна для рулевого, а другая - для шкотового).

Учитывая, что на буере И.П. Матвеева стопорной машинки для шкотового не было предусмотрено, то уродоваться мне пришлось здорово, так как нужно было ухитриться одной рукой удерживать шкот, чтобы после наклона спины он не убежал, и удавалось бы обтянуть его на спине для последующего добирания. Как только Андрей Мазовка умудрялся это делать - трудно представить.

Я настолько выматывался, что после гонки даже языком не мог пошевелить. В такой момент, когда я еле дыша, лежал в кокпите, перекинув ноги и руки снаружи корпуса, подошла поддержать меня и поговорить Нинча, так звали члена экипажа Татьяны Поповой и будущую жену Бориса Хабарова, а я ей и говорю, что даже говорить не могу.

Заняли мы тогда с Иваном Петровичем третье место. На этом моя карьера буерного шкотового закончилась, но зато я мог любого научить работе на шкотах. В последнее время шкотовым на «Монотипах» было разрешено пользоваться специальной сбруей (портупеей) с крюком на груди. Шкот стало добирать гораздо удобнее, удерживая его петлей на крюке, и спина больше не повреждалась шкотом.

Первый комплект буера в декабре был уже готов и Петр Тимофеевич Толстихин мне его уступил, так как у него буер был, а у меня не было ничего. Буер нужно было полностью оснащать всем необходимым оборудованием.

На опыте постройки первого комплекта можно было внести определенные изменения, что привело к значительному улучшению ходовых качеств последующих двух буеров. Строительство буеров шло под наблюдением Петра Толстихина, который, имея значительный опыт гонщика на «Монотипах», смог внести некоторые конструктивные изменения в пределах правил постройки и обмера. Последующие гонки показали, что буера Петра Толстихина и Юрия Шаврина из ЦВСК ВМФ имели более высокие ходовые качества. Окончательно в этом я убедился, когда через несколько лет после ухода Толстихина в Центральный яхт-клуб мне достался его буер и на нем, с Толстихинским шкотовым Володей Мироненко, в 1968 году на Чемпионате

СССР мы заняли 3 место. По ходу и по мастерству Володи мы могли и выиграть, но я тогда ещё пасовал перед непререкаемыми авторитетами, такими, как восьмикратный чемпион СССР Антс Рауд, и я на финише пропускал их перед собой.

50. Вооружаем новый буер.

Когда буер привезли с верфи, нам пришлось много времени провести в мастерской, устанавливая на буер все узлы и детали, заплетать тросы и полностью вооружать буер. Шкотовым ко мне пришел Юра Кондаков из спортактива яхт-клуба, летом он гонялся матросом на «Летучем Голландце». Юра очень много сил и средств затратил на подготовку буера. По моим чертежам он изготовил несколько комплектов великолепных коньков. Сезон 1963-1964 г.г. мы с Юрой много тренировались, он оказался очень хорошим и самоотверженным шкотовым. Паруса мы с Юрой перешивали на прямострочной швейной машинке у него дома.

51. Пришлось «драконисту» становиться «звездаристом»

Перед летней навигацией мне нужно было определиться с яхтой, на которой я буду гоняться. Я драконист, и конечно, хотел гоняться на яхте класса «Дракон», но наш известный финнист (гонщик на швертботе класса «Финн») и буерист на двадцатиметровиках Анатолий Янсун от имени тренерского совета настоятельно мне рекомендовал сесть на яхту класса «Звездный». К этому классу яхт я относился весьма предвзято и с большой осторожностью. Они настолько перегружены парусами, что даже в слабый ветер, экипаж висит на борту как «сосиски на заборе», откренывая яхту. Анатолий Афанасьевич мне доходчиво объяснил, что мне, как матросу спортвзвода, нужно быть выездным. Необходимо, чтобы мена выставляли за команду яхт-клуба Лен. ВМБ и вызывали на соревнования от ВМФ. На «Драконах» в клубе была высокая конкуренция, среди них был великий Иван Петрович Матвеев, Валерий Малиновский, Вениамин Храмовничев, Лев Худяков, Лев Виноградов, Коля

Карпов, Юрий Вашкевич, Володя Игнатович и т.д. На звездниках же было всего три гонщика, Андрей Голубцов, Юрий Туляков и Геннадий Быков, который заканчивал с гонками и его яхту мне и предлагали, причем руководство считало, что я быстро стану первым номером. Пришлось согласиться и сесть рулевым на яхту класса «Звездный». Первым номером я стал, но первые шаги были очень запоминающимися.

52. Осваиваю «Звездник»

Мой первый выход на «Звезднике» выразился в полном надо мной издевательстве моего друга ещё с детской школы Андрея Голубцова. Андрей тоже вышел в море, проходил мимо меня как мимо стоячего, возвращался назад и повторял то же самое.

На следующий день уже начиналось первенство 55-го яхт-клуба и отбор на чемпионат ВМФ. В первой гонке Андрей мне привез отрыв метров триста, во второй гонке метров пятьдесят, а после третьей гонки он передо мной не приходил никогда. Первенство клуба я выиграл, получил право ехать на первенство ВМФ и на «Балтийскую регату», но тренер И.В. Поддуйкин, чтобы не отбить у меня охоту гоняться на «Звездниках», не советовал мне сразу ехать гоняться в очень сильный ветер, который в то время года дул в Таллине.

Я остался в Ленинграде, постепенно приучался ходить в сильный ветер и выиграл «Ленинградскую регату» в отсутствие ведущих гонщиков на «Балтийской регате», но это было еще под хлопчатобумажными парусами, а мне еще предстояло осваивать паруса из дакрона. В то время уже появились паруса из синтетических материалов и все члены сборных команд уже имели паруса из американского материала «дакрон». Матросом со мной в ВМФ на «Звезднике» стал ходить мой матрос из «Водника» Вася Алыпов, замечательный, самоотверженный человек, перворазрядник по водному поло. Вася был человеком с хорошим чувством юмора. Никогда не забуду его фразу, когда он по моей команде во время поворота на какое-то мгновение, из положения, висящего вдоль борта и получающего ведро воды за шиворот при

каждом ударе волн и выливающейся затем через штанину непромоканца, выбирается на палубу, то он говорил: «Ощущения - сильнее половых».

В общем «Звездник» я осваивал с Васей, и мы с ним отходили всю навигацию, а на следующую навигацию, связанную с выездами в Севастополь и Таллин, мне пришлось искать матроса, так как Василий на работе выбился в номенклатуру руководителей и освободиться на соревнования в ущерб карьерному росту уже не мог.

К моему удовольствию со мной летом согласился ходить мой шкотовый с буера Юра Кондаков, который оставил «Летучий голландец» и стал со мной гоняться и зимой и летом.

53. На буерные гонки в Калининград пришлось брать байдарочника

Зимнюю навигацию 1964-1965 года мы были с Юрой, однако, для выездных соревнований руководство потребовало укомплектовать мой экипаж шкотовым из военнослужащих, так как гражданским лицам нужно было выплачивать зарплату в размере среднего заработка. Мне предложили взять в шкотовые мастера спорта по гребле на байдарках Сашу Труфанова из спортивного взвода. Саша был крепким, выносливым, добродушным и коммуникабельным человеком, быстро освоившим азы буерного мастерства, однако был у Саши один непреодолимый недостаток - это боязнь экстремальных условий во время сильного ветра. С Сашей мы, правда, стали Чемпионами РСФСР и заняли четвертое место на первенстве ВМФ. Как выяснилось, в то время моей коронкой стали гонки в сильный и очень сильный ветер, я тоже боялся, но на ходу об этом забывал, а Саша по моей команде: «Добирай, ещё добирай», отвечал: «Не могу, боюсь». Это очень мешало улучшению результатов. В Таллин, на Чемпионат СССР 1965 года, я поехал со своим гражданским шкотовым Юрой Кондаковым, убедив руководство клуба в необходимости восстановления моего экипажа. На Чемпионате Союза 1965 года мы с Юрой на чистом льду и в сильный ветер творили чудеса, и только

снег, заваливший дорогу, и слабый ветер на последних гонках не позволил нам войти в тройку призеров, сместив нас на четвертое место.

54. Домоклов меч

Все лето 1965 года мы гонялись на «Звезднике» с Юрой Кондаковым, участвуя в Черноморской регате в Севастополе, в Балтийской регате и Первенстве ВМФ в Таллине, а также в Первенстве РСФСР в Калининграде. Психологически довольно трудно было гоняться, когда надо мной висела как «дамоклов меч», угроза списания из спортвзвода. На Первенстве РСФСР команду от Кронштадта, за которую я был выставлен гоняться, возглавлял начальник кронштадтского яхт-клуба ВМФ майор Бушуев, который перед последней гонкой пригрозил мне, что если я не займу третье место, то он посадит меня на «ГУБУ». При такой угрозе, третье место мы конечно не заняли, правда и на «ГУБУ» меня не посадили, но, по крайней мере, когда я демобилизовался, результаты мои резко возросли.

55. Вынужденное сотрудничество на выезде

Следующий буерный сезон мы также гонялись с Юрой Кондаковым, однако на выезд меня взяли только с матросом из спортвзвода, и им стал парусник, ранее гонявшийся на яхтах класса R-5.5 Саня Алексеев. Саня был худощавым, довольно слабым и «себе на уме» гонщиком по прозвищу «Бывший»; он всегда рассказывал о своих победах, которых никто не видел. Гоняться с Саней было тяжело, так как он считал себя специалистом во всем, хотя на буере он, кажется, раньше даже и не ходил, но мне ещё пришлось с ним гоняться и летом на «Звезднике». Результаты, сами понимаете, не были впечатляющими. На одной из гонок на буере в слабый ветер мы так ругались, и я так возмущался, что он все делает на так, что Саня выпрыгнул из буера и шел рядом, а я, в буере, еле-еле финишируя, непрерывно обменивался с ним ругательствами.

57. Превращение в швею-мотористку

В те годы зимы в Ленинграде были довольно снежными, и даже пошив новые паруса, опробовать их на ходу не удавалось, а приехав на гонки в другой город, не имея швейной машинки перешить парус, не представлялось возможным.

Поэтому, я продал свои слаломные лыжи с ботинками, ибо у меня уже было несколько сотрясений мозга, и купил себе швейную машинку «Тула» в чемодане.

С тех пор я на все буерные и парусные соревнования выезжал со швейной машинкой, превратившись в швею мотористку, просиживавшую все свободное время за ней. Мои одноклубники и друзья из других команд в свободное время развлекались, а я перешивал паруса и себе и всем, кто попросит. Невозможно было отказать гонщикам, оказавшимся в беде, тем более что мне ведь тоже помогали, чем могли; кто-то сделает у себя на заводе какую-нибудь деталь, кто то достанет какой-нибудь дефицит (проволоку, шпаклевку, краску, водостойкую шкурку и т.п.). Перешивал я паруса совершенно безвозмездно, но однажды страшно обиделся, когда одному из гонщиков я только что перешил парус и вскоре попросил у него что-то, а он в шутку потребовал с меня «сто семьдесят пять», такая у нас была шуточная норма, а не сто пятьдесят. Даже в шутку я этого категорически не признавал и страшно обиделся.

58. «Черный глаз» Федора Шуткова

Буерный сезон 1965-66 годов, слава богу, я отгонялся с Юрой Кондаковым. Летнюю навигацию на выездных соревнованиях я гонялся с нашим буеристом и парусником–финнистом, матросом спортзвода Витей Кошелевым. Витя был младшим братом Владимира Ильича Кошелева, по прозвищу «Малява». Мы гонялись в Жданове, где в тот год проводили Черноморскую регату, а потом Балтийскую регату и первенство ВМФ в Таллине. Очень обидно, что на своей паршивой материальной части и на

серийной яхте мы в последней гонке Балтийской регаты за триста метров до финиша были третьими, но финишировать нам так и не удалось. Дело в том, что Темир Пинегин, наш первый олимпийский чемпион по парусному спорту, где-то отстал, а тут со страшной силой ходом нас догонял, а, идя левым галсом, уступать мне дорогу и уваливаться мне под корму не хотел. Подо мной крутиться и ложиться с подветра на тот же галс ему тоже не хотелось. Они с Федей Шутковым, все-таки олимпийские чемпионы, и вообще абсолютные лидеры у нас в стране, привыкли к абсолютному поклонению и на дистанции тоже. Федя Шутков, хоть они шли левым галсом, кричит мне: «правый галс», имея в виду, что я, имея право дороги все-таки им уступлю. Я же ответил типа «фиг вам» и они были вынуждены повернуть и идти у меня с подветра, для меня это было очень важно, чтобы они не съели меня на самом финише. Но не тут-то было; у Феде оказался «черный глаз», ибо он висел вдоль борта и кричал: «Рыжий!», обзывая меня по всякому, и чтобы у меня на лбу кое-что выросло и т.п., а самое главное, это чтоб мачта у меня рухнула. И, на удивление, наветренная основная ванта из нержавеющей троса у нас ни с того, ни с сего лопается, и мы перед самым финишем остаемся, как уточка качаться на волнах с рухнувшей мачтой и парусами в воду.

59. Улучшение материальной части

Участвуя в гонках, всегда стремишься к улучшению результатов, в том числе за счет улучшения материальной части. Материальную часть, особенно на олимпийских классах яхт можно было улучшить только за счет получения остатков с «барского стола», т.е. того, что уже ведущим гонщикам не нужно, но и тут было все не просто. Запомнился эпизод, когда разыгрывался комплект знаменитых голубых парусов фирмы «Норс», под которыми Темир Пинегин в 1960 году стал олимпийским чемпионом. Эти паруса уже тогда были распороты, а затем сшиты вновь, и с каждого полотнища были сняты лекала (шаблоны) для дальнейшего пошива парусов в наших парусных мастерских. По результатам Первенства ВМФ эти паруса должны были достаться мне, но их

отдали в яхт-клуб тихоокеанского флота Валере Баранову, который больше не приезжал и паруса на нашем горизонте больше не появились. Мне же, достался комплект парусов фирмы «Эльфстрем», из-под гонщика из Риги Ойяра Зиле. Паруса этой фирмы были великолепны для «финнов», так как Пауль Эльфстрем был многократным чемпионом мира и олимпиад на швертботах класса «Финн», а для «звездников», в то время они шить ещё не научились, поэтому это были худшие фирменные паруса. Я решил их перешить, и сделал это втихаря. Разразился страшный скандал, как я только посмел перешивать паруса самого Эльфстрема, но вскоре от меня отстали, так как результаты говорили сами за себя.

Так что путь яхтсмена и буериста тернист и не так сладок. Зачем перспективному гонщику отдавать хотя и устаревшую, но хорошую материальную часть, а вдруг он на этой матчасти тебя же и обгонит.

60. Возвращаюсь на «Дракон», но за команду гоняюсь на «Звезднике»

Осенью 1966 года я демобилизовался и продолжил гоняться на буере с Юрой Кондаковым, а летом 1967 года решил пересесть на класс «Дракон» на котором я все-таки отгонялся восемь лет. Тем не менее, тренеры просили меня выступить на Спартакиаде Ленинграда ещё на «Звезднике». Гонялся я на своем прошлогоднем «Звезднике», который уже побывал в руках у Юры Тулякова и мы с Васей Алыповым, испытали некоторые трудности по приведению его в надлежащий гоночный вид. Также мне приходилось вместо «Дракона» гоняться на том же «Звезднике» на Спартакиаде Ленинграда и на Чемпионате Ленинграда и в 1969 году. На Чемпионате Ленинграда заняли мы тогда третье место, и я этим очень горд, так как перед нами были только наши великие звездаристы Владимир Васильев и Борис Мирохин, призеры чемпионатов страны. В 1967 году я получил «Дракон» D-170 после моей жены Ариадны Симаковой, которая получила новую яхту таллиннской постройки по спецзаказу D-639.

В составе экипажа стал у меня гоняться Вася Алыпов, который на ленинградских гонках мог гоняться. Вторым пришел ко мне мой матрос ещё из Центрального яхт-клуба ДСО «Труд» (ЦЯК) и «Водника», Валера Блохин, а также новички; муж нашей эмочницы Риты Орловой Валя Кокушкин, очень много деталей сделавший для яхты, и приятель Васи Олег Васильев. Выделялась пара Олег Васильев и Валя Кокушкин, которые настолько сработались, что были моим лучшим экипажем. Началась интересная коллективная работа по усовершенствованию яхты, изготовления необходимых деталей и узлов, а также активные тренировки.

61. Шью паруса на «Дракон» для Ады

Моей жене Аде Симаковой выделили для пошива комплекта парусов рулон тбилисского лавсана. В шестидесятые годы в СССР только два предприятия выпускали синтетическую парусную ткань (лавсан) для пошива парусов. Химическая формула материала нити аналогична английскому тирилену и американскому дакрону, но из-за незнания секретов технологии изготовления ткани наш лавсан сильно отличался от импортных тканей, был мягче и сильно тянулся. Однако это был большой шаг вперед по сравнению с хлопчатобумажной парусиной, так как паруса из лавсана были легче, не намокали и не меняли форму от воды. Кроме того, паруса из лавсана не нужно было выхаживать, постепенно нагружая их ветром, от слабого до сильного. Парус из синтетической ткани можно было сразу использовать в гонках так как форма паруса зависела только от закроя. В Тбилиси выпускали более толстый лавсан, годящийся для килевых яхт, а в Каунасе выпускали более легкую ткань, пригодную для более легких парусных судов или парусов на слабый ветер. Каунасский лавсан по качеству был значительно ближе к импортным тканям. Из выделенного Аде тбилисского лавсана я решил по своим чертежам и самостоятельно на своей машинке пошить комплект парусов на её яхту.

Даже трудно сейчас представить, какая это была мука. Во-первых, нужно было найти помещение, в котором можно было бы разбить плаз в натуральную

величину, на нём раскрыть полотнища, а затем сшить их дома на своей машинке. Далее, опять на плазе, нужно было расстилать сшитый из полотнищ незаконченный парус, закраивать шкаторины (кромки паруса) и далее завершать отделку шкаторин, нашивку боутов (усилений по углам), установку по углам паруса кренгельсов (металлических втулок) и фаловой дощечки.

Для установки и развальцовки кренгельсов Валя Кокушкин выточил все необходимые оправки, пробойники втулки и кольца.

При шитье на швейной машинке трудно исключить сдвиг одного слоя ткани, относительно другого, так как лапка препятствует продвижению верхнего слоя вперед, а нижний слой проталкивается толкателем вперед. На скользкой синтетической ткани очень трудно исключить сдвиг, даже если слои ткани, сшиваемые полотнища, мелкуешь, т.е. ставишь риски, которые должны совпадать на верхнем и нижнем слое. В 1967 году еще не было специальных двухсторонних клейких лент (скотчей) которыми склеивали закроенные полотнища, а потом сшивали.

Для того чтобы полотнища при сшивке не сдвигались, я их склеивал предварительно перед сшивкой силикатным клеем. В то время доступных клеев, пригодных для этой цели мы не имели, а силикатный клей это ведь жидкое стекло, поэтому капроновая нитка через несколько стежков рвалась.

Представляете, какое нужно было иметь терпение, чтобы с упорством идиота на домашней электрической машинке, постоянно заправляя оборванную нить, шить грот и стаксель на «Дракон». С этой задачей я справился, заложив при закрое свою идею расположения полотнищ веером, ранее реализованную на буере ещё на хлопчатобумажном парусе, и показавшей отличные результаты. На гроте веером были выложены полотнища только относительно задней шкаторины, а на стакселе относительно задней и нижней шкаторин. При таком закрое парус с усилением ветра уплощался и открывал выход потока по шкаторинам. Паруса получились прекрасными, но Ада на чемпионате города не смогла их толком освоить.

62. На Адиной яхте под парусами, сшитыми моими руками

Предстояло первенство ЛОСПС (Ленинградского совета профессиональных союзов) 1967 года, на которое я со своим экипажем пошел на Адиной яхте под только что сшитыми мной парусами. В классе Б (под хлопчатобумажными и лавсановыми парусами) мы заняли первое место и я выполнил норматив кандидата в мастера спорта СССР.

В одной из гонок, при очень слабом ветре, мы врезались в группу женских яхт класса «Дракон», стартовавших на десять минут раньше. Наши женские лидеры Татьяна Попова и Валя Иванова кричат друг другу. Татьяна кричит: «Валя смотри, Симакова уже нас обходит!», а Валя ей отвечает: «Не волнуйся, это не она - это её половина». Ада в то время сидела дома с больной мамой, а девчонки из её команды ходили смотреть гонки на судейском судне и видели, как мы здорово гонялись.

63. Выполняю норму мастера спорта СССР по парусному спорту

Тренером тогда был у нас Иван Петрович Матвеев, который попросил у Ады дать мне её яхту для гонок на приз «Золотая осень» чтобы мне наверняка выполнить норму мастера спорта. Ада мне яхту не дала, так как девчонкам тоже хотелось всех размазать по стенкам.

Пришлось мне гоняться на своей (бывшей Адиной) яхте под старыми хлопчатобумажными парусами. Мы, правда, не выиграла, а заняли второе место, Ада же со своим экипажем заняла 10 место. В гонках на приз «Золотая осень» в классе «Дракон» женские и мужские экипажи гонялись в одной зачетной группе. Таким образом, я выполнил норматив и вскоре получил звание «Мастер спорта СССР» по парусному спорту.

64. Получаю буер Толстихина с прекрасным, но не безгрешным шкотовым

Осенью 1967 года освободился буер Петра Тимофеевича Толстихина со шкотовым Володей Мироненко, оставшимся у нас в клубе. Тренеры отдали мне

буер вместе с Володей. Мой шкотовый Юра Кондаков стал ходить с Колей Карповым (Колей-Борей).

Мне достался прекрасный буер с великолепным, опытным шкотовым. И результаты мои резко выросли.

Запомнился один забавный случай с Володей Мироненко. Гонялись мы на озере Разлив, проходил Чемпионат города, а поболеть и посмотреть гонки часто приезжали наши яхтсмены. Приехал поболеть и Коля Подчуфаров по прозвищу «Залепуха» из экипажа Коли Карпова. Коля «Залепуха» был большой любитель выпить и, конечно, притащил выпивку на лед для согрева. В предыдущей гонке мы победили, а между стартами мой Володя куда-то исчез.

Монотипы вызвали на следующий старт после проведенных гонок в других классах, а Володи нет. Я один подкатил буер на место старта в соответствии со стартовым номером для данной гонки, а Володи так нигде и не видно.

Буер на льду без присмотра оставлять запрещается, поэтому я не мог отойти и броситься искать. Скоро уже должны давать нам старт, я психую и вдруг двое волокут моего Володю по кличке «Обалдуй» совершенно пьяного и еле стоящего на ногах к нашему буеру.

При старте ведь буер нужно разгонять, а Володя еле на ногах стоит. Я Володе говорю, чтобы он сделал только шаг и сразу падал в кокпит. Он, конечно же, мычит, что все будет хорошо. Мы кое-как взяли старт и Володя хоть и пьяный, но работал как зверь и мы шли первыми. Я в азарте ему кричу: «Добирай, добирай, добирай ё моё...!», а он только с пьяной хитрой улыбочкой не добирает и поет: «Любил ли кто Тебя как я», я опять ору, а он тоже самое. Я возмущен и обещаю его прямо на буере отвезти в вытрезвитель. Так мы с ним и обменивались, но пришли первыми, и Виктору Поппелю, идущему за нами, нас обойти не удалось.

Хоть «Обалдуй» и был пьяным, но четко видел, что делается сзади, а на мои требования идти в отрыв не реагировал, так как в сильный ветер излишнее

форсирование хода может привести к поломке, а тогда пропали бы ранее достигнутые результаты.

Володя Мироненко от природы был создан быть матросом на швертботе и шкотовым на буере, кроме того, был опытен, пройдя школу Петра Толстихина на швертботе класса «Летучий голландец» и на буере.

В 1968 году мы с Володией Мироненко выиграли Чемпионат Ленинграда, а на Первенстве Вооруженных Сил СССР заняли третье место. На Чемпионате СССР 1968 года на озере Юлемисто мы заняли третье место только из-за моей неготовности выигрывать у непререкаемых авторитетов, таких как Антс Рауд, Нигол, Владимир Гирс, Велло Юрье и др.

Ходом мы уходили от всех, на одном спуске обходили до восьми конкурентов, причем за счет работы Володи на шкотах мы на очень рыхлом льду с глубокой снежной кашей ходили практически без балласта.

Конечно, очень здорово помогал и знаменитый парус Ивана Петровича Матвеева из английской парусины, который мне дали для улучшения результатов. Парус был очень хитрый и не каждый мог его освоить. На Первенстве Вооруженных Сил на Киш озере в Риге под ним гонялся Коля Карпов, но занял лишь седьмое место, а мы под своими парусами - третье.

На следующий год в Калининграде мы с большим преимуществом выиграли Чемпионат Вооруженных Сил 1969 года, но на удивление, меня в честь победы в воздух подбрасывали не одноклубники, а друзья-конкуренты из таллиннского яхт-клуба ВМФ во главе со шкотовым Велло Юрье и его родным братом Вяйно Юрье.

65. Козни мерителя

После такой убедительной победы в Калининграде при контрольном обмере перед Чемпионатом СССР 1969 года в Таллине, меритель Тетсман выбил у меня почву из-под ног.

По правилам, обмер парусов на «Монотипах» осуществлялся на перевернутом буере, при обтянутом гикашкоте. Все участники, особенно

эстонские, прошли обмер без приключений, но меня Тетсман замучил окончательно и вынудил испортить парус путем перешивки. У меня с такой силой набивали гикашкот, что мой самый результативный парус из хлопчатобумажной ткани вытягивался по задней шкаторине на лишние пять сантиметров. На мои удивления по этому поводу он отвечал, что я главный претендент на победу, а он, как главный меритель, должен быть уверен, что даже после гонки, если мой парус померить, то он будет в норме.

Ни один хлопчатобумажный парус в сухую погоду после гонок не мог остаться в пределах допустимого, а поэтому, следуя здравому смыслу, никто такой обмер и не проводил.

Чего я только не делал; и мочил заднюю шкаторину паруса, и максимально набивал гротофал, но все было безрезультатно. Скоро старт, а у меня буер с моим непобедимым парусом для сильного ветра не в обмере. Пришлось мне срочно отрезать кусок фалового угла и ставить другую фаловую дощечку с верхней кромкой, перпендикулярной передней шкаторине. Обмер я в последний момент прошел, но идею веерного пошива испортил, парус потерял свои качества, и только один раз в весьма сильный ветер нам удалось прийти первыми, а в итоге мы заняли лишь восьмое место. Выиграл Чемпионат СССР Велло Юрье со своим братом и шкотовым Вяйно Юрье, над которыми в Калининграде мы одержали весьма убедительную победу.

На следующий год меня вынудили с Володей Мироненко расстаться. Володя был большим любителем выпить и работавший тогда с нами тренер Валентин Меркулов потребовал замены моего шкотового. Результаты мои сразу снизились, а Володя через несколько лет скончался от сердечной недостаточности.

66. Конец Толстихинского буера

На буере в зимнюю спортивную навигацию 1970 - 1971 года я стал гоняться с Олегом Федоровым в качестве шкотового. Но Олег гонялся на моем

буере Чемпионат Ленинграда и умудрился разбить буер, столкнувшись на одной из гонок с буером Юрия Фунтикова.

Я в это время сдавал зимнюю сессию в институте, и Олег гонялся рулевым, а шкотовым к нему посадили служившего у нас матроса спортвзвода Сергея Перфильева.

Слава богу, что столкновение обошлось без жертв и увечий, правда, Юра Фунтиков после этого перестал гоняться на буере, видимо слишком остры были впечатления от этого столкновения.

Помню, как приехал я на следующий день в Разлив посмотреть на обломки своего буера (бывшего Толстихинского) и посмотреть последующие гонки. Тренер сборной яхт-клуба «Труд» Дмитрий Николаевич Коровельский на старте подходит ко мне и говорит: ну что ж Игорь Александрович, видимо Вы в ближайшее время не будете призерами. Однако мы вооружили мой первый корпус и заняли на чемпионатах ДКБФ и Вооруженных Сил СССР третьи места, а на Чемпионате СССР седьмое место.

67. Прощай «Дракон», хочу «четвертьтонник»

В июле 1971 года у нас с Ариадной Симаковой родился сын, Ада уже два года не гонялась из-за болезни мамы, а я стал командиром и продолжал гоняться на её «драконе» до 1973 года.

Класс «Дракон» был снят с Олимпийских Игр, уровень гонок у нас в стране значительно снизился, многие соревнования перестали проводиться.

В этой ситуации я захотел получить в командование крейсерско-гоночную яхту четвертьтонного класса для участия в гонках и иногда в походах. Однако у нас в клубе ВМФ гражданские люди нужны были только как спортактив, зарабатывающий голы, очки, секунды, а на крейсерские яхты, не дающие очков, назначали только военных. Я мог бы пойти заместителем командира на многие крейсерско-гоночные яхты, но заместителем командира я практически никогда не был и ждал своего часа в роли командира. Кроме того, заместитель в экстремальной ситуации не имеет права вмешиваться в решения

командира а, стиснув зубы, выполнять иногда неверные команды я не хотел. У нас в клубе только три командира крейсерско-гоночных яхт соответствовали моим критериям в части морской практики, они приглашали меня к себе в заместители, но двое из них увлекались выпивкой, а третий имел тяжелый характер, особенно проявлявшийся в бытовой обстановке, поэтому я предпочитал ходить по берегу и ждать своего часа.

Я двенадцать лет ждал своего часа и только в 1984 году начальник яхт-клуба Иван Киселев назначил меня командиром таллиннского четвертьтонника «Веста» для обеспечения круглогодичных тренировок членов буерной секции.

68. Большие ремонты яхты и попытки погоняться

Заместителем командира на «Весту» я пригласил своего друга ещё с детской спортивной школы и гонщика на «Монотипе» Андрея Голубцова.

Экипаж подобрался из моих надежных друзей буеристов и бывших буеристов. Корпус яхты оказался с несколькими сгнившими флорами и большим участком сгнившей обшивки на правом борту. Нам пришлось очень серьезно поработать над ремонтом корпуса.

Ошибка предыдущего командира яхты заключалась в том, что он, будучи старшим механиком военного корабля, никогда дел с деревом не имел, а поэтому трюмную часть яхты покрыл грунтом по металлу. Грунт по металлу не дает дереву дышать, воду он пропускает, а испариться ей из дерева не дает. Таким образом, дерево под этим грунтом во многих местах сгнило.

Нам пришлось циклями снять грунт со всех покрашенных им мест, заново покрыть все свинцовым суриком на натуральной олифе и таким образом приостановить процесс активного гниения.

Наконец-то я получил яхту, на которой при желании можно было гоняться, однако, на деревянном тяжелом таллинском четвертьтоннике конкурировать с польскими стеклопластиковыми яхтами «Конрад-25» было весьма затруднительно.

Для улучшения ходовых качеств яхты пришлось провести некоторые доработки. На задней кромке фальшкиля мы установили заостряющийся обтекатель, для улучшения управляемости уменьшили площадь скега, площадь которого превышала площадь пера руля. Также для улучшения управляемости и повышения ходовых качеств необходимо было удлинить гик и увеличить площадь грота, что нами было сделано через несколько лет.

С таллинскими четвертьтонниками мы постепенно на гонках стали справляться, кроме яхты «Клич» под командованием Олега Румынского (бывшего финниста), который заменил на ней штатный уродливый фальшкиль на фальшкиль от «Соллинга», и уже давно ходил с гиком от «Фолькбота» и большим гротом. Когда нам удавалось обойти пластиковые яхты, мы этим очень гордились.

Перед навигацией 1985 года нам пришлось проделать ещё более грандиозные ремонтные работы. У нас отгнила и практически отвалилась транцевая доска, и тогда мы решили при ремонте бортовых поясов нарастить борт, увеличив длину корпуса на 80 сантиметров. Соответственно нарастили палубу и оформили ахтерлюк над образовавшимся ахтерпиком. У яхты образовался подзор, корма поднялась, вышла из воды и стала меньше тянуть за собой воду, поэтому ходовые качества яхты мы улучшили.

69. Из-за работы пропускаю летние навигации

В 1986 году меня назначили техническим руководителем работ по дооборудованию радиотехническими средствами аэродрома на дальнем Востоке.

Аэродром должен был использоваться в качестве запасного аэродрома для посадки орбитального космического корабля «Буран» при пилотируемых полетах. В связи с этим я постоянно находился в командировке, прибывая в Ленинград только на переотметку командировки, приурочивая свой приезд к Чемпионату СССР по буерному спорту, проводимого в марте месяце. После гонок, я какое-то время находился в Ленинграде, частично участвуя в весеннем

ремонте яхты, а в майские праздники убывал обратно на Дальний Восток до ноябрьских праздников.

Из-за моих длительных командировок, которые должны были продолжаться ещё несколько лет, с 1989 года Андрей Голубцов уговорил меня отказаться от командования и стал командиром яхты. Но тут же летом вдруг обстоятельства резко изменились, и моё руководство решило перебросить меня на новую опытно-конструкторскую разработку.

Таким образом, с середины лета 1989 года я обрел оседлый образ жизни, работая в Ленинграде. Андрюша не горел желанием уступить мне моё место командира, а бороться за место командира на «Весте» я не стал, так как там существенно изменился состав экипажа, а ходить в море с людьми, не совсем соответствующими моим представлениям, не очень хотелось.

До 1995 года опять ходил летом по берегу и только зимой продолжал гоняться на буерах.

70. Возвращение в яхтенную жизнь с огромными ремонтами

С 1995 года я стал ходить наемным капитаном на яхте «Сана» проекта ЛЭС 750К, принадлежавшей страховой компании. Яхта 1990 года постройки несколько лет простояла на открытом воздухе с наброшенным на корпус слабеньким чехлом, пропускавшим воду, и лежащим прямо на палубе. Поэтому палуба уже была в плохом состоянии, имела синюшный вид и протекала.

Яхта была построена с существенными недостатками, которые обнаружились только после нескольких лет эксплуатации. Корпуса яхт ЛЭС 750К имели диагональную обшивку и строились на болване из четырехмиллиметрового соснового шпона с гвоздевой опрессовкой, однако наш корпус был изготовлен из полос четырехмиллиметровой березовой фанеры. Как известно, фанера в торец не клеится, под каким бы углом она не располагалась, поэтому стык палубы с бортом не был герметичным, а проникающая вода в торец многослойной березовой фанеры вызывала быстрое гниение борта. Кроме того, на всех корпусах данного проекта стеклопластиковый моноблок

рубки с кокпитом был фланцами установлен на палубную рейку, а у нас фланцы моноблока стояли ниже палубного настила на фанере, к которой сверху якобы приклеивается палубная рейка. Сверху этот образовавшийся тоннель с выступающими головками болтов крепления был закрыт дубовой планкой, закрепленной шурупами. Таким образом, вода попадала в тоннель под планкой и по фанере, намазанной клеем ВИАМ-БЗ, протекала к бортам, вызывая гниение, как бортов, так и палубной рейки снизу. Считалось, что палубная рейка приклеена к фанере, но она приклеена только в местах прижатия на бимсах и полубимсах, поэтому вода благополучно находилась между фанерой и палубной рейкой, вызывая гниение палубной рейки, бортов и привальных брусьев.

Однажды я обнаружил сгнивший трехметровый кусок верхней части борта вместе с ватервейсом и привальным брусом. Вот тут-то мне и пришлось покувыркаться. Я нахально сострогал угол борта вместе с гнилым участком привального бруса и ватервейсом под пологим углом к борту, чтобы получилась как бы стыковка на ус. Далее я пропитал все специальной пропиткой (эпосилом), а затем наклеивал много слоев десятимиллиметровых дубовых досок шириной порядка трехсот миллиметров, изготовленных мной из реечек с выбранными сучками и склеенными на ус. Приклеивать доски к борту было очень сложно, так как зацепиться струбцинами было не за что. Пришлось вдоль борта устанавливать вертикальные брусья, закрепляя их штырями к земле, а верхние концы крепить к различным палубным деталям на том и другом борту, а затем клиньями между брусками и устанавливаемой доской осуществлять прижатие. Прижимать было очень сложно, так как при забивании клиньев у одного бруска, другие клинья выскакивали. Последующие слои досок я приклеивал таким же образом. В дальнейшем, при ремонте форштевня и прилегающей к нему сгнившей обшивки, я последующие слои тонких дубовых досок прижимал саморезами к первому приклеенному слою. После приклеивания, этот многослойный дубовый пирог застрогал, восстановив форму корпуса. Дубовый ватервейс получился автоматически.

На следующий год сгнили куски обвязки вокруг стеклопластикового моноблока, тут то я и обнаружил тоннель для гуляния воды. Я изготовил новую планку (обвязку) из реечек, склеенных в соответствии с изгибом моноблока на цулаге. Обвязку установил, заполнив все пространство тоннеля герметиком, и только тогда течь палубы прекратилась и внутри яхты стало комфортно.

Вообще яхта была изготовлена безобразно: все металлические детали на палубе были установлены без герметика, поэтому вода затекала, и начиналось гниение. Форштевень сгнил из-за неудачной конструкции оковки крепления штага (путенса), устанавливаемого в пропиленный форштевня, и накрытого маталлическим брештуком с прорезью для путенса и опять, безо всякого герметика.

В общем, в течение многих лет я боролся с протечками палубы и не прекращал серьезных ремонтных работ. Причем понять, откуда проникает вода, было невозможно, так как палубная рейка настелена на фанеру и приклеена только в местах прижатия на бимсах и полубимсах. Вода, попавшая в одном месте, могла протечь между фанерой и рейкой и вытечь совершенно в другом месте.

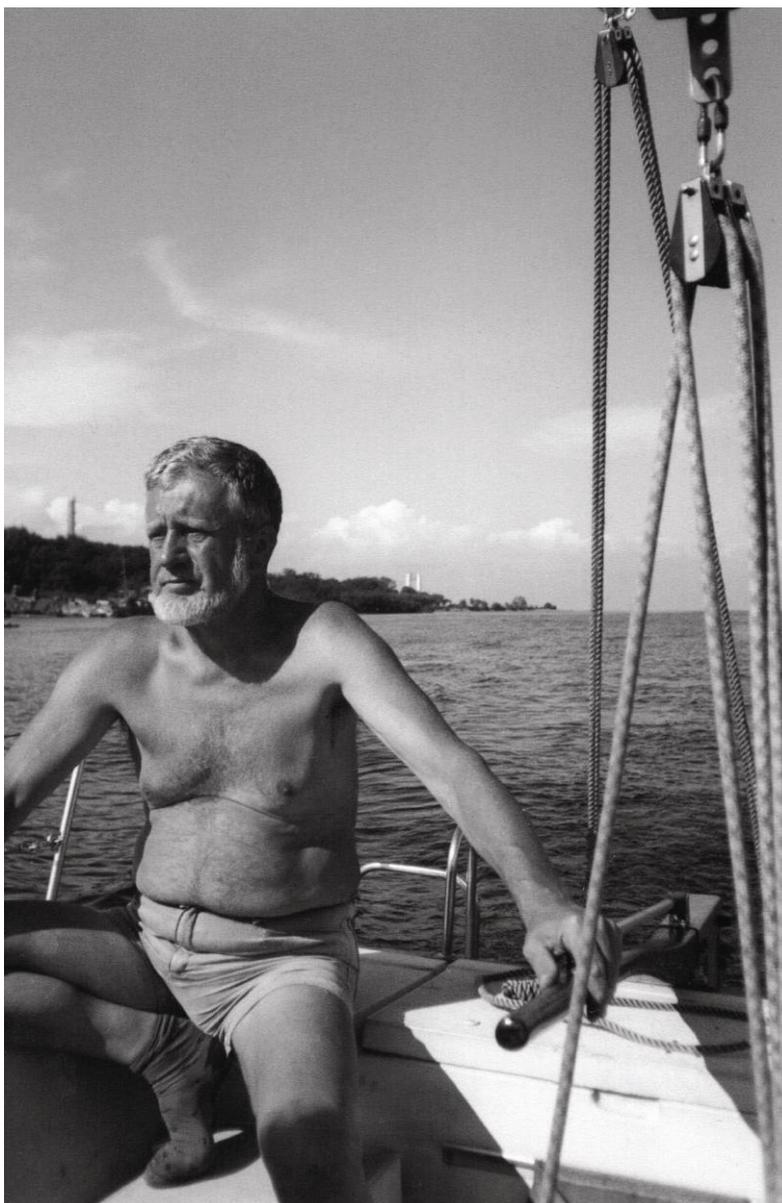
71. Хорошо ходить в море с приятными людьми

Судовладельцы эксплуатировали яхту только по выходным дням, правда, довольно активно.

Если руководство страховой компании не планировало выходов в море, то отдавали яхту для прогулки своим сотрудникам.

Все сотрудники и само руководство компании были людьми моего уровня, выходцами из аналогичного НИИ, в котором я работал, поэтому никаких эксцессов не возникало. Директор страховой компании установил такие правила, что на яхте без разрешения капитана ничего не делать и команды капитана выполнять неукоснительно. Ходить в море с такой компанией было спокойно и очень приятно.

Правда иногда яхту давали одному из сотрудников, который приходил со своими родственниками или друзьями и кто то из них инструктажа не получал и был несколько хорохористым. Таких людей, кроме моего инструктажа, приходилось остужать при наличии ветра сильным креном, забрызгиванием от большой волны и т.п. При этом часто возникали просьбы поскорее вернуться в гавань, и я с большим удовольствием просьбу удовлетворял.



На яхте «Сана» с гостями направляюсь вокруг Крестовского острова на Среднюю Невку напротив ЦПКиО им. Кирова в район 2-го Елагинского моста на парад яхт в честь празднования дня ВМФ

72. Гонки, даже на круизере - моя страсть

Если же яхту «Сана» судовладельцы не использовали, то я старался пойти на гонки в четвертьтонном классе, пригласив матросами кого-нибудь из своих друзей яхтсменов или буеристов.

Отличились мы на Закрытии навигации 55 яхт-клуба в 1995 году, где с двумя катальщиками от судовладельца и моим буерным шкотовым Андреем Вершевским заняли первое место среди четвертьтонников и третье место среди всех участников гонки.

Старт гонки до острова Верперлуда был общим, и мы крутились среди «шестерок», одной яхты ЛЭС-35 «Мария», яхт «Гемма», «Океан», «Юнга» и четвертьтонников.

Со старта шли попутным курсом, выдержали сильный шквал с дождем и обогнули знак у о-ва Верперлуда девятыми, имея на хвосте переделанный четвертьтонник «Клич». На финиш в яхт-клубе шли в лавировку, при ветре не менее шести баллов.

Первым пришел Л-6 «Персей», второй однотонник ЛЭС-35 «Мария», с которой вполне можно было побороться на Галерном фарватере за место в общем зачете. Про общий зачет я ничего не знал, а от четвертьтонников мы шли с большим отрывом, и финишировали на 40 минут раньше ближайшего конкурента.

В 2003 году на «Сане» в гонке на приз «Золотая Осень» мы заняли второе место среди четвертьтонников, пропустив вперед только пластиковую яхту «Квартет» проекта «Конрад 25» Васи Алексева под управлением его заместителя, а также выиграли гонку на приз «Старшего Морского Начальника».



Осенние выходы на яхте «Сана», 1996 год



С моим приятелем и яхтсменом клуба ВМФ Сергеем Барковым на яхте «Сана» испытываем новый грот



На Л-6 «Диана» в районе форта «Чумной» 2007 год



На «Сане» иногда можно поручить и стоя



Гонки четвертьтонников на приз «Фордевинд-Регата»

Мы на «Сане» рядом с нашим великим гонщиком Андреем Никандровым на «Фиджи». Со мной в гонке мой буерный шкотовый Борис Ситков, Валерий Шутович и наш олимпиец на «звездниках» Виктор Соловьев

73. Наступает момент ограничений по здоровью

На яхте «Сана» я, по совместительству с основной работой во ВНИИРА, прослужил до 2010 года. Яхту по моему настоянию из-за моего здоровья продали частному лицу, который не смог её подготовить к спуску на воду и навигацию 2010 года яхта простояла на берегу. В 2011 году яхту спустили на воду только для передислокации на другую стоянку, а затем вытащили на берег для более тщательного ремонта, однако даже зачехлить толком с постройкой домика над палубой так и не сумели. Я очень переживаю, ведь столько труда я вложил в её ремонт, но видимо яхта попала не в те руки.

С 2005 года я иногда стал гоняться на яхте Л-6 «Диана», командиром которой я стал с 2006 года. Мы серьезно потрудились над переоборудованием яхты для гонок, приобрели и перешили спинакер, при помощи спонсора пошили сначала грот, а затем генуэзский стаксель, я финансировал пошив стакселя №1, приобрели и установили фирменные шкотовые лебедки, новую

блочную систему гикашкота и много различных усовершенствований. Гонялись мы на Санкт-Петербургской парусной неделе, Чемпионатах Санкт-Петербурга и ряде других гонок, несколько повысив достигаемые ранее результаты. В 2007 году после поломки деревянной мачты мы с трудом приобрели старую изогнутую мачту из алюминиевого сплава АМГ яхты «Былина».

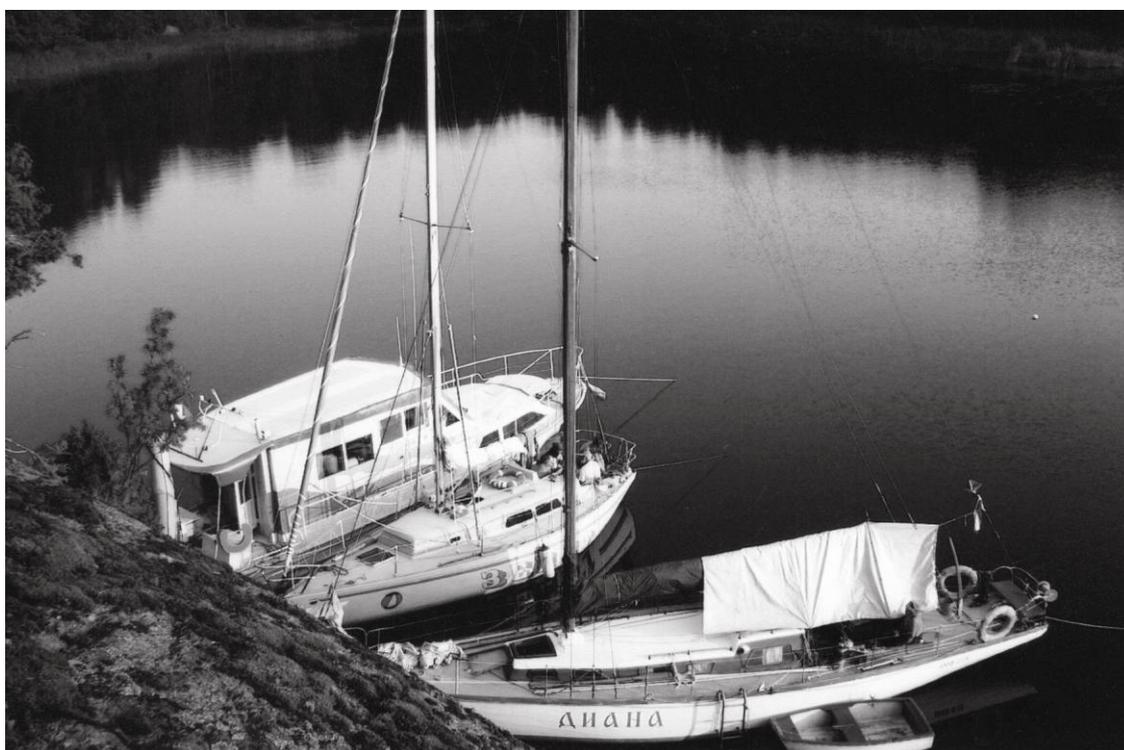
Мачту вооружили новым такелажем из тросов «геркулес», установили, но в тот год настроиться не удалось, а на следующий год по состоянию здоровья я гоняться не смог, хотя яхта сейчас идет уже гораздо лучше и оснащена ещё и новым стакселем №1.



Идем в поход на яхте Л-6 «Диана»



Управляю яхтой класса Л- 6 «Диана»



Л-6 «Диана» на острове Густой



Экипаж «Дианы» в гавани гор. Приморск во время Санкт-Петербургской парусной недели (зам. к-ра А.А. Минаков, помощник Н.А. Волкова, к-р И.А. Доминяк, матрос А.А. Щербицкий)



«Диана» №847 под моим управлением на Чемпионате города



«Диана» под спинакером, перешитым с полутонника

74. Что такое буер и высказывания известных буеристов по поводу любви к буерному спорту

Современный гоночный буер представляет собой относительно легкую, прочную крестообразную конструкцию с парусом на трех коньках, один из которых (рулевой) поворотный. За счет хорошего скольжения на коньках по льду буер может развивать на определенных курсах (курс бакштаг) скорость в три раза превышающую скорость ветра.

Метко охарактеризовал хождение на буере экс-чемпион мира в классе DN таллинец Матти Кульман:

«Представьте, что сидите в «Жигулях». У которых нет амортизаторов, выбито лобовое стекло и не работают тормоза. При этом Вы несетесь со

скоростью двадцать пять метров в секунду и зачастую при пятнадцати - двадцатиградусном морозе».

Ниже привожу высказывания известных буеристов, участников чемпионата Европы.

Анатолий Коновалов, многократный победитель и призер чемпионатов СССР, призер чемпионатов Европы, кубков Европы и кубков Балтии: «Буер – это великолепно, Вы это сегодня сами наблюдали, это динамика, скорость, я даже не знаю, как это ещё можно назвать».

Вадим Бихлер, многократный победитель и призер чемпионатов СССР, чемпионатов Европы, кубков Европы и кубков Балтии, двукратный Чемпион Мира: «Больше всего запоминаются победы, которые достаются тяжелым трудом в острой борьбе. Обычному человеку трудно объяснить, это надо прийти, посмотреть и полюбить. Сейчас мы просто без этого не можем».

Андрей Никандров, многократный призер чемпионатов Европы, победитель кубка Европы: «Буер – это скорость, это необычное ощущение, это сплав яхты и даже самолета можно сказать, хотя ты движешься по плоской поверхности. Вот это ощущение, что ты пилот, оно все-таки зажигает многих. Одни ходят на рыбалку, другие строят дачные участки, а третьи буерным спортом занимаются - это хобби».

Велло Юрье (Эстония), многократный победитель и призер чемпионатов СССР, чемпионатов Европы, кубков Европы и кубков Балтии:

«Я с детства занимаюсь парусным спортом, я люблю его. В общем, я наверное не могу без буерного спорта».

Игорь Доминьяк, многократный победитель и призер чемпионатов СССР, чемпионатов России, кубков России: «Удовольствие мерзнуть, получать

колючий снег в лицо - это, конечно, приятно мало, но когда несешься с такой скоростью и, причем никакого треска моторов опять же, это удивительное ощущение. И вообще мы парусники на этом и стоим, что яхты перемещаются без треска моторов, а от буера только такой приятный скрежет коньков. А когда на чистом льду армада идет буеров, то такое ощущение, что танковая дивизия наступает».

75. Одежда и обувь буерного гонщика

Так как занятия буерным спортом в основном проводятся в суровых зимних условиях, то необходима теплая непродуваемая одежда и обувь. Однако из-за отсутствия у нас в стране доступных готовых теплых комбинезонов все ходили, в чем попало. Наиболее распространенной одеждой был ватник, ватные штаны и шапка ушанка. Ватные штаны использовались только в исключительных случаях при сильном морозе, так как разгонять буер после старта бегом было крайне неудобно. Многие гонщики, особенно рулевые, ватными штанами вообще не пользовались. Рулевым приходилось бежать после старта чуть дольше шкотового, так как шкотовый должен был после разбега прыгнуть в кокпит и быстро подобрать гикашкот. После подбирания гикашкота скорость нарастала, и уже когда рулевой не успевал за буером, он запрыгивал в буер. Кроме того, в слабый ветер рулевой в гонку шел один, и разгонять буер приходилось самому, поэтому толстые неудобные ватные брюки никак не подходили. Таким образом, основная экипировка состояла из нижнего белья, рубашки, свитера и теплых шаровар. В пятидесятые, шестидесятые и семидесятые годы в СССР продавались хлопчатобумажные фланелевые или трикотажные с начесом спортивные костюмы, наиболее подходившие для буеристов.

Некоторые гонщики умудрялись где-то раздобыть меховые курточки или меховые безрукавки, но это была большая редкость. В 1967 году я на заказ в Москве сшил себе из итальянской болонии непромокаемую куртку-ветровку «анорак», в которой я долгие годы гонялся как на буере, так и на яхте.

Эстонские гончики, имевшие какие-то связи с границей, в семидесятые годы уже стали гоняться в легких, но теплых и непродуваемых комбинезонах.

Мне в 1976 году удалось самостоятельно пошить комбинезон, в котором я прогонялся целых 18 лет. Впоследствии, мне удалось купить импортный комбинезон.

Наши гончики тоже стали покупать или заказывать пошив комбинезонов из различных тканей, чаще из «плащевок».

Большие трудности мы испытывали с обувью. Валенки с галошами обеспечивали теплом, но бегать в них было практически невозможно, кроме того они совершенно не подходили для крепления к ним приспособлений с шипами, так называемых цапок. Наиболее распространенный вариант был с использованием лыжных ботинок, однако из-за низкого подъема они не позволяли одеть достаточное количество шерстяных носок или меховые носки (чуни), какой бы большой размер ботинок не был. У меня в лыжных ботинках страшно замерзали ноги, и единственным выходом для меня было надеть меховые чуни, а затем резиновые сапоги. Так я практически всю жизнь и провел на льду в резиновых сапогах с чунями, хотя иногда были у меня теплые ворсяные ботинки на молнии так называемые «прощай молодость», а последнее время сапоги «дутики».

Так же непросто было обеспечить тепло рук, тем более, что ими все время приходилось дергать веревки (шкоты) или рулить и крутить шкотовую баранку. Нужны были кожаные меховые рукавицы, но где их достать в те годы? Кожаные перчатки, даже на меху, годились только при оттепели. Поэтому надевали все что достали; кто-то меховые тряпочные рукавички, кто-то войлочные рабочие рукавички, кто-то кожаные рукавички на байковой подкладке, либо мотоциклетные кожаные краги. Для утепления в краги и кожаные рукавички вставляли шерстяные вязаные рукавички или перчатки. Самое оптимальное было иметь меховые кожаные рукавицы на цигейке, но их в то время достать было невозможно. Иногда появлялись кожаные рукавички на

кролике, но это только на один выход. В 1959 году мой дядя, занимавшийся парашютным спортом в тридцатые годы, подарил мне свои лётные краги, представлявшие собой замшевые меховые перчатки с надевавшимся сверху на перчатку меховым колпачком. В сильный мороз в этих перчатках все равно пальцы замерзали, а от мехового колпачка сверху толку не было никакого. В дальнейшем, я этот колпачок отрезал, тем более что дергать шкоты с ним было невозможно. Но, тем не менее, они меня здорово выручали, хотя замша оказалась слабоватой для работы на шкотах.

Наиболее распространенный головной убор - шапку ушанку многие по возможности старались заменить. Я в свое время на барахолке на Митрофаньевском кладбище приобрел кожаный меховой летный шлем с наушниками и в нем гонялся, пока не обязали ходить в мотоциклетных шлемах (касках). Владимир Ильич Кошелев всегда гонялся в танковом шлеме. Борис Александрович Хабаров до сих пор гоняется в танковом шлеме.

Нас, гонщиков из яхт-клуба Лен.ВМБ, в разные периоды обеспечивали теплым обмундированием. Членам сборной команды выдавали полушерстяные свитера, комплекты водолазных костюмов из верблюжьей шерсти, меховые рукавицы, фланелевые или трикотажные хлопчатобумажные костюмы с начёсом, бывшие в употреблении меховые кожаные куртки подводников или меховые комплекты летчиков или технического состава. Один раз нам даже выдали кожаные шлемы-маски с торпедных катеров, очки и даже полушерстяные носки.

76. История самостоятельного пошива буерного комбинезона

Мне, в 1976 году, у знакомых удалось приобрести кусок стеганого нейлона на синтепоне, приобретенного ими для пошива покрывала на кровать в Финляндии, где они были в командировке. Лицевая сторона материала представляла собой широкие чередующиеся полосы белого, синего и красного цвета. Стал искать ателье, где можно было бы сшить комбинезон, но никто не

брался. Затем мой одноклубник водомоторник и буерист Анатолий Александрович Фукс дал мне закройщика, который взялся сшить комбинезон.

При осмотре материала закройщик сказал, что не хватает ещё 70 сантиметров ткани. Мне необходимо было дополнительно достать кусок стеганого материала размером 70 x 140см, а где его взять? Выручил меня мой хороший товарищ яхтсмен, буерист и парусный мастер Вячеслав Прохоров. Он мне дал два куска тонкой капроновой ткани «Красная Роза» из которой шили спинакера. Я купил кусок ватина, покрасил ткань один кусок в голубой, а другой кусок в желтый цвет и на швейной машинке капроновыми нитками простегал ватин между двумя слоями ткани.

Теперь можно было идти к закройщику, но мне как то не нравилось шить комбинезон из совершенно разной ткани, как по цвету, так и по качеству. Кроме того, фирменный материал был простеган крупными зигзагами, а я смог простегать только прямыми швами, и получились крупные квадраты. Таким образом, я стал искать варианты самостоятельного пошива. Нашел журнал «Шейте сами», в котором, конечно, не было выкроек комбинезона, но я выбрал уменьшенный макет выкройки спортивной куртки на молнии и шаровар. Теперь предстояло по точкам, используя реальные размеры и указанные коэффициенты с помощью логарифмической линейки вычислить координаты точек и построить выкройку в натуральную величину. Таким образом, я изготовил выкройку и куртки и шаровар. Далее предстояло состыковать (склеить) выкройки друг с другом по спине и по передней части. Теперь можно было попробовать приложить выкройки к материалу, чтобы понять хватает ли материала без добавок. Получилось так, что если сложить материал пополам вдоль длины, то материала хватит, даже останутся кусочки на карман и на вставку для спины, чтобы компенсировать увеличение размера длины спины при сильных наклонах вперед.

Простеганного мной материала не потребовалось и я впоследствии сшил из него полукомбинезон моему сынуле.

Из-за того, что материал был сложен вдоль, то и полосы получились на комбинезоне сверху вниз и меня вечно дразнили, спрашивая из какой же я колонии сбежал. Я им отвечал, что в тюрьмах и колониях полосы черно белые, а у меня красивые цветные.



Между гонок Чемпионата Ленинграда
Я в комбинезоне, сшитом собственными руками

Предстояло, чтобы не ошибиться сделать по выкройкам модель комбинезона из старых простыней, затем подправить по фигуре,

откорректировать выкройки и уж только после этого закраивать и шить материал.

Шил я денно и ночью, чтобы успеть на парад открытия чемпионата СССР у нас в Стрельне. Когда я в новом комбинезоне встал в строй, то по строю прошел гул удивления. Рядом с яхт-клубом находился санаторий-профилакторий Кировского завода, отдыхающие из которого ходили смотреть на парад участников, они и распространили слух, что приехали гоняться американские гонщики.

Из-за полосатой окраски моего комбинезона меня однажды в Таллине не пустили в строй по случаю открытия чемпионата Вооруженных Сил СССР, сказав, что такому клоуну на параде перед адмиралом, открывающим парад, делать нечего.

77. Некоторые неприятности при хождении на буере при сильно заснеженной дороге

Почему то так устроен буер класса «Монотип XV», что при довольно сильном снежном покрове с бугорками (пирогам) по высоте, превышающей высоту поперечного бруса вместе с коньком и узлом крепления конька (муфтой) ≈ 250 мм, срезаемая концом бруса плотная снежная масса, а иногда и снежный кирпичик попадает прямо в лицо рулевого буера. Причем чем больше скорость, тем с большей силой получаешь удар снежным комом по «морде». Скорость обычно довольно приличная, так как на сильно заснеженном льду с плотными пирогами движение возможно только при сильном ветре. У меня был случай, когда таким «кирпичиком» мне вдребезги разбило буерные (горнолыжные) очки. Бывали случаи, когда после гонки в таких жутких условиях шкотовый, сидящий спиной к движению, оказывался сидящим в снежной ванночке, так как весь его кокпит был плотно забит снегом.

Иногда гонки проводили на сильно заснеженной дороге при начинающейся низкой температуре после оттепели, которая снег не растопила, а только его промочила. В таких условиях концом бруса сшибаешь мокрый

снежный ком, который тут же залепляет очки. Очки приходится снять, и тут ты опять получаешь в физиономию очередной снежный ком. Глаза рефлекторно закрываешь, а тут «о ужас!» выясняется, что ресницы смерзлись и усилием век их не разодрать. Мчишься с закрытыми глазами и пытаешься рукой в кожаных меховых перчатках разъединить веки, получается плохо, а снять перчатку тоже сложно, так как второй рукой держишь руль, который в таких условиях нельзя отпускать ни на секунду. В общем, сами понимаете, как это приятно и не безопасно.

Вспоминается ещё один случай, но это уже было на буере класса DN. Бур DN с передним рулевым коньком, поэтому он срезает пироги носом, а вся эта снежная стружка летит прямо в лицо, а точнее прямо в ноздри рулевого, который в корпусе почти лежит на спине ногами вперед.

С моим другом Андреем Голубцовым мы приучали наших сыновей-подростков к бурному спорту. У друзей мы раздобыли для них старенькие бурочки класса DN, и они на них тренировались. В этот раз как раз была оттепель и сильно заснеженная дорога. Ветер был достаточной силы, но у наших ребят ничего не получалось. Тогда я взял бур у своего сына, сказав: «Смотри, как это нужно делать!». Скорость я набрал приличную, особенно идя попутным ветром на курсе бакштаг. И тут снежная стружка забивает мне ноздри, дышать нечем, открываю рот, а мне тут же снегом плотно забивает рот. Кошмар, я настолько задохнулся, что даже глаза закатил, а в меховых перчатках снежок изо рта не вытащить, да и перчатки никак не снять. Тут я рефлекторно увалился на чисто попутный курс и кое-как остановился, затормозив двумя ногами, спущенными с двух бортов. Теперь только смог снять перчатку и пальцем вытащить изо рта этот снежный кляп. Какой ужас, я почти потерял сознание и такого страха я не испытывал никогда!

78. Многие годы с Валерой Богорадом

Самый творческий расцвет на буере класса «Монотип-XV» у меня начался с 1973 года. Чтобы закончить институт я, на последние два года учебы,

отдал буер гоняться Вале Суворову, который гонялся с моим однокашником по детской школе Валерой Богорадом. После защиты диплома, в 1973 году я вернулся в буерный спорт, Валя мне мой буер отдал, уйдя сам на буер класса DN, а Валера достался мне по наследству после Вали «Суворика».

С Валерой мы очень много работали над материальной частью, много построили поперечных брусьев, много экспериментировали с настойкой и на чемпионатах Ленинграда не опускались ниже второго места, постоянно меняясь местами с Толей Коноваловым. На Чемпионатах СА и ВМФ, а затем на Чемпионатах Вооруженных Сил мы, в основном, занимали призовые места и дальше пятого места не опускались.



Мы с Валерой Богорадом Чемпионы Ленинграда.
Награждение в яхт-клубе Кировского завода в Стрельне,
1974 год

79. Пошив парусов для нашего буера

Паруса мне, в основном, шили по моим чертежам, а однажды мне даже на нашей верфи по моим чертежам закраивал хлопчатобумажный парус Игорь Ульянов, работавший тогда у нас в клубе старшим тренером. Я этим очень гордился, что даже старший тренер ползает по плазу и закраивает мне парус в мое отсутствие.

Однако настал период, когда у нас в клубе стал работать парусным мастером известный конструктор и знаменитый гонщик на буерах двенадцатиметрового класса Лев Виноградов. Он должен был сшить мне парус из дакрона, но принять мои чертежи, или учесть некоторые мои пожелания он категорически отказался, говоря мне: «Отвали, у тебя блохи». Парус он сшил, и мы с Богорадом поехали в Стрельну его опробовать на ходу. Парус требовал доработок, но Лева не желал меня слушать, повторяя те же слова: «Отвали, у тебя блохи». В конце концов, Лева согласился поехать в Стрельну и самому попробовать парус на ходу, а я пошел с ним на шкотах.

Он удивительно умел вгонять буер в режим, но, тем не менее, согласился, что парус нужно перешить. Я ему опять говорил о необходимости сделать, как я прошу, но он опять повторял свою излюбленную фразу. Тем не менее, Лев Виноградов перешивал нам парус несколько раз, а парус по-прежнему не тянул. Виноградов был ассом на двенадцатиметровиках, где совсем другие соотношения длин передней и нижней шкаторин, а по закрою на «Монотип» у меня опыт был больше и паруса у меня получались неплохие, особенно на сильный ветер.

Даже наш знаменитый парусный мастер, мой друг и конкурент Толя Коновалов просил меня закроить для него парус, так как на «Монотипы» паруса получались у него не очень. В конце концов, мы с Валерой выкрали парус из мастерской Виноградова и я, на машинках в парусной мастерской Толи Коновалова перешил парус по своему, и парус стал показывать хорошие результаты, особенно на чистой дороге и в сильный ветер.

80. В трудную минуту друзья не дадут пропасть

Запомнился эпизод 1976 года. Из-за заваленной снегом дороги и сильных морозов Чемпионат Вооруженных Сил в Хаапсалу был под угрозой срыва. Однако встал лед на таллиннском рейде и восьмиметровики и DN-ы свезли в Таллин и они там отгонялись.

Затем приехали за остальными участниками на буерах класса «Монотип-ХV» и крыльями. Мы погрузились, и наши буера и нас привезли в Пириту поздно вечером при сильном дожде. Мы с Валерой Богорадом, чтобы иметь возможность настроиться перед стартом, умудрились вечером разгрузить и вооружить буер. Все остальные участники Чемпионата ВС СССР разгружать и собирать буера собирались только утром следующего дня. Наутро дул страшной силы ветер и на наших глазах лед поломало. Нам пришлось опять корячиться, срочно разоружать и грузить буер на машину и нас опять повезли в Хаапсалу, где весь снег дождем смыло, и образовался чистейший твердый лед с водичкой.

За один день предстояло провести все гонки. Ветер дул 12 – 15 м/сек. да ещё и усиливался. Крылья гонять не стали, а только «монотипы». Гонялись с полным балластом, а на старте, при выбранном гикашкоте, приходилось буер удерживать от задиранья конька и от движения вперед.

В последней объявленной гонке мы развалились вхлам, остался только брус, коньки, мачта с гиком и разорванный по шву парус. Ветер настолько усиливался что, видя идущий из-под тучи шквал, судьи стартеры старт откладывали. Но потом тучу, задевающую краями об лед, стартеры не заметили, и дали нам старт на гладком с водичкой льду при ветре 23 м/сек. Очень мало буеристов в нашей стране могут похвастаться гонкой в таких условиях. При таком жутком ветре уваливаться на верхнем знаке одновременно с другим буером было смерти подобно, поэтому уваливались поочередно; сначала первый, за ним специально поотстав второй и так далее. На последнем круге, при огибании верхнего знака, идя третьими, нас резко бросило в полуштопор, но Валера успел резко растравить полностью гикашкот, а мне

рулем удалось избежать штопора и мы продолжили движение. У нас сорвало угольник на брус, не дающий корпусу сдвигаться вбок и провисли задние растяжки (ватербакштаги). Мне показалось, что ватербакштаги просто потянулись, а угольник после гонки мы подберем. Я даю команду выбрать гикашкот, мы набираем скорость не менее 100 км/час и у нас на всем ходу брус разворачивается вдоль корпуса, коньками поперек хода. Мачта начинает падать прямо на нас назад, я оказываюсь прижатым головой в каске ко льду, и долго-долго на мне едет корпус. Когда все это остановилось, то Валеру я не обнаружил, а затем увидел вдалеке небольшую кучку, которая потом поднялась. Валера решил катапультироваться, отпустив гикашкот, вот его и выстрелило, как из пушки, а далее жутким ветром тащило по льду так как лежа на животе он никак не мог зацепиться шиповками за лед. Я же за баранку удержался, переломив две с половиной спицы из трех и почти завязав узлом длинную трубу с закрепленной баранкой (баллер руля). Оказалось, что мы наехали на шуруп, выпавший из какого то из штопоривших буеров на предыдущем круге, а ватербакштаги у нас не провисли, а просто волоклись за буером с вырванными планками крепления к корпусу (путенсами). То есть корпус просто лежал на брус, имея растяжки только в нос. При крушении корпус, одевшийся левым бортом на брус, восстановлению не подлежал и мы остались без буера. Тем не менее, мы остались на третьем месте, а Калью Кирс из таллинского яхт-клуба ВМФ на четвертом.

Чтобы нас выкинуть из призеров, судейская коллегия, состоящая в основном из представителей таллинского яхт-клуба, решила гонки продолжать на следующий день. Мы с Валерой остались как старик со старухой у разбитого корыта. Но тут выручили друзья: Юра Нисковский из Владивостока отдал нам свой корпус с дырой между кокпитами, сделанной по вине эстонского гонщика Виктора Иваска. Им из Таллина к утру привезли целый корпус.

Наши одноклубники, уже отгонявшиеся в Таллине, работали не покладая рук, чтобы восстановить нам буер. Гена Щеглов ликвидировал дыру, скрепил корпус, набив на бортовину снаружи крышку из бакелезированной фанеры от

ящика из-под коньков; получилась накладка со стрингерами наружу. Лева Виноградов с Леной Ялышевым вручную сшивали дакроновый парус по разорванному шву, так как швейную машинку я в этот раз с собой не взял.

К первой гонке парус зашить не успели, и нам пришлось идти в гонку на чистом льду и в приличный ветер на очень пузатом парусе, и только последнюю гонку уже на вручную восстановленном парусе и, в итоге нас не только не выкинули из призеров, но мы даже поднялись на второе место.

81. О мой бедный разбитый копчик

Вспоминается ещё один эпизод гонок в Хаапсалу.

Гонялись мы на Чемпионате Вооруженных Сил в слабый ветер при небольшом морозе по очень заснеженной дороге с плотными пирогами (снежными наносами), на которых конек если и проваливался, то льда даже не доставал. Буера на такой дороге все время так подпрыгивали на этих барханах, что даже корма вместе с рулевым коньком подлетала в воздух.

В гонке все шли по одному (без шкотового), я шел вторым за Петером Журавлевым, а Калью Кирс шел третьим. При огибании верхнего знака, все стараются для большего ускорения проходить с задраным наветренным коньком.

Идя с задраным коньком, у меня, держащегося только за баранку и гикашкот, подлетает довольно высоко корма и меня подбрасывает выше борта. Буер оказывается идущим на одном коньке из трех. Подветренный конек врежется в очень плотный пирог, и буер бросает в штопор (вращение на одном месте). Корма летит по воздуху вместе со мной, находящимся в воздухе в позе сидящего на полу человека, описывая круг. Затем корма стучается об лед, но я не попадаю в кокпит, а в той самой позе прямо копчиком с лету падаю на острую кромку борта, в районе кокпита, застроганную под углом 45 градусов.

Когда буер остановился, я ещё сгоряча выскочил из буера, поднял хвост, повернул рулевой конек, стоящий поперек хода и, разогнав буер, бросился догонять обошедшего меня Калью Кирса.

До нижнего знака я умудрился его обогнать, однако при огибании нижнего знака у меня прокручиваются штуртросы и рулевой конек встает поперек хода.

Я опять, но уже с трудом, вылезая из буера, но из-за безумной боли, поднять корму я был уже не в состоянии, пришлось лечь в кокпит и ждать помощи.

Слава богу, гонка не состоялась, так как гонщики не уложились в контрольное время.

После гонки подошел мой Валера с ребятами и, толкая буер, отвезли меня на место стоянки. Затем, каким-то образом, я добрался до вокзала станции Хаапсалу, где проживала наша команда. Лежа на животе, удалось поспать, а утром опять гонки. Я надел свой полосатый комбинезон, а внутрь в район попы положил много поролон. Видок у меня был тот ещё, как «Асисяй», а прикоснуться к копчику было невозможно, от боли сыпались искры из глаз.

Ребята надо мной издевались, делая вид, что хотят ударить меня по копчику, а у меня тут же сыпались искры из глаз.

На первой гонке ветер был приличный и мы в гонку пошли вдвоем с Валерой, поэтому на ходу я опирался на спину и на ноги, поднимая задницу, чтобы не касаться днища с сиденьем. Хуже дело обстояло на следующей гонке, когда из-за слабого ветра в гонку мне пришлось идти одному. При добирании шкотов приходилось садиться и при этом опять от боли сыпались искры из глаз.

Видимо была такая невероятная боль, и мне так хотелось поскорее избавиться от этой невероятной боли, что я пришел первым.

82. На смену Богораду приходит талантливый новичок

Наибольшей результативности с Валерой Богорадом мы добивались на твердом льду, причем неважно чистый ли это лед, или заснеженный. Хуже у нас обстояли дела в конце марта месяца во время Чемпионатов СССР на мягкой

и рыхлой дороге при положительных температурах воздуха. Только в 1983 году нам удалось подняться на четвертое место.

Весной 1985 года Валера решил закончить буерные гонки, такие попытки у него были и раньше, но я его уговаривал остаться, а на сей раз, я промолчал, так как считал все-таки, что сидя спиной к движению Валере на малых скоростях трудно отслеживать изменения скорости, чтобы грамотно отрабатывать на шкотах. Когда в слабый ветер я стартовал один, то мои приходы были лучше.

Осенью 1985 года ко мне в экипаж пришел новичок Валера Бакланов, никакого отношения ни к буеру, ни к яхте не имевший. Он мне даже говорил, что своим неумением испортит мне результаты, а я ему отвечал, что дальше пятого места на Чемпионате города мы не опустимся. Двадцатичетырехлетний Валера Бакланов оказался очень старательным и способным шкотовым. При своем высоком росте он был очень жилистым и выносливым шкотовым и на Чемпионате СССР 1986 года мы с ним заняли третье место, хотя в принципе мы этот Чемпионат должны были выиграть, но друзья-конкуренты помогли нам этого не сделать. Но об этом по порядку.

83. Под парусом Вадима Капустина летаем как птицы, но вместо «Золота» только «Бронза»

Наконец пошив парусов я решил доверить профессионалу. У нас в клубе парусным мастером стал работать Вадим Капустин, который шил уже великолепные паруса на буера класса DN. Соотношения передней и задней шкаторин на DN-е было близким с «Монотипом», и поэтому Вадим мог хорошо сшить свой первый парус для «Монотипа». Так оно и получилось, парус оказался великолепным и потом многие пытались использовать идеи закроя, придуманные Вадиком. Своим тренером на Чемпионате я записал Вадима, чтобы мы вместе могли разделить успех, и чтобы он мог лучше увидеть парус и давать подсказки по настройке. Все было хорошо и прекрасно, и на тренировках мы уходили ото всех.

Но перед первой гонкой, когда мы вышли определиться с балластом, у нас лопается штаг, мачта падает назад, и латы ломаются. Подъезжает Андрей Голубцов и берется привезти мне с берега латы, Олег Екимов имеет запасной штаг и просит Валеру Богорада, катающегося на DN-e, привезти мне из его ящика на берегу в яхт-клубе штаг. Нам все быстро привезли, мы завели штаг, воткнули латы, а когда ставили мачту, то увидели, что «Монотипам» дали старт. Мы опоздали на старт не более десяти минут и страшно удивились, что нас не подождали.

После финиша гонки к нам подбегает Женя Печенкин из Таллина и спрашивает, куда же мы подевались? Я ему рассказываю ситуацию и возмущаюсь, что меня не подождали. Он говорит, что перед стартом задал вопрос на собрании рулевых, но никто на этот вопрос ему не ответил. Вообще странно, ибо присутствующие на собрании рулевых Олег Екимов и Андрей Голубцов точно знали, что с нами произошло, видимо они просто отвлеклись с кем-нибудь болтовней.

Олег Екимов на этом Чемпионате был назначен представителем первой команды Ленинграда, в которую я входил. Я спрашиваю Олега, почему же он не добился, чтобы меня подождали, на что он ответил, что на его обращение главный судья В.А. Малиновский ответил, что старт первой гонки должен быть дан вовремя и что ему неудобно перед эстонцами подсуживать ленинградцу. Тогда возникает ещё один вопрос, значит и главный судья, проводивший собрание рулевых перед стартом, тоже знал, где Доминяк? Кроме того, представитель команды мог потребовать собрать представителей команд для решения этого вопроса, но кому это нужно, у него своих забот полно перед гонкой, тем более что мы одноклубники и конкуренты.

Следующие две гонки мы пришли первыми и по сумме трех гонок без одной уже были на третьем месте. Последующие гонки тоже были успешными, но предпоследнюю гонку я провалил, придя только девятнадцатым. Гонка проходила при слабом ветре, а мы по рекомендации Вадика Капустина пошли в

гонку вдвоем в надежде, что поддует из-под тучки, но подуло только после финиша.

84. К сожалению, менталитет ленинградцев отличается от эстонского

И, тем не менее, на последней гонке решалось первое место. Если мы приходим впереди Юлло Ньу, то мы, представители Ленинграда, после тридцатилетнего лидерства прибалтов, становимся чемпионами страны.

Но этот номер не прошел, так как у ленинградцев была такая странная черта, бороться друг с другом, лишь бы стать лучшим из ленинградцев. Гонка проходила в мой коронный сильный ветер, но в сильный ветер конкуренцию мне иногда составлял Юрий Ветров. Юра шел у меня с наветра и держал всю гонку. Я, чтобы вырваться и получить свободу маневра, при последнем огибании верхнего знака умудрился лечь на другой галс, получив свободу маневра, но галс оказался проигрышным, и мы финишировали только четвертыми, впереди финишировали Екимов, Ньу и Ветров. Таким образом, чемпионом стал Юлло Ньу, вторым Олег Екимов, а мы лишь третьими. Правда, грубо говоря, с двумя баранками результат очень хороший, но обидно, что Юра Ветров боролся со мной, хотя у нас был шанс одержать победу над многолетним лидерством прибалтов. Юра был перед последней гонкой на весьма далеком месте, и последняя гонка не могла сильно повлиять на итоговый результат. Эстонцы же всегда работают на лидера, неважно за какое общество он выступает, важно, чтобы выигрывал эстонец.

85. Вот уж эти друзья конкуренты

Следующий Чемпионат СССР 1987 года проходил в районе г. Пярну в Эстонии. Первую гонку мы с Валерой Баклановым выиграли с большим преимуществом, затем был перерыв из-за ураганного ветра с сильной оттепелью. На следующий день на льду образовались довольно глубокие озера воды, одно из которых было сразу за нижним знаком.

Судьи предупредили, чтобы мы сразу после огибания нижнего знака, во избежание попадания в образовавшееся озерко, делали «поворот от препятствия», взмахом руки предупредив ближайшие буера. Был довольно сильный ветер, нижний знак мы обогнули первыми, а за нами шел эстонский гонщик Евгений Печенкин, который на мои сигналы никак не реагировал и загнал нас в это озерко, сам тут же сделав поворот. Воды там было выше колена, мы даже всплыли, еле сделали поворот и с трудом выплыли из этой ямы. Конечно конкуренты тут же умчались, а мы, полные воды, еле финишировали восьмыми.

В последующих гонках на промокшем корпусе мы так и занимали места не выше восьмого. В предпоследней гонке в слабый ветер Олег Екимов пришел прилично, а у меня буер после намокания совершенно не шел. Мы с Олегом одноклубники, и я попросил Олега походить рядом для настройки моего буера.

Мы сделали несколько настроечных тренировок, я накрутил ромбванты на мачте и стал уверенно уходить от Екимова, но когда дали гонку, то я пришел четырнадцатыми, а Олег вторым. Вот так замечательно Олег меня настроил как дублинг-партнер. Правда, можно сделать скидку на то, что трудно на настроечных прикидках, когда у тебя все хорошо, выжимать из буера все что можно. В итоге, на Чемпионате СССР 1987 года мы с Валерой Баклановым заняли лишь восьмое место.

По возвращении в Ленинград проводился Чемпионат Ленинграда, на котором мы в гонках занимали лишь пятые места, что для нас было полным провалом. Между гонок подошел ко мне Валера Богорад, с которым мы прогонялись 13 лет, пощупал ромбванты и говорит: «Игореша! Мы с тобой никогда не ходили с такими вантами». Я постарался все вернуть на свое прежнее место, буквально повернув талрепа на полтора оборота. Мы стали ходить как прежде, и даже вылезли на второе место, вот что значит такое незначительное изменение натяжения ромбвант. В Пярну наш буер перестал идти из-за намокания корпуса, а на просохшем корпусе нужно было вернуться к прежней настройке, которую мы оттачивали годами.

86. Валера Бакланов оставил буер из-за травм, а таких как Богорад больше не нашлось

К сожалению, Валера Бакланов неизлечимо повредил себе ногу, да ещё и женился, и пришлось ему осенью 1987 года оставить занятия буерным спортом.

До 1992 года я ходил с разными шкотовыми, буер был хорошо настроен и мы показывали приличные результаты. Шкотовые менялись, то из-за работы, то из-за безответственности, то из-за нежелания упорно трудиться и учиться мастерству точки коньков и работы на шкотах. Так мы расстались с Юрой Катковым, прекрасным добродушным человеком, капитаном первого ранга, выполнившим норматив мастера спорта, заняв со мной третье место на Чемпионате СССР 1989 года, но неготовым к упорным тренировкам и работам с материальной частью.

В 1989-1990 году со мной много трудился над материальной частью и хорошо работал на шкотах матрос спортвзвода Дима Кибирев. С Димой мы на Кавголовском озере на Чемпионате СА и ВМФ заняли третье место, и там же на Чемпионате СССР – четвертое место, едва не став призерами. Но Дима осенью 1990 года демобилизовался и поступил учиться в институт, и я, пройдя этот тернистый путь и понимая насколько сложно работать, учиться и заниматься буером, предложил Диме все усилия направить на учебу.

87. Чуть истории воссоздания Европейской ассоциации и постройки моего последнего буера

В середине 1992 года усилиями гонщиков из Эстонии, Швеции и России была воссоздана Европейская международная ассоциация буеров класса «Монотип-XV», ранее существовавшая до 1938 года включительно.

С Российской стороны активное участие принимали ленинградские «монотиписты» А.М. Голубцов, О.К. Екимов и И.А. Доминьяк, неоднократно выезжавшие в Таллин и Хаапсалу на встречи по организации Ассоциации.

Ассоциация была создана и на весну 1993 года был намечен первый послевоенный Чемпионат Европы по буерному спорту на буерах класса «Монотип-ХV».

Все заботы, по проведению Чемпионата взвалил на себя Андрей Михайлович Голубцов, который пожертвовал своими результатами в гонках, несмотря на его удивительные успехи 1991года. Он со своим отличным шкотовым Кирой Ивановым выиграл открытый кубок Эстонии, а на Чемпионате СССР занял второе место.



Открытие первого послевоенного Чемпионата Европы на буерах класса «Монотип-ХV» на озере Разлив (март 1993 года),

первый ряд слева-направо: А. Коновалов, В. Окименко, Н. Корячкин, Юло Ныу, Е. Печенкин, Тойво Сахтель (все четверо из Эстонии), И. Доминьяк, В. Бихлер, К. Иванов, В. Бутов, шкотовый Ульфа Торбергера и Ульф Торбергер (Швеция).

С 1992 года Кира Иванов стал выступать с Вадимом (Димой) Бихлером и у них в дальнейшем было невероятное количество побед на Чемпионатах Европы.

Кира с Димой стали первыми и единственными заслуженными мастерами спорта России по буерному спорту.

В странах Европы довоенные буера уже пришли в негодность, и этот класс развивался только в СССР, так как на «монотипах» проводились гонки в рамках Чемпионатов СССР и новые буера соответственно строились. Таким образом, только гонщики бывшего СССР из Эстонии, Латвии и России имели «монотипы», а остальным странам участникам предстояло строить буера, а на первых порах их арендовать.

В январе 1992 года я пришел работать главным инженером на фирму «STRINGER», занимающейся малым судостроением.

На фирме проектировали и строили маленькие алюминиевые яхточки проекта «Стрингер-435» и различные пластиковые картоп-лодки, гребные лодки и небольшие пластиковые катера с подвесным мотором длиной до 5,5 метров.

Учитывая сложившуюся ситуацию, я предложил руководству фирмы «STRINGER» строить буера для европейского рынка.

У нас в стране долгое время никто «монотипы» не строил и наш «Стрингер» тоже не выпускал такой продукции. Нам предстояло идти на риск, строить рекламный буер, под моим руководством как главного конструктора, а в дальнейшем на нем гоняться, стараясь показывать наиболее высокие результаты для привлечения потенциальных Заказчиков.

Эстонцы, уже строившие прекрасные «монотипы» для внутреннего рынка СССР в мастерской яхт-клуба «Калев» и имевшие образцы для показа, сумели участвовать на Кубке Европы, проходившем до Чемпионата Европы, и смогли сдать в аренду свою продукцию, заинтересовав потребителя и пробив себе заказ на «монотипы» от немцев и даже с предоплатой.

В цехе под моим руководством был построен стапель для постройки корпуса буера, подготовлена оснастка. Был закуплен необходимый инструмент, изготовлено огромное количество клиновых дубовых струбцинок для прижатия фанерных бортовин к стрингерам при склеивании. Для склеивания гика, мачты и поперечного бруса требовалось значительное количество больших и мощных струбцин, часть из которых пришлось использовать из моих личных инструментов. Были закуплены необходимые номиналы авиационной фанеры и десять кубометров экспортной древесины, из которых с трудом удалось выбрать доски для постройки буера.

Для постройки буеров наняли для работы яхтсмена из яхт-клуба завода им. Воскова, находящегося на озере «Разлив» в Сестрорецке, Андрея Марова, который имел опыт постройки яхты типа «Рикошет» где-то в Ломоносове.

Андрюша оказался очень приветливым, коммуникабельным, ответственным и старательным работником, имеющим опыт постройки яхты из стеклопластика, но опыта работы с деревом, и фанерой в особенности, у него было недостаточно.

Я попросил Андрюшу состыковать (срастить) два куска фанеры, стык получился рваным и некачественным. В этой ситуации, учитывая мой опыт работы шлюпочником в 1957 – 58 годах на судовой верфи «Спортсудоостроитель», я надел робу и совместно с Андрюшей мы стали строить буер, где самые сложные операции я выполнял сам, либо привлекал более опытных специалистов.

Так как строить буер мы начали поздно, а нужно было успеть его построить для участия в Чемпионате Европы, то пришлось работать, не считаясь с личным временем, иногда мы возвращались домой на последних поездах метро.

На последние две недели к нам подключился мой новый шкотовый Андрей Вершевский, рулевой швертбота класса «Летучей голландец» с озера Разлив, который взял для завершения постройки буера отпуск за свой счет.

В связи с тем, что мы планировали серийно выпускать буера, то приходилось осуществлять технологическую подготовку производства, включая все чертежи, особенно на детали из металла, которые мы заказывали на специализированных предприятиях.

На основе имевшихся у меня чертежей с судовой ВЦСПС и чертежей моего приятеля из Таллина Сулева Кюнарпуу, строившего буера в мастерской яхт-клуба «Калев», я доработал чертежи с учетом моего понимания достижения наилучших ходовых качеств в рамках допусков правил постройки и обмера.

На все металлические узлы и детали по моим эскизам были разработаны чертежи, учитывающие все, что можно было увидеть или придумать. Чертежи разработал опытный конструктор-механик и яхтсмен Григорий Борисович Коган.

Были разработаны чертежи на такие новые устройства, как машинки для набивки (тугого обтягивания) гротофала и гроташкота, устройство подпятника для мачты с подшипником и кассету гикашкота со шкивами позволявшими осуществлять пошаговую перестановку подпятника на нижней оковке мачты и кассету вдоль гика для настойки разворота мачты.

Затем на топе мачты был оборудован стопор для гротофала, чтобы набитый гротофал не влиял на изгиб мачты на разных галсах.

Даже на талрепа были выпущены чертежи, так как в то время ещё нельзя было свободно приобрести талрепа. Был разработан чертеж мощного талрепа на штаг с оригинальной системой оперативной фиксации (контровки) от откручивания и оригинальные чертежи на блоки гикашкота.

В процессе строительства я ещё выполнял функции главного инженера, а также организатора и куратора производственного изготовления всех деталей.

Корпус буера строился так, что в конструкции не было использовано ни единого шурупа, поэтому и понадобилось большое количество струбцин, особенно деревянных клиновых.

Чтобы показать качество работы, было решено все деревянные детали покрывать только лаком, поэтому первые годы эксплуатации буер весь был только в лакированном исполнении.



Я на новом буере, построенном своими руками в фирме «Стрингер»

88. Паруса и номера

Первый парус на строящийся буер был заказан у Анатолия Степановича Коновалова, а когда Андрей Никандров придумал свой закрой парусов, показывающих очень хорошие ходовые качества, мы вскоре на фирме «Северное Сияние» приобрели тот самый первый никандровский б/у парус.

Бегучий и стоячий такелаж был заказан на «Северном Сиянии», где нам запрессовали тросы с коушами под заданный размер.

С 1963 года я гонялся на «Монотипе» под номером SR 199, где буквы SR означали «совет республик», т.е. принадлежность к Советскому Союзу. После распада СССР принадлежность к России обозначалась буквой R и я выбрал себе номер R 9. Номера на яхтах и на буерах пришиваются или приклеиваются на парусах, размещение и пришивка номера весьма трудоемкая работа.

Номер R1 выбрал бывший председатель буерного комитета СССР Петр Толстихин, номер R2 взял Олег Екимов, номер R3 – Анатолий Коновалов, номер R4 – Андрей Никандров, номер R5 – Игорь Большаков, номер R7 – Виталий Тербет, номер R8 – Николай Тербет, номер R9 – Игорь Доминяк, номер R11 – Сергей Лапкин, а остальные гонщики оставили на парусах свои старые номера, чтобы не возиться с переклейкой или пришиванием новых номеров.

Вадим Бихлер избрал себе номер R31, видимо первый парус был от Толи Коновалова, Владимир Кантор стал гоняться под номером R51, так как первые паруса под номером 5 были у него из Эстонии, да и у Большакова можно было взять парус на прокат, добавив лишь единицу.

89. Строительство брусьев

Поперечный брус я делал оригинальной конструкции, на основе моего опыта изготовления брусьев в течение нескольких десятков лет. Самые идеальные брусья получались из целикового бревна, так как слои там идут вдоль бруса, а за счет уменьшения толщины к концам со 100мм до 42мм перерезаются слои дерева и брус условно становится похож на перевернутую рессору автомобиля с хорошими амортизационными характеристиками за счет подвижек между слоями дерева. Однако на «Монотипах» по правилам постройки и обмера поперечный брус должен быть полым, хотя размеры пустотелости не указаны. Поэтому, ещё в 1973, году мы с моим шкотовым

Валерой Богорадом изготовили брус из бревна, но лобовую часть наклеили отдельно, проделав в ней и в теле бруса галтелью желоб, сужающийся пропорционально изменению толщины к концам. Формально брус имел полость и соответствовал правилам постройки и обмера и в течение многих лет мы на нем показывали хорошие результаты на Чемпионатах СССР и Чемпионатах Вооруженных Сил и Ленинграда.

Построенный мной в «Стрингере» брус был изготовлен из пакета досок, средняя часть у него была пустотелой, как у бруса типовой арочной конструкции, однако слои были перерезаны и обеспечивали хорошие демпфирующие характеристики. Спереди и сзади на брус были наклеены бруски в виде доски, толщиной 40мм. Получился хороший эластичный брус с хорошими демпфирующими характеристиками, однако результативность на нем могла бы быть выше. Брус строился с одинаковыми наклеенными лобовыми частями, но заднюю кромку пришлось сострогать, так как к концам ширина бруса должна уменьшаться по задней кромке. Получилось, так, что задняя наклеенная часть, состроганная к концам, стала тоньше и не была абсолютно симметричной с передней, что могло при нагрузках приводить к изменению параллельности коньков и соответствующему торможению. В дальнейшем я лобовую часть в определенных местах застрогал, стараясь сравнять количество материи с задней наклеенной частью, но это была лишь полумера. Нужно было наклеивать задний брусок на заранее состроганную среднюю часть, сужающуюся к концам. Но и этот метод не обеспечивал полной симметрии. Полной симметрии можно было добиться, только одинаково сужая брус, как по передней, так и по задней кромке.

Олег Екимов вообще это сужение на своем новом бруске сделал только на концах бруса в районе установки муфт. Это самое оптимальное решение, но не соответствовало прежним чертежам и правилам постройки и обмера.

Так как ко мне перед Чемпионатом СССР вечно придирались мерители, то я делал все так, чтобы при всем желании ко мне придраться было невозможно.

По правилам постройки поперечный брус нельзя обклеивать стеклотканью, а таллиннский гонщик Калью Кирс выигрывал Чемпионат СССР или становился призером без всяких последствий, тем более, что на идеально отшлифованном и покрашенном брус, покрытие стеклотканью и не видно. На одном из Чемпионатов СССР Калью сломал поперечный брус, и покрытие стеклотканью стало заметно, но это оставили без последствий.

В современных условиях корпуса Никандрова (теперь у Большакова) и Бихлера покрыты тончайшей стеклотканью, однако, даже когда в правилах это было запрещено, на них протест никто не подавал и достигнутые результаты им защищались. Мало кто знал об этом, а мы, одноклубники знали, но не могли же подавать протест на членов своей же команды.

90. От мачты многое зависит

Гик для буера изготовил один из модельщиков, но когда он один раз явился на работу вхлал пьяным, а начальник производства просил его просто уйти отдыхать, он начал скандалить, свалился с антресолей, и злющий схватил готовый уже гик и распилил его на несколько частей. Мы итак рисковали не успеть к чемпионату и мачту даже не закладывали, а тут пришлось еще подбирать материал из отбракованного и самим делать гик заново. Гик получился хороший, но с отдельными сучками. Мы вынуждены были применить совершенно новую мачту эстонского производства, которая у меня лежала в ожидании оковок. Мачту я заказал много лет назад за комплект коньков, но дело никак не двигалось пока я, дополнительно не отдал ещё комплект заготовок на коньки. Тем не менее, кто отдаст лучший экземпляр мачты конкурентам, поэтому мачта оказалась очень тяжелой и на гонках не показала хороших результатов.

Буквально в последний момент перед началом Чемпионата Европы нам удалось привезти буер на озеро Разлив на территорию яхт-клуба завода им. Воскова.

Буер был назван «Буран» в честь космической программы с орбитальным кораблем многоразового использования «Буран», системами посадки для которого я занимался несколько лет. Будучи техническим руководителем работ по оборудованию радиотехническими средствами запасного аэродрома для посадки орбитального корабля мне пришлось несколько лет жертвовать гонками, приезжая только на Чемпионаты СССР.

Первым нашим с Андреем Вершевским участием на этом буере был первый Чемпионат Европы 1993 года, на котором мы заняли 14 место, такой же результат был показан на Чемпионате Европы 1994 года в Хаапсалу (Эстония).

Результаты первого Чемпионата Европы 1993 года были неутешительными, поэтому наш буер, единственных, чисто иностранных участников – шведов не заинтересовал, несмотря на предварительные договоренности. Они только купили у нас ножевые коньки, только что изготовленные с учетом последних тенденций, обеспечивающих максимальную длину рабочей части конька.

Последующие гонки тоже результатов не улучшили, а Игорь Большаков, который в те годы очень здорово ходил даже говорил, что Доминьяк вечно ходит не в ту сторону, а, поэтому, и в попе. Однако нетрудно догадаться, что если ходить в хвост за лидерами, имеющими большую скорость, то просто от них отстанешь еще больше а, уйдя в другую сторону, сменив галс, можно ещё что-то и выиграть.

К концу года мне удалось выстрогать мачту из склеенного пакета, изготовленного под моим наблюдением, Андрюшей Маровым, который после этого из «Стрингера» уволился. Мачту я вылизал так, что она под лаком выглядела как изделие из полированного дерева. Однако, только через пару лет, удалось изготовить все необходимые оковки и мачту вооружить. Мы, наконец, поставили нашу новую мачту, и на Кубке Санкт-Петербурга заняли 2 место, а на Кубке России 3 место. Сергей Лапкин удивлялся, что это со мной происходит, ибо я ходил все сзади, даже не видно, а теперь также впереди и тоже не видно. Я ему объяснил что, наконец, поставил новую мачту,

изготовленную своими руками и вылизанную по всем параметрам, и он ответил, что тогда все понятно.

91. В «Стрингере» не работаю, но буер рекламирую

В конце 1993 года я из «Стрингера» уволился, так как тема, которой я занимался во ВНИИРА, стала пробуксовывать и руководство, после нескольких настоятельных попыток, все-таки уговорило меня вернуться. Со «Стрингером» у меня сохранились до сих пор прекрасные отношения, а при уходе буер с новой, только что сделанной мачтой, мне оставили. В рекламных целях я до самого конца гордо носил на бортах буера надпись «STRINGER», гонясь на нем до 2006 года. С руководством была договоренность, что если будут заказы на буера, то я помогу в «Стрингере» воссоздать производство «Монотипов». Но время шло, заказы не поступали, а шведы, немцы, голландцы и поляки стали сами у себя строить буера.

В 1995 году с Виктором Пищанским на Чемпионате России мы заняли 4 место, а в 1996 году на Чемпионате России 3 место, а на Чемпионате Санкт-Петербурга – 1 место.

92. Чемпионаты Европы могу гоняться только в родном городе

Осенью 1996 года мы объединились с Борисом Ситковым, гонщиком с летучих голландцев, а ныне гонявшимся с Сергеем Лапкиным (старшим) на четвертьтоннике, так как Виктор Пищанский, найдя шкотового, стал гоняться самостоятельно. В 1997 году на Чемпионате России мы с Борей заняли 3 место, а в 1998 году на Чемпионате Вооруженных Сил России 4 место.

Из-за отсутствия средств и трейлера для перевозки буера мы могли участвовать только в Чемпионатах Европы, проводимых у нас в Санкт-Петербурге, поэтому большие надежды возлагали на Чемпионат Европы, Кубок Европы и Кубок Балтии, проводимые у нас в Стрельне в 1998 году. Однако нам и многим российским участникам не повезло, в день приезда всех иностранных участников дорогу завалило толстым слоем пушистого снега. Несмотря на

мнение многих гонщиков, гонки перенесли в Хаапсалу (Эстония), где только что встал чистый лед. Из двадцати российских экипажей в Эстонию смогли поехать только четыре экипажа, имевшие и загранпаспорта и трейлеры. Меня друзья эстонцы уговаривали поехать на свободном месте их трейлера, но у моего шкотового Бориса Ситкова не было загранпаспорта, да и как мы потом вернем буер обратно, поэтому я отказался. В Эстонию уехали экипажи Бихлера, Никандрова, Коновалова и Екимова. Там они практически выиграли всё, кроме первого места на Чемпионате Европы, который выиграл эстонский экипаж Велло Юрье.

По возвращении наших гонщиков состоялся Чемпионат России 1998 года, который мы с моим шкотовым Борисом Ситковым убедительно выиграли, но это была лишь «фига» в кармане.

В 1999 году на Чемпионате России и Вооруженных Сил мы заняли вторые места.

Большие надежды мы возлагали на 2000 год, когда Чемпионат Европы проводился опять у нас в Стрельне. На нашу прекрасную мачту мы поставили принципиально новую центральную оковку с вращающимся относительно мачты узлом крепления вант и штага разработки моего Бориса. Для изготовления стаканов под верхние краспицы Боря брал сами краспицы, но в результате краспицы в стаканах болтались, а расклинить их Борис отказался, громогласно заявив, что никуда они не денутся. Перед первой гонкой Чемпионата был дан старт тренировочной гонки, на которой, взяв старт не очень удачно, мы понеслись с подветра, обходя конкурентов, находящихся на ветру. Но, к сожалению, счастье было не долгим, так как краспицы вывернуло, и мачта тут же сломалась, у неё вырвало с мясом штаговую (центральную) оковку, расщепив при этом почти всю мачту.



Наш красавец, Чемпион России 1998 года.



Доминьяк И.А. и Ситков Б.А. – Чемпионы России 1998 г.

К первой гонке мы все-таки успели, поставив тяжелую эстонскую мачту, но подняться выше 12 места в Чемпионате нам не удалось.

Далее предстояло гоняться Чемпионат России. Заменяв пустотелый клееный брус на свой старый целиковый брус из бревна, и чуть настроившись, мы занимали уверенное третье место за Бихлером и Никандровым, обходя постоянно Олега Екимова.

Однако на предпоследней гонке, идя левым галсом, нам не уступил дорогу Сергей Шишков, в буер которого я врезался. Концом бруса с коньком я отрубил ему хвост, чудом увернувшись, чтобы не врезаться в место

расположения рулевого. Он меня вообще не видел и понял об аварии, когда остался без хвоста. Я тогда на него кричал: «Гренадер! Ты лишил меня медали!».

На этом призовые места закончились, до тех пор, пока мне не удалось из обломков, из которых специалисты считали ничего не выйдет, восстановить прекрасную мачту, сделанную в «Стрингере» своими руками.

В 2002 году на открытом Чемпионате Кронштадта мы со шкотовым Виктором Пищанским заняли 3 место, а в 2003 году на Чемпионате Вооруженных Сил России заняли 4 место. Блоки между кокпитами мы заменили на, изготовленную по моим чертежам, кассету со шкивами, которую искусно исполнил друг Виктора Пищанского Владислав Васильев, сам какое-то время ходивший шкотовым. Владислав ещё раньше в 1993 году изготовил для строящегося «стрингеровского» буера стопорные машинки.

93. Недуги не дают гоняться

Осенью 2005 года я порвал четырехглавую мышцу на бедре левой ноги, да и ещё проявились некоторые серьезные недуги, поэтому больше на буере я не смог гоняться, хотя не оставлял надежды на поправку.

В 2007 году Михаил Шилякин попросил у меня буер для участия в Чемпионате Европы 2008 года в Швеции. Я согласился и отдал буер со всеми прибабасами, включая балласт и даже шипованные бутсы-кроссовки.

Как впоследствии выяснилось, мой буер отдали гоняться американцам и благодаря этому, состоялся Чемпионат Мира, в котором американцы заняли достойное восьмое место, а наш Дима Бихлер стал Чемпионом Мира.

К сожалению проявившиеся дополнительно серьезные недуги не позволили мне ходить и тем более гоняться и на яхте. Таким образом, с 2010 года я и на яхте не имею возможности ходить. Надежда умирает последней, я борюсь с болячками в меру сил и возможностей в обыденной жизни, приспособливаясь к новым жизненным ограничениям.

С 2012 года я не работаю, но надеюсь довести свое состояние до возможности выходов на яхте и посещения буерных гонок в качестве болельщика.

Однако ловлю себя на том, что в качестве болельщика у меня нет никакого желания выступать, так как я всю жизнь гонялся, а быть наблюдателем, да ещё давать интервью по поводу собственной беспомощности у меня нет никакого желания.

К счастью в 2009 году мы приобрели участок в садоводстве на Карельском перешейке с домом и летним домиком. Так как я всю жизнь в яхтенных и буерных делах имел дело с деревом, то восполняю эту брешь постоянными плотницкими работами на даче. Ставлю перегородки и двери, строю верстаки и шкафчики, построил пристройку к дому с прихожей и туалетной комнатой, полностью восстановил банный отсек, сделал и оборудовал сауну с парилкой, моечной, оборудованной душем, и раздевалкой, построил красивый домик для колодца и т.д. и т.п.

В общем, жизнь продолжается, даже некогда посидеть с удочкой, хотя озеро в пятистах метрах.

ЗНАЧЕНИЯ ТЕРМИНОВ

Термин	Смысловое значение термина
Ахтерштаг	трос, закрепленный в корме и удерживающий мачту от падения вперед
Ахтерпик	небольшое подпалубное пространство (объем) в кормовой части яхты, используемое для хранения концов, канатов, якорей и др. оборудования
Ахтерлюк	палубный люк над ахтерпиком
Бак	носовая часть палубы судна
Баковая команда	члены экипажа, осуществляющие постановку и снятие с якоря, а также швартовку судна
Баковый матрос	матрос, работающий с парусами на баке (носу яхты)
Бакштаг	курс яхты, когда ветер дует под углом к правому или левому борту с кормы
Бакштаги	тросы правого и левого бортов, поочередно закладываемые (натягиваемые) в кормовой части правого или левого борта. Один бакштаг всегда заложен (закреплен), а другой бакштаг всегда отдан (растравлен). Бакштаги удерживают мачту от падения по диагонали вперед.
Бакштаг	курс яхты или буера, когда ветер дует под углом к левому или правому борту с кормы
Банка	скамейка внутри корпуса судна
Бегучий такелаж	различные гибкие (тросы), предназначенные для подъема парусов (фалы) или управления парусами (шкоты)
Бейдевинд	курс яхты или буера, когда ветер дует под углом к

Термин	Смысловое значение термина
	левому или правому борту с носа
Бимс	элемент поперечного набора корпуса судна, соединяющий борта на который настиляется палубный настил
Блок	устройство с роликом, вращающимся на оси и предназначенным для изменения направления троса, проходящего через блок
Болван	массивная полноразмерная модель корпуса, предназначенная для изготовления обшивки корпуса
Бон	плавучий причал
Брештук	треугольная накладка на палубе
Буер	ледовая яхта с парусом или двумя парусами на трех коньках, один из которых поворотный рулевой
Бук	металлический поплавок, соединенный специальным тросом или цепью с грузом, лежащим на дне. Буйки устанавливаются напротив бона (пирса) и позволяют яхте растянуться (ошвартоваться) во время стоянки между буйком и боном.
Ванты	жесткие тросы, удерживающие мачту от изгиба вбок, или от падения вбок.
Ватерлиния	линия на борту, отделяющая подводную часть корпуса и надводный борт
Ватервейс	дубовая или красноедерева декоративная рейка по кромке палубы (вдоль борта)
Верхний знак	знак для гонок расположенный против ветра в самом верху дистанции
Вооружать	собирать буер или яхту и готовить всё к выходу
Вооружить мачту	установить на неё все детали и тросы

Термин	Смысловое значение термина
Восьмиметровик	буер свободного класса (свободной конструкции), с площадью паруса 8 м ²
Галфинд	курс яхты, когда ветер дует перпендикулярно борту
Галс	положение парусного судна относительно ветра, дующего в правый или левый борт (правый галс или левый галс)
Галтель	специальный рубанок, позволяющий выстрагивать в дереве полукруглый паз
Гардаман	специальное приспособление из кожи с вшитым плоским металлическим устройством типа наперстка, надеваемое на кисть руки, для проталкивания толстых парусных игл сквозь парусную ткань
Гафельный грот	четырёхугольный парус, верхняя кромка (шкаторина) которого крепится к рее, называемой гафелем, парус при этом поднимается за гафель специальными снастями диригфалом и гафельгарделью
Гвоздевая опрессовка	приклеивание (прижатие) последующих слоев обшивки (шпона или фанеры) гвоздями, забиваемыми в монолитный деревянный болван
Гик	деревянная конструкция или металлическая труба, предназначенная для крепления нижней кромки (шкаторины) основного паруса грота, крепится внизу мачты
Гикашкот	шкот управляющий гротом (представляет собой систему блоков закрепленных к гикю и к корпусу яхты или буера, обеспечивает большой выигрыш в силе при добирании шкота)
Грот	основной большой треугольный парус (передняя

Термин	Смысловое значение термина
	шкаторина крепится к мачте, а нижняя к гику)
Гроташкот	веревочка или устройство для натяжения нижней шкаторины грота по гику за шкотовый угол паруса
Гротофал	трос для поднятия грота по мачте
Дамба	искусственная насыпь из камней, просторающаяся от берега и защищающая гавань от волн и ветра
Двенадцатиметровик	буер свободного класса (свободной конструкции), с площадью паруса 12 м ²
Двадцатка (Двадцатиметровик)	буер свободного класса (свободной конструкции), с площадью паруса 20 м ²
Добирать	тянуть на себя какой либо трос
Дорога	поверхность льда, со снегом и препятствиями или без них, позволяющая ходить на буерах
Дорога тяжелая	сильно заснеженная поверхность льда, но позволяющая буерам перемещаться при довольно сильном ветре
Дорога хорошая	слегка заснеженная поверхность льда, позволяющая буерам довольно легко перемещаться при помощи ветра
Дорога чистая	поверхность чистого льда, позволяющая буерам легко перемещаться при помощи даже слабого ветра
Заложить	закрепить шкот, или другой конец на специальном стопоре, или другом приспособлении для закладывания концов
Килевая яхта	парусное судно с глубокой осадкой и закрепленным к килю специально отлитым чугунным или свинцовым фальшкилем, - противовесом, обеспечивающим остойчивость яхты и уменьшение дрейфа за счет увеличения площади боковой поверхности подводной части

Термин	Смысловое значение термина
Кильблок	подставка под корпус судна для его хранения на берегу
Кокпит открытый	вырез в палубе для размещения экипажа
Кокпит сомоотливной	встроенный в палубу герметичный ящик с отверстиями (шпигатами) для вытекания воды за борт). Дно кокпита делается выше ватерлинии (уровня воды)
Коммингс	невысокое декоративное ограждение открытого кокпита в виде вертикальной доски, ограничивающей стекание воды с палубы внутрь яхты
Конек	специальная конструкция с узким или широким полозом для скольжения буера по льду
Краспицы	распорки, закрепленные перпендикулярно к мачте с боков и удерживающие мачту с помощью проходящих через них вант от падения и изгиба в бок
Курс	направление движения яхты относительно ветра
Лавировка	движение яхты курсами бейдевинд со сменой галсов для перемещения к цели, находящейся в направлении против ветра (движение зигзагами)
Латы	тонкие узкие деревянные или пластиковые пластины, вставляемые в парус для поддержания задней выпуклой кромки паруса. На буере латы сквозные, идут от мачты горизонтально до задней шкаторины, предназначены для формирования более жесткого профиля паруса
Латкарманы	нашитые на парус ленты, образующие карманы для вставления лат
Левентик	положение или курс яхты носом точно против ветра
Левый галс	курс яхты, когда ветер дует с левого борта, а гик с парусом находится на правом борту
Магнитный курс	направление движения яхты относительно севера

Термин	Смысловое значение термина
	магнитного компаса
Монотип	Буер международного класса «Монотип XV», строящийся по жестким правилам и официальным чертежам
Мочка	такелажная скоба, позволяющая соединять тросы или крепить блоки
Набивать	натягивать
Наветренный борт	борт, со стороны которого дует ветер
Неподвижный блок	блок, закрепленный к различным неподвижным элементам корпуса яхты
Непромоканец	специальный костюм яхтсмана из водоотталкивающей ткани, позволяющий быть сухим, а телу дышать
Нижний знак	знак для гонок расположенный по ветру в самом низу дистанции
Ножевой (щитовой конек)	конек, изготовленный из листовой стали с острым лезвием внизу и коробчатой жесткостью вверху, предназначен для движения буера по заснеженной ледовой поверхности
Огон	петля, заделанная на конце троса, предназначенная для соединения троса с различными яхтенными устройствами
Отдать концы	отпустить, или совсем снять концы (тросы) с места закрепления
Ошвартоваться (пришвартоваться)	раскрепить судно для стоянки
Пайолы (полики)	съёмный настил внутри яхты
Перо руля	подводная вертикальная обтекаемая плоскость, при

Термин	Смысловое значение термина
	повороте которой яхта меняет направление движения
Пирог	плотный снежный бугор (сугроб), образовавшийся на заснеженном льду от воздействия сильного ветра
Плаз	чертеж детали или паруса в натуральную величину
Поворот оверштаг	поворот яхты на другой галс с пересечением линии ветра носом
Поворот фордевинд	поворот яхты на другой галс с пересечением линии ветра кормой (когда ветер дует с кормы)
Погон	металлическая профилированная рейка с устройством фиксации на ней блоков от шкотов
Подветренный борт	борт, противоположный наветренному борту
Подвижный блок	блок, закрепленный к парусу, фалу или гику, обеспечивает выигрыш в силе в 2 раза
Подзор	кормовая днищевая часть корпуса яхты плавно выходящая из под воды и доходящая до обреза кормы
Подобрать шкот	немного потянуть на себя шкот
Поперечный брус	основная балка-рессора на которой перпендикулярно закрепляется корпус буера, на концах бруса закрепляются бортовые коньки
Потравить	немного отпустить шкот
Правый галс	курс яхты, когда ветер дует с правого борта, а гик с парусом находится на левом борту
Приводиться	уменьшать угол между направлением ветра и курсом
Привальный брус	мощное внутреннее усиление верхней кромки борта
Рангоут	все деревья на корабле (мачты, реи, гики, бушприты и т.п.)
Растравить	совсем отпустить ранее натянутый трос
Разоружать	разбирать

Термин	Смысловое значение термина
Ромбванты	жесткие тросы, проходящие через краспицы и удерживающие мачту от изгиба вбок, в натянутом состоянии ванты правой и левой стороны мачты образуют форму ромба
Роульс	устройство со шкивом (роликом) для троса
Румпель	длинный рычаг (палка) позволяющий поворачивать перо руля для изменения направления движения яхты
Рубить (срубить)	убрать мачту или парус
Система блоков (тали)	состоит из подвижных блоков (закрепленных к парусу, гикю или фалу) и неподвижных блоков, закрепленных к различным элементам корпуса яхты
Скег	вертикальная плоскость под днищем обеспечивающая стабильность прямолинейного движения яхты. При наличии скега перо руля крепится за ним или в непосредственной близости.
Скула	носовая закругленная часть борта
Спинакер	большой дополнительный куполообразный парус, устанавливаемый на попутных курсах
Спинакергик	гик для несения спинакера, крепится спереди в нижней части мачты только во время несения спинакера
Стаксель	передний треугольный парус
Стаксельшкоты	шкоты для управления стакселем
Стоячий такелаж	ванты и штаги из жестких стальных неподвижных тросов, предназначенные для жесткого удержания рангоута (мачт, рей, гиков и т.п.)
Такелаж	различные (тросы)
Такелажные работы	различные работы с тросами (оконцевание, узлы, плетения из тросов, сращивание тросов и т.п.)

Термин	Смысловое значение термина
Талреп	устройство на базе двух винтов с правой и левой резьбой ввинчиваемых в соединяющую их втулку и предназначено для натяжения тросов
Травить	отпускать ранее натянутый трос
Топ мачты	верхний конец мачты
Уваливаться (увалиться)	увеличивать угол между направлением ветра и курсом
Фал	трос, предназначенный для подъема паруса
Фальшкиль	специально отлитый чугунный или свинцовый противовес, закрепленный снизу к килю и обеспечивающий увеличение остойчивости яхты и уменьшение дрейфа за счет увеличения площади боковой поверхности подводной части
Флоры	мощные бруски или металлические пластины, соединяющие шпангоуты с килем корпуса яхты (судна)
Фордевинд	курс яхты, когда ветер дует чисто в корму
Форштевень	мощное деревянное носовое окончание вертикального набора судна, к которому крепятся все элементы продольного набора (доски обшивки, привальные брусья и т.п.)
Циклевать	снимать вручную слой старого лака или краски специальными циклями или обломками стекла
Цулага	специальный мощный шаблон в натуральную величину для склеивания слоев при изготовлении многослойных изогнутых деревянных деталей
Швартовные концы (швартовы)	тросы, предназначенные для швартовки (раскрепления судна во время стоянки)
Шверт	лист металла или профилированная деревянная

Термин	Смысловое значение термина
	пластина, опускаемая сквозь днище вдоль оси корпуса швертбота для увеличения боковой поверхности подводной части с целью уменьшения дрейфа и увеличению остойчивости
Швертбот	парусное судно с малой осадкой и опускающимся швертом
Шкаторина	кромка паруса (передняя, нижняя и задняя)
Шкотовые лебедки	лебедки, позволяющие с большим выигрышем в силе добирать шкоты и легко шкоты травить (отпускать)
Шкотовый (матрос)	член экипажа, работающий на шкотах, т.е. управляющий парусами, а также осуществляющий постановку и уборку парусов
Шкоты	веревки (концы), тросы, предназначенные для управления парусами
Шлюпочник	столяр имеющий квалификацию шлюпочника, специально обученный для строительства деревянных судов (шлюпок, байдарок, лодок для академической гребли, яхт, буеров, моторных лодок, скутеров и т.п.)
Шпангоуты	ребра, образующие скелет корпуса яхты (судна)
Шпигат	отверстия для стока набравшейся воды
Шпон	тонкий лист дерева толщиной не более четырех миллиметров
Шпор мачты	нижний конец мачты
Штаг	трос, закрепленный в носу и удерживающий мачту от падения назад
Штопор	попадание буера на всем ходу в неуправляемое вращение на несколько оборотов



Доминак Игорь Александрович родился в Ленинграде 2 мая 1940 года. Житель блокадного Ленинграда, закончил Ленинградский электротехнический институт им. Ульянова-Ленина (ЛЭТИ), мастер спорта СССР по буерному и парусному спорту, яхтенный капитан, буероводитель, почетный член Санкт-Петербургского парусного союза.

В книге описано становление из хилого пятнадцатилетнего подростка и маменькиного сыночка в успешного яхтсмена и буериста, победителя и призера многих всесоюзных, всероссийских и городских соревнований, посвятившего любимому делу 55 лет жизни.

Приводятся отдельные исторические и курьезные события гоночной жизни, её трудности и великолепие.