



Наши герои:

ЗАПИСАЛИ РОМАН И ЕЛЕНА КОТЛЯРОВЫ

ПЕТР ВАСИЛЬЕВИЧ ГОРЕЛИКОВ

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ УЧАСТНИК ОЛИМПИЙСКИХ ИГР В КЛАССЕ «ФИНН»

Многие ведут отсчет Советским и Российским успехам в классе «Финн» на Олимпийских играх с серебряной медали Александра Чучелова в 1960 году. Однако мало кто упоминает Олимпийские Игры 1952 года, где класс «Финн» дебютировал на Олимпийских Играх и где советские спортсмены впервые выступили в Олимпийских играх.

Опыт, полученный в Хельсинки, заставил коренным образом пересмотреть всю систему учебной работы в парусном спорте, большое внимание стало уделяться технической и морской подготовке; на спортивных верфях было налажено строительство яхт международных классов; все соревнования на личное и командное первенства стали проводиться как классные гонки, были организованы встречи наших парусников с яхтсменами других стран.

Игры в Хельсинки занимают особое место в истории, еще и потому, что они попали на поколение, рожденное в 1920–1926 гг. — это павшие, израненные и, как редкое исключение, невредимые герои. Эти игры для Советского Союза стали «Олимпиадой фронтовиков», потому, что костяк советской сборной составили фронтовики, блокадники, узники концлагерей, чудом не попавшие в газовую печь. Поэтому все участники Олимпийских игр 1952 года являются для нас первопроходцами и героями.

В классе «Финн» за Советский Союз выступал Ленинградский яхтсмен Петр Васильевич Гореликов. Несмотря на все сложности, он показал высокий результат, перед финальной гонкой уже шел на 3-м месте, и только недостаток опыта и общення дали случиться обидной дисквалификации в последней гонке, из-за которой не состоялась медаль для Советского Союза в парусе уже на этой Олимпиаде.

Пётр Васильевич Гореликов. Родился 16 декабря 1931 года. Яхтсмен, выступал на соревнованиях на «Олимпике», в 1952 году — член сборной России на Олимпийских играх в Хельсинки, где защищал честь страны в классе «Финн». После 1952 года продолжал до 1964 года выступать в класс «Финн». Окончил кораблестроительное училище, специалист по быстроходным судам. Один из составителей книги «Яхтенное дело». Судья по парусному спорту и просто замечательный человек.

Петр Васильевич Гореликов — один из тех, кто заложил фундамент последующих успехов советских и российских гонщиков. Приводим вашему вниманию эксклюзивное интервью, которое он любезно согласился дать Российской ассоциации яхт класса «Финн».



Петр Васильевич, пожалуйста, расскажите — как Вы начали заниматься парусным спортом?

Это длинный рассказ — я вообще родился на материке, в Ашхабаде. Суше места, наверное, нет. Вырос я в Средней Азии. У меня отец был военный, и он служил и в Ташкенте, и в Кулябре, и в общем, он и я с ним мотались по таким местам. Уже в последние годы во время войны он был начальником санатория на Иссык-Куле. И там было фактически море — можно было вдоволь поплавать, покупаться. В санаторий привозили раненых отовсюду, и там в санатории был какой-то морячок. Мы с ним общались, и же не помню как, но за то, что я так хотел заняться морским делом, он подарил мне тельняшку. И после этого мне так захотелось выйти в море! Я потом в этой тельняшке приехал в Ленинград (в декабре 1945-го мы с отцом переехали в Ленинград) и с большой гордостью ее долго носил (подшивал, перелицовывал — носил долго). И вот, как только мы приехали в Ленинград, я сразу же пошел искать яхт-клуб. Сначала пошел по старому адресу. Потом уже нашел новый. Попал в яхт-клуб, записался и начал ходить. Это был 1946 год.

Сначала приходил просто как в гости. Зимой учился в детской школе. Первое время я ходил так — приду, кто возьмет с собой на яхту, с ними выйду.

Яхты все были старые, еще дореволюционные. Помню названия «Ласточка», «Закат»... «Ласточка» — это был шхерный крейсер, знаменитая яхта, о которой в своем произведении упоминает Л.Н.Толстой.

Погибла она по дурости молодого капитана — распустил ее, а потом, когда опустил ее в воду — она затонула и пропала. Ну в общем, сначала ходил я на таких яхтах, а дальше все пошло-поехало — сначала я ходил на «М-20» (1946 год) — старые гафельные «М»-ки. А одиночки были двух видов: были две — три яхты «Ш-10» — еще довоенные одиночки. Это по сути дела — открытая шлюпка, совершенно без палубы и с вооружением типа «гуалинь» (похожее на гафельное, но когда все поднимается одним фалом) и парусом площадью 10 квадратных метров. И еще было несколько «Олимпийков». Поначалу их было мало, потом уже их много понастроили. Позже в них уже здесь и чемпионат Советского Союза проводили (тогда в основном пересадки были). И вот тогда я уже «вылез в люди». Здесь (в Ленинграде) на чемпионате Советского Союза я был третьим, через год я был опять третьим, и меня тогда взяли на сбор. Это был как раз конец 1951 — начало 1952 года.

Тогда мне несколько повезло: мне больше нравится ходить по слабым ветрам. Там были ребята поздоровее, а я, как видите, не очень соответствую комплекции финниста. И поэтому у меня лучше получалось выступать по слабым ветрам. Также я еще приходил на килевой яхте до одиночки (в детской школе на яхте «Закат»). Начался олимпийский сбор, и так вышло, что из 17-ти зачетных гонок 11 или 12 гонок я выиграл. А нас там было всего 5 человек. Гонки эти проводились уже на «финнах». Причем «финны» были какие: их построили на Таллинской верфи —



быстренько их «налепили», сделали дубовые мачты. Также такого понятия, как «оттяжка гика» — такого понятия вообще на яхте не было. Тогда на больших яхтах были такие термины как «завал-тали». Это используемые на курсе «фордевинд» тали, которые заводили за блок гика-шкотов и ими подтягивали гик к подветренной ванте, чтобы он не болтался на волне. А на маленьких яхтах никто об этом не задумывался — кто там побежит что-то подвязывать, когда ты на яхте один. Так вот — на первых «финнах», построенных в Таллине, как нам потом сказали, была допущена ошибка при изготовлении щели для крепления гика в мачте — ее сделали слишком большой (делали просто по имевшимся чертежам с максимальным допуском. И получилось так, что как только мы выходили на полный курс, гик выворачивало вверх и яхту сразу выкидывало на переворот. В результате, как только дуло больше 4-х баллов, из пяти в лучшем случае кто-нибудь один спасется, а то и никто. А по слабым ветрам у меня получалось лучше всех.

Потом уже на Олимпиаде конструктор «финна» Рихард Сарби, когда мы ему пожаловались об этой проблеме, сказал — «ну если вы промахнулись, тогда наклейте или вставьте клин». И это вошло позже в обиход, как первый прототип гик-оттяжки.

Зимний сбор проходил в Риге, а уже на яхтах мы тренировались в Таллине в Пирите. Тогда яхт-клуб был маленький, но на базе Калева мы все это делали.

Среди претендовавших на отбор в Олимпийскую команду спортсменов были двое москвичей — Александр Чумаков и Юрий Шаврин. Здесь на чемпионате Советского Союза они выигрывали все «в одну калитку». И тут перед сбором они договорились: «Слушай, что мы будем друг друга «есть»? Давайте кинем жре-

бий — кто на какой класс пойдет. И Чумаков пошел на «Звездники», а Шаврин гонялся на «финне».

Юрий Шаврин был ростом 180 см, но он был жилистый, сухощавый, и в общем не очень легко ему было. Но он был такой упорный! К примеру, когда он тянул шкот, он делал не 4 «лопаря», как все, а только 2 и тянул так, что у него из под ногтей кровь шла. Несмотря на боль и кровь, он все равно тянул шкот только так, и это ему давало определенные преимущества. Но сильного ветра ему не давали... И, в общем, я их всех обогнал и попал на Олимпиаду.

Всего в классе «Финн» в отборе участвовали 5 человек: Шаврин Юрий от Москвы, от Украины был Шура Селиванов, от Эстонии был Евгений Адрик, от Ленинграда был я, и пятый был от Латвии — Юрков, насколько я помню.

Кто были вашими наставниками?

Моими наставниками были хорошие люди. Все они очень любили парус. Первым был Геннадий Семенович Назаров. Это были тренера Питерского яхт-клуба: Назаров, Титов, Коровинский Валентин Николаевич. А в сборной команде были в основном не тренера, а хозяйственники. Они могли выбить парус какой-нибудь, вывезти команду на сборы.

Расскажите, пожалуйста, про Кубок Большой Невы.

Это были соревнования, которые проводила газета «Вечерний Ленинград». Соревнования начались довольно давно. Я помню, что тогда Коровинский участвовал на яхте «Сказка», а я гонялся на «Олимпике». В общем одну из первых регат в 1948 году я выиграл и получил в награду большую вазу — «Кубок Большой

Слева направо: Александр Чумаков, Юрий Шаврин, Тимир Пинегин





Его Королевское Высочество принц Датский Аксель вручает Золотую Олимпийскую медаль своему соотечественнику Паулю Эльвстрёму, двукратному победителю в классе швертботов-одиночек. Слева – Чарльз Куррей, Великобритания, справа – Рихард Сарби, Швеция



Пауль Эльвстрём на дистанции

FINAL PLACINGS

	20. T.	21. T.	22. T.	23. T.	24. T.	25. T.	26. T.	27. T.	28. T.	1000					
1 ELVSTRÖM, P. Denmark	1416	1	837	5	1 548	1	1 528	1	1 071	4	546	4	1 546	1	8 239
2 CURRY, CH. Great Britain	894	9	566	39	645	6	693	6	1 149	1	1 247	2	1 761	5	8 489
3 SARBY, R. Sweden	779	8	1 548	1	946	1	739	8	848	40	869	23	822	14	8 354
4 De Jong, J. Holland	945	4	1 247	1	829	5	907	11	879	8	848	30	864	9	8 551
5 Elvst, W. Austria	—	—	946	4	594	9	344	36	946	4	272	39	1 091	7	8 219
6 Skarvin, M. Norway	949	—	—	—	1 247	2	462	14	—	—	507	13	793	18	6 088
7 Pihlakoski, A. Finland	1 247	2	269	19	—	—	297	18	712	25	1 568	1	144	16	8 071
8 McLoughlin, P. Canada	414	13	907	10	462	14	399	22	766	6	649	5	3 247	3	4 019
9 Hlong Berlin, A. Brazil	269	19	594	8	236	39	8 281	7	434	13	518	15	829	4	3 518
10 Kalkas, E. Spain	693	6	—	—	1 071	1	149	26	1 247	2	—	—	348	30	6 044
11 Lehto, J. Finland	793	7	793	7	770	6	849	3	247	20	844	10	247	20	8 000
12 Gouffier, G. U.S.S.R.	—	—	469	12	744	16	1 071	3	645	6	1 071	3	—	—	3 907
13 Papp, W. Switzerland	344	16	302	14	414	11	946	2	708	17	770	8	649	8	3 34
14 Alby, E. Belgium	—	—	912	18	546	19	444	13	394	7	645	8	407	11	4 209
15 Kujala, M. Finland	1 071	3	944	10	707	10	328	17	507	11	402	14	318	17	3 149
16 Haink, H. South Africa	489	12	1 071	1	247	20	594	9	289	18	769	10	434	13	4 146
17 Quinn, M. Portugal	765	10	—	—	314	11	705	3	770	8	507	9	—	—	3 742
18 Nielsen, Chr. Belgium	308	17	434	13	798	22	489	12	409	12	644	—	409	12	2 549
19 Källström, K. Finland	302	18	645	8	266	19	312	18	226	21	190	25	391	7	2 549
20 Lind, E. Norway	548	10	318	17	449	12	190	25	432	14	434	13	226	21	2 391
21 Delany, A. Ireland	402	14	186	23	372	18	269	19	135	26	133	26	946	4	2 508
22 Anzil, F. Australia	507	11	261	19	—	—	543	10	293	16	—	—	372	18	2 711
23 Kinnaird, K. Yugoslavia	—	—	496	24	711	7	247	20	364	16	247	20	—	—	1 906
24 De Groot, H. Holland	247	20	206	22	470	10	117	21	190	25	269	19	299	19	1 476
25 Moore Fox, C. Argentina	286	22	135	25	—	—	965	24	596	14	306	22	306	22	1 804
26 Modiano, A. Italy	239	23	313	26	—	—	186	21	186	26	226	21	—	—	921
27 Kaurila, K. Japan	446	21	247	20	—	—	—	—	506	21	186	26	—	—	626
28 Madsen, E. U.S.A.	—	—	276	21	186	22	226	21	—	—	186	26	—	—	908

Полная таблица результатов в классе «Финн». Гореликов П.В. — 12-й из 28 участников, лучший результат среди яхтсменов СССР на Олимпиаде 1952 года

Невы». В 1998 году был юбилей этой регаты и получилось так, что у меня единственного сохранился этот кубок. Журналисты все это каким-то образом распотали. Я чувствовал себя на этом юбилее кинозвездой.

Расскажите подробнее о составе олимпийской команды СССР 1952 года.

На Финне запасным был Юрий Шаврин. На «Звезднике» отобрался Александр Чумаков, а запасным был Тимир Пинегин. У Тимира тогда на Олимпиаде было много времени, поскольку он был запасным. Он много общался со всеми соперниками, поднабрался и по возвращении потом все выигрывал — возил всем большой зазор.

Как относились тогда иностранцы к вам?

Ну тогда отношение к нам было хорошее — это сейчас мы несколько подпортили к себе отношение. А в то время мы все-таки победили в войну, освободили Европу и иностранцы это ценили. Они относились к нам с уважением, но при этом их удивляли

наши привычки, манеры. В общем, они с интересом к нам относились. Конечно, был определенный барьер в общении, но что касается Тимира — это был необыкновенно талантливый человек: вот есть талант, и он талантлив во всем. Он был художник хороший, в парусе у него было хорошее чутье. В технике — он работал в конструкторском бюро Ильюшина. Поэтому техника была ему понятна. Остальное он видел глазом. И он набрался многому у соперников. А я все, что можно было, перенимал. Тогда «Финн» был другим — на «Финне» было всего две веревки — шверт-тали и гикашкот. Финны тогда построили красивые яхты для Олимпиады — все под красным деревом, под лаком. По сравнению с тем, что нам в Таллине «нашлепали», конечно, это была «картинка». И для шверт-талей они сделали утки за бимсом на швертовом колодце, что было очень неудобно.

Пауль Эльвстрём тогда пришел на Олимпиаду опытным, натренированным. Он очень интенсивно готовился к Олимпиаде. Как он нам рассказывал, он сделал специальное устройство для имитации откренивания в ванной. Причем именно в ванной потому, что, как он говорил, нас в гонке обливают водой (а тогда никакого «каллипсо» не было и у иностранцев), и соответственно он по полчаса висел в позе откренивания в ванной и поливал себе мышцы холодной водой. Конечно, он был накатанный лучше всех и обгонял всех «в одну калитку». Так вот Эльвстрём на Олимпиаде увидел это неудобство, быстро сообразил что надо делать, нашел какую-то деревяшку, железку и соорудил себе на палубе простой клиновой



Пауль Эльвстрём

стопор. Пауль был очень рациональным в этом плане. Но соперники тут же это заметили, написали коллективное письмо — поставлено устройство, отличное от типового, и надо это снять. Ну в общем это пришлось Паулю снять.

Я тоже там немножечко схитрил: В первый день, когда мы вышли, чуть поддуло хорошо. На лакированной палубе было скользко, и где-то в один момент я не удержался и меня «приложило». Я пришел в яхт-клуб и стал думать — надо что-то делать. Я тогда набрал опилок в мастерских, набросал с лаком на скользкие места палубы, засушил, и это никто не видел.

Эту байку уже после олимпиады я как-то рассказал нашим финнистам. Это услышал Женя Кузнецов. Он был хорошим столяром и мы с ним сделали уже клиновой стопор для шверт-тали в комингсе под ремнями. Построили комингс из фанеры по периметру кокпита (чтобы вода не заливалась). Мы потом на этом комингсе висели. Так он также «тихарил-тихарил», но по моему примеру обсыпал комингс песком, когда покрывал лаком. И потом началось! — как он пойдет на воду, так «непромоканец» протирается до дыр, ноги натираются до крови. И в итоге ему пришлось это дело исправить.

Расскажите о ваших приходах. Что у вас случилось в первый день? Что было на протесте в последней гонке?

Когда я поехал на Олимпиаду, мне было 20 лет. Я был там один из самых молодых. У нас там было 30 с небольшим лодок. И мне было непросто. В первый



день, как я говорил, меня приложило и я не смог финишировать. Позже ситуацию удалось выправить — я дважды пришел третьим и перед последней гонкой я шел третьим.

А в последней же гонке меня подставил британец Чарльз Куррей — он коснулся моего паруса у поворотного знака и подал на меня протест, из-за которого меня дисквалифицировали.

Чарльз Куррей, как мне потом рассказали, в общем-то, был известный клязник — его любимым делом было поклязничать, протест подать, спорить, а не гоняться. Пауль Эльвстрём, который все видел, уже после всего случившегося, когда мы обсуждали эту ситуацию, мне сказал: «Ты не то, что помеху сделал, а наоборот — сделал хороший, грамотный толковый маневр. А Куррей применил специальный прием, чтобы подставить тебя и зафиксировать нарушение».

К сожалению, тогда я не догадался позвать его в свидетели (за что он меня корил потом) — я просто не ожидал такого разворота ситуации. Нас тогда никто не учил тому, как вести себя на протестах, мы были дикими. В общем, меня дисквалифицировали по протесту Куррея и я потерял бронзовую медаль.

Разбирал тогда протест сам король Норвегии?

Да. На разборе председательствовал сам король Норвегии Олаф. Он тогда пришел на яхте, а его сопровождал эсминец королевского флота.

Расскажите, пожалуйста, об общей атмосфере Олимпийских игр 1952 года.

Протестов было очень мало. Как-то так получилось, что всех раскидали по разным клубам. Поскольку команды были национальные, то мы не по классам были объединены, а по командам. У меня в клубе были звездники, драконисты, Р-6.

С погодой нам повезло. Это был конец июля. Несколько гонок получились по слабым ветрам. Дистанция была привычная нам олимпийская (треугольник, петля). И условия в целом у финнов были отличные.



Рихард Сарби



Пауль Эльвстрём



Игорь Москвин

Как сложилась ваша жизнь после Олимпийских Игр? Как долго вы продолжали гоняться в классе «Финн»? Как участвовали в парусной жизни?

В последний раз я участвовал на чемпионате СССР в 1964 году (г. Бердянск, Азовское море). После олимпиады я участвовал в предолимпийских сборах два раза. На всех отборочных соревнованиях я все время был где-то второй-третий. А когда приехал на чемпионат СССР, со мной беда случилась — разбил радикулит.

На следующий год уже перед Олимпийскими играми, которые должны были состояться в Риме, я тоже был все время где-то второй. Тогда Балтийскую регату выиграл Шура Чучелов, а чемпионат СССР — Валентин Манкин. В итоге на Олимпиаду поехал Шура Чучелов. Вот бы мне туда было поехать! Были слабые ветра, почти те же люди, с которыми я гонялся на предыдущей Олимпиаде. Но вот так сложилось. И Шура тогда приехал с серебряной медалью. А выиграл тогда Пауль Эльвстрём.

Потом так получилось, что у нас в клубе случилась трагедия — на открытии разорвало пушку. У нас была пушка с Петровского ботика. И этой пушкой салютовали в день открытия навигации. У нас был такой боцман Роскин Слок, который заряжал пушку: насыпет порошу, запыжит и обломками весла утрамбует, чтобы звук был громкий, необходимо было обязательно все спрессовать, чтобы не получился «пшик» (когда порох не спрессован, то он просто сгорит с «пшиком», а когда спрессован — рванет

со звуком). И вот для того, чтобы спрессовать порох, боцман вставлял в дуло обломок весла и кувалдой стучал по нему. А потом Роскин Слок ушел рыбачить, и оказалось, что некому стрелять. И Саня Логинов взялся за это дело. Но он не знал тонкости. Вообще из этой пушки стреляли черным порохом, и такие пушки были отлиты специально под то, чтобы стрелять именно черным порохом. И оказалось, что к тому времени ничего не нашли, а широко применялся бездымный порох. А бездымный порох... во-первых, у него и действие немного другое, и мощность другая. Я помню: у меня отец охотник был, и у него была мерка специальная. По ней он специально отмерял — сколько засыпать пороха, потом запыжит, засыплет дробью. Так вот для черного пороха у него была одна мерка, а для бездымного — в три раза меньше. Ну а Саня — он не охотник, он не соображал этого ничего. В общем он бездымного пороха туда зарядил. И вот — майский день, солнце, народ... В то время парус популярен очень был, народу много было в клубе. И он бабахнул, и всю казенную часть разорвало на мелкие кусочки и веером по всей толпе. Еще хорошо было, что она стояла немножко на склоне. И вот латунная наметка с пушки толщиной в палец улетела за 150 метров к нашим «финнам» и воткнулась в доску. Осколки казенной части разлетелись по толпе — кому в глаз попали, кому в руку. И погиб один человек — ему осколок попал в вену, он ушел в сторону, пытался держать, и в панике и суматохе, когда



до него добрались, он уже потерял столько крови... на это наложилось еще то, что у нас потеряли навыки после войны как спасать людей в такой ситуации. Короче — Боря умер. Сын у него остался. Это очень подействовало на меня так, что мне не захотелось больше ходить в клуб. И я несколько лет не ходил в клуб — забросил свой парус, «нарочал» девчонок. Ну а потом все равно — от этой болезни не излечишься, начал постепенно ходить. Я получил яхту «Джинн» Ну и гонялись мы тут. Хорошо гонялись! Я несколько переделал яхту, изменил фальшкиль. Я же по образованию — кораблестроитель, и поэтому кое-что в этом деле соображал. Ну и также мы не жалели денег на вооружение — купили хорошую мачту, парусов нашили всяких... И в конце концов мы первыми стали и на Онеге, здесь на соревнованиях хорошо выступали...

Чем вы занимаетесь сейчас?

А сейчас у меня диванно-телевизионный образ жизни. В яхт-клуб в прошлом году я дошел только один раз. И по правде сказать, не хочется — того яхт-клуба, в который я пришел и который меня воодушевил — его уже нет. Там уже стоят катера, там приезжают «мужики» на крутых тачках. По моему там уже три или четыре ресторана, вертолетная площадка. Ну и яхты другие, конечно. Ну и еще такое оказалось — почти все друзья поумирали. Мне сейчас 82, а они — кто в 60, кто раньше, кто позже. Таких старожил, как я, из той компа-

нии остались единицы. При этом самые лучшие уже ушли. Те же ЖеПалыч (Кузнецов Евгений Павлович), Малява — таких уже нет. Был у нас Толя Коновалов. Была у нас с ним такая традиция: он там у себя в Стрельне делал день, когда созывал всех на ревизию. Эта ревизия всегда проходила с юмором, шутками. А потом Толя в аварию попал. Короче никого уже нет. Грустно. Но никуда от этого не денешься. Это жизнь.

Что Вы думаете о классе «Финн»?

Я бы повторил мнение Эльвстрёма: класс «Финн» — это действительно спортивный, боевой класс. Как раз он появился в переходное время, до него про то, что глиссировать может яхта, речи не шло. Это случайно выделявали какие-то фокусы. Ну а новые классы типа «49ег» — это уже скорее акробатика, а не парус. Или вот Кубок Америки — там гонку смотришь — рулевые делают детские ошибки! Флот маленький — 8 яхт или вообще дуэльные гонки. А если 50 яхт? Эльвстрём, и я его поддерживаю, рассматривал класс «Финн» как искусство. И это действительно искусство — работать на этой яхте, уметь волну отработать, парус настроить. А отрывы где делать? Отрывы делать на глиссировании! Вот сорвался и улетел!

Вот остаются в жизни такие моменты: на каких-то соревнованиях мы стояли в Риге. На гонки там мы выходили в залив. И вот в какой-то день хорошо поддуло баллов до пяти. Мы отгонялись. И вот



ветер потихоньку закидает. Весь флот подтягивается, идет в гавань, ползет. Ну и я вот также ползу. И потом я думаю — надо как-то попробовать... Я не знаю, как, но помню, что ощущение было такое: «Вот надо бы чуть-чуть подтолкнуть...» И вот я где-то поддернул, где-то рулем шевельнул, и в итоге я «сел» на волну и просерфинговал мимо всего флота. Там «Драконы», «Звездники» — парусища!. А мне, наверное, парус и не нужен был — он был у меня наполовину выбран, и я на этой волне мимо всего флота ехал до тех пор, пока она не рассыпалась в самом устье... Пролетел метров 150! Вот это только на «Финне» можно было сделать.

Что вы хотели бы пожелать молодым ребятам, которые сейчас приходят в парусный спорт, в класс «Финн»?

Пожелать могу — любить парус и ходить в море! Вот я себя помню... Конечно, сейчас другое время, по внукам смотрю — надо ему в «стрелялки» поиграть, посмотреть что-то, завалили его уроками... А я себя помню — у меня одна была только мысль — скорее удрать в клуб! Причем тогда у нас довольно строго все было: обеспечения нет. Кому из директоров клуба захочется сидеть в тюрьме из-за того, что какой-то пацан вышел в море, перевернулся и утонул? Поэтому у нас строго было все. Выпускали в ограниченный район. Если одиночное плавание — то только в «раздельный». Если в обычном режиме — 350 метров до пятка, то в «раздельный» — уже только 350 метров. Ну или в лучшем случае — только до второго бую. Но это для нас уже было «дальнее плавание». Но все равно — примчаться в клуб — это было главное. Уроки? Ладно! На задний план!

Зимой — на буере. Я прихожу точно также — школу «мотану», потому что зимой после школы уже делать нечего — зимой после школы тьма, а выйти можно только в светлое время. Я, значит, «мотаю» школу, прихожу в клуб, вооружаю «Монотип», и заруливаю! Заруливаю и около «Вольного» попадаю в «майну» (проталину). В «майну» провалился, а народу немного. Никто на буерах не ходит. Я выбрался, с мокрыми ногами бегу в клуб, зову кого-то. Там веревки, то... сё... Вытаскиваем мы этот буер. Притаскиваем его в клуб, Пришли мокрые. Я бегу в клуб посушиться, согреться. Потом спохватываюсь — надо же домой ехать! А портфель то у меня в буере был, а тот воды набрал! Портфель у меня вмерз там. Портфель вмерз у меня в «Монотипе» там внутри. А мне надо домой идти. Ну я думаю — ладно, что-то там наплету, и на следующий день я его кое-как выколотию. Так вот. Вот с таким настроением можно куда-то идти и что-то добиваться. Но это не то, чтобы надеяться на что-то. Этот настрой дает радость в жизни.

В общем, желаю молодым ребятам любить это дело и целиком ему отдаваться! ■