

Игорь Доминяк

12+



**M-XV**

**По волнам памяти**

Игорь Доминьяк

**М-ХV. По волнам памяти**

«ЛитРес: Самиздат»

2019

**Доминак И. А.**

М-ХV. По волнам памяти / И. А. Доминак — «ЛитРес:  
Самиздат», 2019

В книге описано становление хилого пятнадцатилетнего подростка и маменькиного сыночка в успешного яхтмена 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 великолепия.

## Содержание

1. С чего все начиналось	5
2. Первые шаги к парусам	6
3. Знакомство с буером	10
4. Зимние занятия	14
5. Первые распределения	16
6. Отсев	17
7. Яхты ДСПШ и их командиры	18
8. Конец кабале и насилию	21
9. Первые выходы	23
10. Первое оморячивание	25
11. Самоволка Славецкого	27
12. Самое серьезное «морское крещение»	29
13. Преодоление страха	31
14. Невероятно быстрый рост до рулевого «Дракона»	32
15. Оправдывая надежды любимого тренера	35
16. Я – никто, а для меня уже буер строят	37
17. Первые самостоятельные шаги на буере	40
18. Через год получаем новый «дракон»	44
19. Ура нашим великим тренерам	45
20. Мое привилегированное положение	46
21. Прощай ДСПШ	47
22. Я остаюсь в экипаже Назарова	48
23. Рабочая профессия ради паруса	49
24. Буер сквозь тернии	50
25. Любимый тренер не дал пропасть	52
26. Освобождаемся от работы для участия в соревнованиях	53
27. Упорные тренировки на сборе в Риге	54
28. Боязнь перевернуться	55
29. Я обокрал себя при обмере	56
30. И все-таки победа	57
Конец ознакомительного фрагмента.	61

## 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, Доминяк Александр Александрович, художник-график 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, мамыны коллеги-художницы и приятельницы потеряли мужей на фронте, тоже было и с приятельницами моей тети, так что я воспитывался в сугубо женском окружении.

Был я рыжеволосым (с золотыми волосами) худеньким высоким мальчиком. 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. Той же зимой 1954-55 гг. я прочитал повесть «Истинный курс» Ю.Д. Клименченко Ленинградского газетно-журнального издательства, изданная в 1954 году. Повесть рассказывает о сложном послереволюционном детстве двух мальчишек, об их желании стать моряками и осуществлении заветной мечты. Меня заинтересовала своеобразная автобиография бывалого человека, прошедшего путь от мальчика-юнга парусной яхты до опытного штурмана. Эта книга настолько меня заворожила, что мне тоже захотелось окупиться в парусную жизнь.

## 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 олимпийских классов со шведскими яхтсменами. К той же афише было прикреплено объявление, что производится запись желающих в детскую спортивную парусную школу (ДСПШ) яхт-клуба Облсовпрофа.



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 Облсовпрофа 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 1949 года на яхтах национального класса Л-3, бронзовому призеру первенства СССР 1948 года на буре свободного двадцатиметрового класса.



Чемпионы СССР 1949 года: в классе Л-4 И.П. Матвеев (в белом костюме), левее Г.С. Назаров (в классе Л-3).



Мой любимый тренер Геннадий Семенович Назаров

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 порядка 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.

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





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

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.



Бывали случаи, когда буер на тонком льду проваливался, обычно одним коньком. При этом буер ложился на бок, а парус с мачтой и корпус не давали буеру провалиться дальше. Обычно проваливались буера редко, так как для получения прав буероводителя нужно было изучить и сдать экзамен по ледовой лоции. В ледовой лоции изучались в основном причины образования мест, представляющих опасность (трещины, майны, промоины и места возможного размывания льда на течениях, поворотах на течении, выбросов теплых вод и т.д.). В основном давался акцент на местные ледовые условия.

Извлечение же провалившегося буера на лед это целая эпопея и серьезная спасательная операция. Конечно, нужно было созвать много помощников, притащить доски, ваги (длинные толстые шесты-жерди) длинные и крепкие концы (мягкие тросы). Необходимо было завести концы за мачту и за корпус, а для того, чтобы на тонком льду не провалиться, нужно было уложить доски и только по ним перемещаться. Следовало завести под корпус в воду прочные доски, чтобы по ним потом затащить буер на лед, предварительно поставив буер за мачту в исходное положение (корпус горизонтально, мачта вертикально). После этого за концы тянут буер в направлении от майны, пока провалившийся конек не упрется в кромку льда. Далее, предстояло самое сложное; вагами нужно было поднять конек, подложить под него прочные доски, и далее вытаскивать буер, не дав ему опрокинуться. Тащить нужно за корпус и за мачту, пока буер не встанет на прочный лед. Затем предстояло убрать доски из под коньков и откатить буер в безопасное место. Часто было необходимо убрать парус, чтобы ветер не мешал ставить буер в вертикальное положение.

## 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.



### Евгения Сергеевна Пылкова

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

Осень, зиму и весну, в любое ненастье я упорно ездил на трамвае от Калинкина моста, я жил на Фонтанке, до кольца в Приморском парке Победы, а далее пешком через мост мимо дома Ветеранов сцены по Петровской 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 и обратно 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 передрагу. Попав в морскую передрагу, 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 верфь 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.



Экипаж Беллы Дыскиной (под гиком Лариса Тиллинг)

Они многие десятилетия занимались парусом, а Юра еще и буером, Лариса же была непременным 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, опытейшего 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 верфи 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.



Эдик Анисимов (в центре) со своим Экипажем

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 – однотоонника ЛЭС-35 «София», принадлежащего Высшей мореходке, на которой он и гонялся и ходил с курсантами в дальние походы, включая страны Балтии и Англию.

Командира дракона № 66 «Топаз» я, к сожалению, не помню.



Виля Славецкий (справа) со своим экипажем

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 новобранцы, 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 улыбочивым 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» в котором он тоже был тренером, 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 пахнущий краской и лаком, «Дракон» Геннадий Семенович приглашает меня в состав экипажа и боцманом. Счастьем моим, 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» у бона , специально установленного на территории яхт-клуба «Водник» для яхт ДСПШ, где базировался наш спортивный лагерь (напротив пляж Центрального парки культуры и отдыха на Елагином 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, работавшим 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» Игоря Фурина, они с ним вместе работали линейными надсмотрщиками в телефонной сети (лазали по телефонным колодцам). В дальнейшем Игорь Фурин гонялся шкотовым (бортмехаником) на буере свободного двенадцатиметрового класса с Николаем Ивановичем Матвеевым.



### Игорь Фурин на буере Н.И. Матвеева

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» – Доминяк. 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.

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.

## 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 заливается 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.



Парад яхт в честь праздника открытия навигации 1956 год



Парад открытия летней спортивной навигации яхт-клуба ВЦСПС 1956 год

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 одним 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.



Один из первых выходов с Геннадием Семеновичем, 1956 г.

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 комингс 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 комингс толстым слоем в корпус яхты заливалась вода.

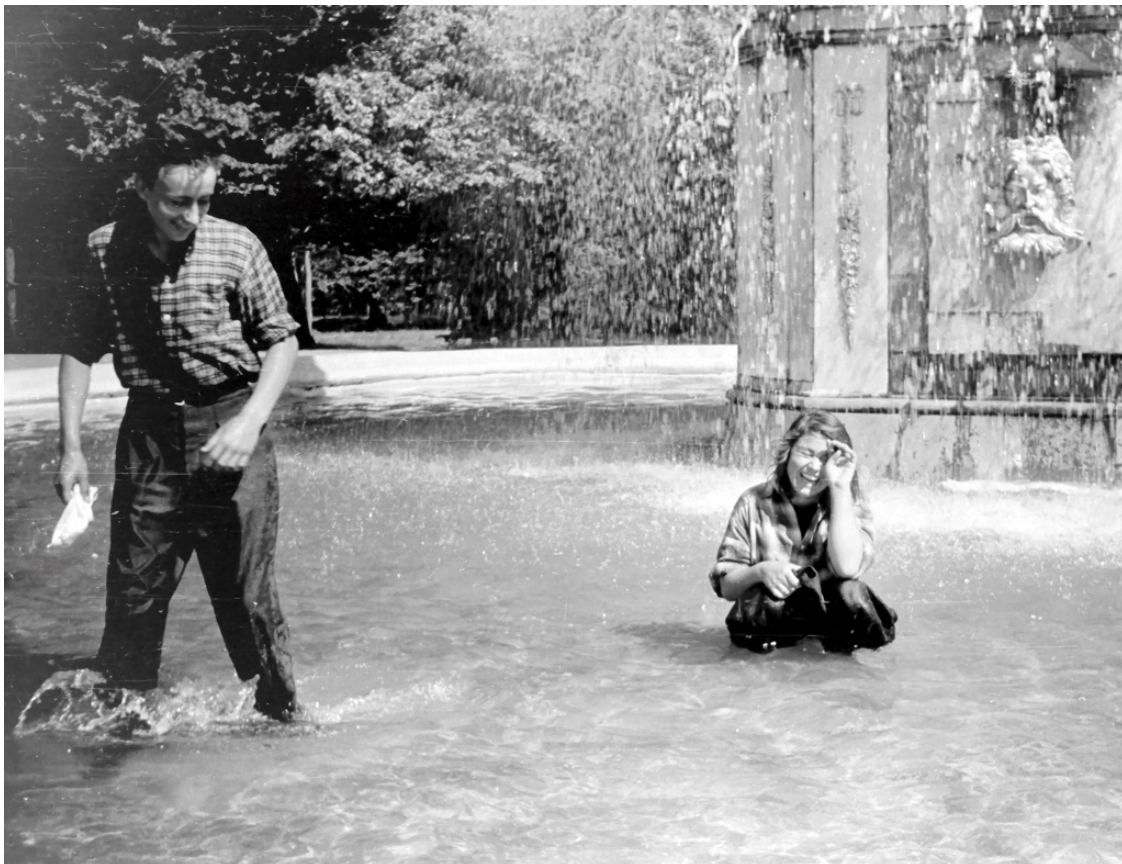
Нам приходилось, стоя в воде, изо всех сил ведрами отчерпывать воду. Был такой жуткий ветер и волна, что когда я посмотрел вокруг во время пересечения Морского канала, то ужаснулся высоте волн. По Морскому каналу шел большой буксир в сторону Кронштадта, и его так накрывало волной, что он иногда скрывался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



Петродворец, 1956 год. В центре внимания Татьяна Попова.



Петродворец, 1956 год. Кира Бехтерев и Таня Попова.

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.

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 будущий матрос Борис, гонщица Ирина Львовна Лапина, Белла Дыскина (командир Л-3 из ДСПШ), я и Геннадий Семенович Назаров.

## 14. Невероятно быстрый рост до рулевого «Дракона»

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 перенесем 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 «Дракона», это может только присниться в счастливом сне. Правда, я Геннадия Семеновича не подвел ни разу.



Бон для яхт ДСПШ, специально установленный на территории яхт-клуба «Водник», на период работы летнего спортивного лагеря 1956 год



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, бывшего в спортивном лагере тренером-воспитателем. Я до сих пор поражаюсь, с каким вниманием и доверием Геннадий Семенович отнесся к своему подопечному, что разрешил покатать моих гостей, да еще и под моим управлением.

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



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

С тех пор я всю свою парусную жизнь был только в роли капитана, за исключением гонок с Геннадием Семеновичем в качестве матроса и бакового матроса в течение первых двух навигаций 1956-57 годов. Мы участвовали 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.

Несколько выходов у меня было в качестве старпома у командира яхты Ивана Константиновича Иванова. На яхте №60 «Темп» у Ивана Константиновича был свой взрослый экипаж, а у меня свой экипаж. На гонки каждый из нас ходил своим экипажем.

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 есть 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 поручить. 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. Сергей Владимирович бронзовый призер Первенств СССР 1949 и 1955 годов и серебряный призер 1959 года на буерах свободного 12 метрового класса.



На старте С.В. Витт (Ленинград), справа В. Гирс (Таллинн) и Е. Канский №68 (Рига)

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 судоверфи и шкотовым Сергея Владимировича на двенадцатиметровке – 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.



Подготовка моего восьмиметровика к выходу  
Декабрь 1957 года



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



Привыкаю сидеть в буре 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, конструкции Николая Михайловича Ермакова к рулевому Жене Гвоздеву. Николай Михайлович Ермаков яхтсмен и буерный гонщик проектировал буера свободных классов восьмиметровики «восьмерки», двенадцатиметровики и двадцатиметровики «двадцатки». Буера конструкции Н.М. Ермакова гонщики называли «крысами» за очень тонкий и длинный хвост, но эти буера показывали очень высокие ходовые качества. Юра Ветров дважды становился чемпионом на восьмерке, Владимир Васильев со шкотовым Эдуардом Шугай семь раз становились Чемпионами СССР на двадцатках.

В то время двенадцатиметровики ещё имели кокпит для шкотового, но практически уже на всех была предусмотрена вторая баранка с воротом, на который наматывался трос гикашкота. Таким образом, рулевой 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.



Парад открытия Чемпионата СССР 1957 года. Слева направо: второй Виктор Поппель, Борис Кулаженков (шкотовый Виктора Шапочкина), Михаил Песочинский (кажется шкотовый Николая Матвеева), Павел Паршин (шкотовый Виктора Горлова), Игорь Доминяк с флагом ДСО «Красная Звезда», за мной, правее Геннадий Семенович Назаров.



Закрытие Чемпионата СССР по буерному спорту в Стрельне в яхт-клубе Кировского завода (Почти через тридцать лет мне опять доверили нести флаг, теперь ВМФ)

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, Геннадий Семенович был в восторге, но 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, поэтому 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 тёмно-вишнёвые 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 до спортивного лагеря 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 Морозовым 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.



Бедная моя псинка Тобочка. Щенка назвали Тобик, а оказалась Тобочка.

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 яхт-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 дспшовцев, 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 спортобщество, но сразу устроить меня учеником шлюпочника не удалось, хотя судовой верфь «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 достройкой фанерных байдарок-одиночек и сдачей их ОТК. Наш бригадир на болване выклеивал фанерные корпуса и передавал Стасику и мне для окончательной достройки. 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 шкурочных 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, проведя в столярной мастерской 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 в апреле 1957 года стал полноправным буероводителем, сдавшим к тому времени все экзамены и получившим права.



### Права буероводителя

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 Моргилиевича.

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 пере-

двигаться в слабый ветер, когда все остальные стояли. Я полностью подготовил буер к новому сезону, внося 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. Освобождаемся от работы для участия в соревнованиях

Для участия в ведомственных, республиканских и всесоюзных соревнованиях приходилось освобождаться от работы, при этом часто возникали значительные трудности.

В соответствии с законами СССР администрация предприятий имела право освобождать работника для участия в соревнованиях, без сохранения заработной платы по месту работы на основании ходатайства спортивной организации. Среднюю заработную плату за этот период сохраняло спортивное общество или организация. Если предприятие относилось к тому же ведомству, что и спортивное общество, то процесс освобождения облегчался. В начале моей спортивной карьеры были чисто ведомственные спортивные общества: ДСО «Судостроитель»; ДСО «Водник»; ДСО «Красная Звезда», относящаяся к деревообрабатывающей и мебельной промышленности; и т.п. и поэтому, работники соответствующих предприятия освобождались проще. Значительно проще освобождались от работы спортсмены рабочих профессий, так как заменить на этот период токаря, фрезеровщика, радиомонтажника было проще, чем инженера, преподавателя или научного работника. Дело ещё было и в том, что для карьерного роста инженер должен себя проявить и если ему это удавалось, то он оказывался нужным и незаменимым, ибо ту работу, которую он выполнял передать другому без потерь (хотя-бы по сроку выполнения) было затруднительно. Даже рабочая профессия не гарантировала легкого освобождения, иногда при отказе спортсмены увольнялись, а по возвращении устраивались на новую работу. Но это были большие потери не только моральные, но и финансовые, так как за период соревнований спортивная организация не сохраняла средний заработок. Лично мне освободиться на соревнования было крайне затруднительно, тем более, что я выступал за ВМФ или Вооруженные Силы. Правда, пока я работал в НИИ принадлежащего ВМФ, я освобождался довольно легко, так как защищал спортивную честь ВМФ. Во время моей работы в НИИ (1966-1973 год) существовало соцсоревнование, и я даже брал социалистическое обязательство добиться права участия в первенстве ВМФ, а ходатайство о моем освобождении от работы было подтверждением выполнения соцобязательства. Более того, когда я возвращался с соревнований, то начальник политотдела отбирал у меня дипломы и медали и торжественно вручал их мне во время общеинститутских праздничных мероприятий. Самое сложное было в случае попадания в сборную по результатам первенства ВМФ, для участия в тренировочных сборах и первенстве СССР продлить освобождение, так как я находился в другом городе, и лично ходить по кабинетам не было никакой возможности. Приходилось посылать ходатайство по почте, а пока письмо шло, я пропускал рабочие дни и мне могли поставить прогул, да и дальше меня могли не освободить. Значительно проще было в НИИ ВМФ, после попадания в состав сборной выпускался Приказ Управления Боевой и Физической подготовки с составом спортсменов для участия в первенстве СССР и на его основании меня были обязаны освободить от работы. Далее, когда я работал в гражданских организациях, мне приходилось для освобождения выкручиваться, как только можно; накапливал отгулы, брал очередной отпуск и т.п. В общем, трудностей было очень много; меня увольняли за прогулы, а по возвращении принимали обратно, наказывали квартальными премиями и др.

## **27. 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 во всех классах одновременно 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.

## 28. Боязнь перевернуться

В гонках я очень боялся перевернуться, а поэтому боялся задира конька. Чтобы не перевернуться при задира 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.

Перевернувшийся буер поднимают за мачту, а затем за основную ванту и ставят в исходное положение, при этом предварительно буер за хвост разворачивают так, чтобы при падении парус наполнился ветром и смягчил удар бруса об лед во избежание поломки.



Постановка перевернувшегося буера

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 задраннным коньком, а на гонках переворачивался крайне редко, не более трех раз за более чем пятидесятилетнюю гоночную жизнь.

## 29. Я обокрал себя при обмере

Очень я намыкался при контрольном обмере парусов перед Чемпионатом Союза. На «свободниках» (буерах свободного класса) 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, сделал на парусе клинообразную закладку. Как потом, уже в Ленинграде выяснилось, что я уменьшил парусность почти на 0,45 м<sup>2</sup> 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.

Бедный мой сосед по номеру Володя Яковлев, шкотовый Анатолия Коновалова на двенадцатиметровке, единственное свободное пространство перед раковиной и входной дверью я занимал, ползая по полу с иглой и ниткой. Мои ползания по полу Володя терпел, но зато не разрешал сушить мокрые кожаные рукавички, смазанные для герметичности рыбьим жиром в номере на батареях. Его раздражал запах рыбьего жира, и он заставлял меня рукавички держать между окон, поэтому я так в мокрых рукавичках и гонялся.

## 30. И все-таки победа

На тренировках перед Первенством СССР, уже с участием моих конкурентов из других обществ, я ходил практически всегда первым, а один раз в слабый ветер ни разу не останавливаясь, я финишировал с отрывом 20 минут от второго и многие не верили, что я огибал верхний поворотный знак. Я очень обиделся, что меня подозревают в обмане.

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

Гонки Первенства страны 1958 года для восьмиметровиков проводили на отдельной дистанции, чтобы не затягивать гонки в трех других классах. Гонки для каждого класса буеров проводились отдельно и для следующих стартов нужно было ждать финиша последнего буера в данном классе.

Провели двенадцать гонок, в которых я, несмотря на урезанный парус, девять раз приходил первым, ни разу не выходя из буера для разгона. Однако только пять гонок вошли в зачет, в которых я лишь дважды пришел первым, а в остальных, приходя первым, якобы не укладывался в контрольное время.

Контрольное время прохождения дистанции рассчитывалось из расчета скорости движения 20 км/час по прямой между знаками и зависело от длины дистанции. Расстояние между знаками в то время определялось на глазок и видимо на нашей дистанции судьи были менее опытными, поэтому и расстояние принималось значительно меньше, чем было на самом деле, 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. Хорошо, что я перед этим не переворачивался, а то получилось бы то, чего я так боялся и перевернутый буер накроет меня.

Центральная оковка на мачте, к которой крепятся штаг и ванты у меня отсутствовала, а из мачты торчал кусочек троса с огоном, к которому на мочке 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 с большим трудом пришел третьим. Все решалось в последней двенадцатой (пятой зачетной) гонке, в которой, успев немного поднастроить мачту, я уверенно финишировал вторым и стал Чемпионом СССР 1958 года на буере восьмиметрового класса. Места по гонкам, вошедшим в зачет (1, 1, 8, 3, 2).



Доминяк 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.



В связи с тем, что на буерах 8-метрового класса гонялись только юноши, то Спорткомитет СССР решил больше не отрывать ребят от школы и исключить юношеский класс из состава команд ДСО и ведомств. На этом участие буеров данного класса в Первенствах СССР закончилось и мне предстояло перейти на другой класс буеров.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.