

Валентин Манкин

## БЕЛЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК

(Литературная запись Валентины Пожиловой)

В работе над книгой мне помогала киевская журналистка Валентина Пожилова. И не потому лишь, что она уже много лет ведет парусный спорт на страницах украинской республиканской “Спортивной газеты” и бывает на всех крупнейших регатах, что мы знакомы с тех пор, когда я только учился побеждать. Валентина ввела меня в мир журналистики. С ее помощью я писал свои первые газетные репортажи. По ее настоянию среди привычных, чисто спортивных записей в дневниках появились заметки об увиденном, пережитом.

Возвращаясь домой с соревнований, я всегда захожу в редакцию. Дома у меня хранятся поздравления “Спортивной газеты” со всеми успехами последних лет. Вот почему и не было вопроса о том, с кем вместе работать над книгой. Конечно же, с человеком, любящим парус, знающим его, с человеком, с которым меня связывает многолетняя дружба.

Валентин Манкин

### **ЧЕМПИОН ПИШЕТ КНИГУ. ПОЧЕМУ? ДЛЯ ЧЕГО? ДЛЯ КОГО?**

Айсамом деле, для чего чемпионы пишут книги. Последнее время на полках книжных магазинов появляется все больше изданий, на титульных листах которых стоят имена известных мастеров спорта. Почему они берутся за перо? Чтобы рассказать в более или менее увлекательной форме о своих путях в спорте? О соревнованиях? О победах?

Об этом писать легко. Будто раскручивается вся твоя жизнь в обратном порядке. Будто перемотал магнитофонную ленту и поставил ее сначала. Наверное, так и рождаются мемуары.

Мемуары — неуклюжее слово. Как старость, делающая неловким человека, садыщегося писать историю всей своей жизни.

Нет, не пристало чемпионам писать мемуары. Да они этого и не делают. Если уж рассказывают о соревнованиях, то совсем не потому, что они когда-то прошли.

Каждый старт — это часть жизни, запомнившаяся тем, что стал взрослее, мудрее. В борьбе острее ощущаешь, для чего ты живешь. А каждый старт — это всегда борьба. Конечно, можно было бы вот так просто разложить по полочкам: победил в тяжелой обстановке — значит, стал смелее. Выиграл, проигрывая, — закалил нервы. И уже делай выводы о благотворном влиянии спорта на формирование характера, о его могучем воспитательном факторе.

Нередко чемпионы берутся за книгу, чтобы рассказать в ней о прелести своего вида спорта. О его, так сказать, индивидуальной прелести, не исключая факторы, общие для всех видов.

И все-таки не это главное. Читая книги авторов, знакомых нам по спорту, мы все чаще ловим себя на том, что ищем и находим в них, если можно так выразиться, квинтэссенцию спорта как такового.

Ну что ж, дважды чемпион Олимпийских игр, чемпион мира и Европы, многократный чемпион страны в парусном спорте Валентин Манкин, пожалуй, во всем этом не отстал бы от других. В спорте он с 1948 года. Сколько перевидал за это время, сколько перечувствовал! И почти все эти долгие годы — с парусом. А в парусном спорте привлекающих моментов не меньше, чем во многих других, а может быть, и больше. Потому что парус окутан многовековой романтикой. Потому что кто из мальчишек в детстве не бредил парусами, кого не волновала тайна “Летучего голландца”? Кого не пьянили звучные, умопомрачительные по своей увлекательности морские термины? А уж от этого перейти к современному спорту легко. В нем так много осталось от старинных парусников. Осталось главное — прежде всего борьба со стихией. И гроты, и стаксели, и гики, и фалы... И бесконечные путешествия по морям, побережьям, где побывал со своей яхтой.

И все-таки, берясь за перо, Валентин Манкин думал не только об этом. Он и раньше писал — репортажи с парусных регат для газеты, серьезные статьи для сборника “Катера и яхты”. Из дня в день писал дневники. Много лет подряд. А потом начал собирать материал о “Финне”, чтобы в дальнейшем рассказать все, что знал об этом классе яхт, что сделал для него. Недаром же почетный секретарь международной ассоциации класса “Финн” Фред Ауер писал в адрес Федерации парусного спорта СССР: “Валентин Манкин является не только одним из лучших рулевых в классе “Финн”, но и очень справедливым спортсменом. Советская федерация, равно как и международная, может гордиться тем, что именно он представлял класс “Финн” на конкурсных соревнованиях в Лаболе, где отбирался лучший проект швертбота-одиночки для включения его в программу Олимпийских игр 1972 года”.

Так начал рождаться учебник. Для тех, кто знаком с этой маленькой яхтой, и для тех, кто еще познакомится. Зачем открывать известное? Он сам многое постиг в парусном спорте. И теперь спешил поделиться своими знаниями.

Но чем дальше продвигалась работа над учебником, тем яснее становилось, что узкие рамки пособия обедняли его. В той создаваемой книге не хватало романтики парусного спорта. В ней не было свиста ветра в снастях и коварных водорослей, опутывающих яхту. Не было сидящих на воде чаек — предвестниц хорошей погоды. Не было изорванных в кровь ладоней. И радости, переполняющей сердце, когда отгремит салют победителю и яхта полным курсом мчится в гавань.

Он видел перед собой воображаемого читателя. Образ этот менялся. То его книгу читал яхтсмен, которого не нужно было убеждать в том, как это здорово — заниматься парусным спортом. И тогда, конечно же, на первый план выходили регаты, впечатления от стран, в которых побывал, от людей, с которыми познакомился. Да, пожалуй, тогда самыми нужными были бы страницы о гонках, о выдающихся яхтсменах, составивших эпоху в развитии парусного спорта. О дружбе на берегу и борьбе на дистанции гонок.

Но Манкин видел и другого читателя: мальчишку, делающего первые шаги в спорте. Такому тоже интересно читать о поединках, о соперниках. Но его больше убеждает пример. Значит, нужно вспомнить, как сам ты был мальчишкой. Как непросто было пробиться в когорту сильнейших. Да, примеры, примеры. Из своей жизни, из жизни друзей по сборной команде.

А если книгу взял в руки скептик? С этим потруднее. Этому надо убедить в том, что нет на свете ничего лучше, чем паруса. Совершить вместе путешествие во времена великих открытий, когда безрассудной храбрости капитаны в первую очередь побеждали не мили, а предрассудки, разбивали в прах представления о “зеленом море мрака”, о “царстве сатаны”, простершемся за пределами известного. И мчаться вместе с ним на чайном клипере, участвуя в первых парусных гонках, которые, быть может, и дали начало современному парусному спорту. А уж потом вести его в яхт-клубы, на дистанции регат...

Но может раскрыть книгу и уставший от тяжелого рабочего дня человек, далекий и от спорта, я от романтики. Как убедить его, что совсем не затянувшимся мальчишеством объясняется такое массовое увлечение взрослых людей парусным спортом. Посмотрите, сколько их летом уходит в дальние плавания под парусами, сколько участвует в крейсерских гонках, когда объединение весте элементы спорта, отдыха, азарта.

Вообразить разного читателя можно. Но ведь так яе бывает, чтобы читатель был одного, определенного типа. Так о чем же должна быть книга?

И вот чемпион пишет книгу.

У него нелегкий характер. И может быть, в силу вот этой трудности путь его в спорте не был гладок. Поэтому убеждения, к которым он пришел, принципы, которые выработались, необычайно стойкие и крепкие. Даже тогда, когда, с точки зрения других, они спорны. Но такой уж он человек: от ошибочного откажется лишь тогда, когда сам пострадает на своей неправоте. Но зато уж откажется навсегда.

Плохо это или хорошо? А плохо или хорошо, что у человека светлые волосы, а не черные?

Так почему же чемпионы пишут книги?

Знают многое. Умеют многое. Хотят поделиться другими?

Сомневаются во многом. Хотят проверить на других?

Любят свое дело. Хотят отдать часть своих чувств другим?

И первое, и второе, и третье...

Пишут потому, что не могут не писать. Во всяком случае, Валентин Манкин считает именно так. А уж если он в чем-то убежден, переубедить его трудно. И если замыслил что-то, сбить с толку просто невозможно.

Работать с ним над книгой было увлекательно. И очень трудно. У чемпионов, наверное, не бывает легких характеров. Иначе они не были бы чемпионами. И им нечего было бы сказать другим.

Валентина Пожилова

## **МЫ РОСЛИ НА ДНЕПРЕ. КРЕПЛИ. МУЖАЛИ**

Который год подряд встречаю свой день рождения далеко от дома. Угораздило же меня родиться в августе, в месяце, когда в самом разгаре спортивный парусный сезон.

В это утро хотелось немножко пожалеть себя самого — встать попозже, съесть за завтраком побольше, посидеть спокойно у телевизора. Расслабиться. В конце концов, день рождения только раз в году...

Мысленно предвкушал все удовольствия от отдыха, а руки сами, независимо от сознания, откинули простыню, потянулись к стулу, на который с вечера бросил одежду... Выглянул в окно. Отметил про себя по привычке: тихо, солнечно, может быть, раздует балла два-три, не больше.

Что там у меня сегодня по плану? Ох, нагрузка совсем не на праздничный день. Вчера был обмер яхт. Оказалось, что киль моего "Темпеста" на 0,2 миллиметра толще нормы. Полдня уйдет на исправление. После обеда обмер парусов. Что-то он еще покажет.

Вот и отдых. Уже пятый день в Киле, а никуда за территорию яхт-клуба не выходил. И сегодня не удастся. Договорились в восемь часов взяться за киль,

А может быть, опоздать немножко? Начнет Виталий без меня. Уговаривал себя, открывая дверь и выходя во двор.

— Валентин, у тебя испортились часы? — Из окна второго этажа выглядывает мой никогда не унывающий американский сосед. — Нельзя так долго спать. Проспишь ветер!

Кричит, а сам в майке. Небось снова завалится в постель. А мне: "Проспишь ветер!" Гляди, как бы сам не проспал.

Ладно уж, поплаваю немного в бассейне вместо обычной разминки. Бассейн — это ведь не тренировка. Это отдых. В детстве плавание было работой. Тогда мечтал быть самым быстрым, самым ловким в воде. И хотя ни самым быстрым, ни самым ловким не стал, осталось ощущение радости, которое приносила каждая тренировка в бассейне. Стоит спрыгнуть с тумбочки на дорожку, и кажется, что оставил на бортике не только полотенце, но и годы. Те годы, что прошли с далекого дня, когда отец привел меня третьеклассником в бассейн.

Решение сделать меня спортсменом было несколько неожиданным, но бесповоротным. Появилось оно у отца, кажется, в то злополучное лето, когда я первый раз был в пионерском лагере.

В воскресенье отец приехал проведать меня. Привез пакетики, приготовленные мамой, со всякими вкусными вещами. Я ему гордо показывал владения лагеря — нашу палатку, наш лес, нашего пионервожатого. Наших ребят из отряда. Отец все внимательно оглядывал, выслушивал, а потом вдруг заторопился: как бы на электричку не опоздать.

Пошел его провожать. Шли быстрым шагом. А когда слышали протяжный гудок где-то за лесом, побежали. На перроне были секундой раньше поезда, запыхавшись от бега, я никак не мог выговорить слова. И тут — я запомнил это на всю жизнь — отец как-то странно глянул на меня и отвесил мне здоровенную пощечину. От неожиданности, от непонятности и не заслуженности она обожгла сильнее самого сильного огня.

— Вытри слезы... Несчастье... Ста метров пробежать не может. — И отец легко вскочил на подножку подошедшей электрички. А я остался стоять — обескураженный, обиженный, заплаканный.

Пощечина так и будет гореть на щеке всю жизнь. За что он так? Долго кружил по лесу, размазывая по лицу слезы.

После возвращения из лагеря отец отвел меня в бассейн. Сам он всю жизнь был любителем спорта. Занимался когда-то боксом, а потом, когда его хлопотливая строительная профессия не оставила времени для серьезных занятий спортом, все равно старался хоть немного, хоть только по утрам, но с физкультурой. Утренняя зарядка, небольшая пробежка в скверике недалеко от дома. Тогда еще не бегали "от инфаркта", но отца не смущало, что кому-нибудь покажется смешным мужчина не совсем спортивного вида, бегающий вокруг клумбы.

Я помню более поздние по времени разговоры с ним о спорте. Он не представлял себе, как может жить мальчишка и не быть ловким, сильным, смелым. Он учил меня боксерской стойке и приговаривал: вот также крепко нужно учиться стоять в жизни — не убегая от ударов, а умело принимая их и отвечая вовремя.

Уметь крепко стоять на ногах. Сколько раз в жизни мне это было необходимо! Не из одних успехов складываются годы. Не раз приходилось принимать удар ниже пояса. Но всегда старался крепко стоять на ногах. А уж если говорить о боксерской стойке как таковой, то и она мне не раз пригодилась. В крохотном "Финне", когда его швыряет по волнам, не так легко сохранить равновесие. Да еще учитывая, что каждое неосторожное движение — это уже проигранная секунда, минута...

Тогда, после лагеря отец подвел меня к тренеру (видно, заранее условился с ним):

— Вот из этой размазни надо мужчину сделать.

Это я-то размазня! И снова от незаслуженной обиды загорелась щека.

Как я тогда старался доказать всем, всем: не нужно из меня делать мужчину. Я и так мужчина. Да неужели же вы не видите?

Прямо после уроков оставался на занятия гимнастической секции. Потом домой, схватить на кухне что-нибудь перекусить. Матери днем никогда не бывало. Кроме непосредственной работы в поликлинике, где она была заведующей, у нее всегда была масса каких-то общественных дел, партийных поручений. Медицина, организация работы поликлиники — в этом она была фанатиком. Помню, сколько энергии и сил отдавала она организации первого жилищного кооператива для медицинских сестер. Кажется, это вообще был чуть ли не первый строительный кооператив в Киеве. Ее хватало на все, но зато, когда она добиралась до дому, силы покидали ее. Не этот ли фанатизм, не это ли постоянное напряжение в конце концов и увели ее так рано из жизни?

Но фанатизм матери, кажется, добавлял сил мне.

Сделал уроки (между математикой и русским погонял в футбол) — и в бассейн. Усталости не было. Появлялась только злость: проплыть быстрее, проплыть лучше. Чем я хуже других!

В нашей старой киевской коммунальной квартире все события обсуждались на кухне. После возвращения с работы взрослые усаживались чаевничать. Тут же крутились и мы с Аликом, сыном Нины Андреевны, единственной неработающей в нашей квартире. Впрочем, неработающей — это только так считалось. Занимаясь домашними делами, Нина Андреевна уставала к вечеру не

меньше, чем все остальные. И тоже с удовольствием усаживалась за вечерний чай, когда можно отдохнуть, поговорить спокойно.

Сюда, на кухню, принес я свои первые грамоты, полученные на соревнованиях по плаванию. Здесь же объявлял об очередных своих увлечениях. Господи, чем только я тогда не занимался!

Появлялось объявление: прием в школу танцев. И я записывался в школу танцев. В фотокружок — и я туда. Разводил рыбок. Жили у нас в доме кролики. Росли в ящиках экзотические растения.

А в плохую погоду мы с Алькой забирались на кухню и играли в Нахимова. Мастерили корабли из бумаги. Передвигались они при помощи хитроумных механизмов из ниток, катушек и спичечных коробков. Были на них и пушки, стрелявшие порохом собственного изготовления. Какие баталии разыгрывались на кухонном \ столе, превращенном нашим воображением в разбушевавшееся море! Какие хитрые стратегические замыслы осуществлялись на клеенке! Мне тогда и в голову не приходило, что детские игры в морские сражения смогут привести когда-нибудь к настоящим морским сражениям (правда, спортивным). Что вместо бумажных корабликов придется управлять настоящими. Что вместо ниток и катушек в руках будут шкоты и руль яхты.

Гимнастика, акробатика, футбол, кружок танцев и фотографирования — все это отступило перед плаванием. Стало законом: пришел на тренировку — работай! Нас было много у тренера. На всех времени не хватало. Да и по нынешним критериям особой методической подготовкой тренер не отличался. Он не ставил перед учениками задания на отдельные занятия, не разрабатывал задач на более длительное время. Пришел в бассейн — плавай — вот его главная установка. И мы плавали. Не задумываясь, почему так, а не иначе. Почему столько метров, а не больше и не меньше.

Пришел в бассейн — плавай! И я плавал. Чем больше, тем с большим удовольствием. Плавал брассом год, два. Плавал бы и больше, если бы в программе не появилась новая дистанция — 200 метров. На 200 метров меня не хватало. И тогда стал задумываться — почему? Почему меня не хватает, а вот его хватает? Вместе же ходили на тренировки, мерили из конца в конец бесчисленное количество раз дорожки. Почему?

В пятнадцать лет уже не принимаешь на веру то, что еще год назад казалось само собой разумеющимся.

Пришел в бассейн — плавай! А зачем? А сколько? А как? Может быть, вот тогда, когда появляются эти вопросы, и проходит детство?

Как? Зачем? Сколько? От этих вопросов уже никогда никуда не уйти. И чем больше знаешь, чем больше испытал и проверил, тем острее становятся они. Вот уж, кажется, сейчас столько испытано вариантов, в таком количестве соревнований они опробованы. И все-таки каждый раз, отходя от берега, снова и снова задаю себе те самые вопросы. Ищу на них ответы. Пожалуй, будь с кем посоветоваться, обсудить их, было бы легче. Но так уж сложилась судьба, что давно, очень давно я, по сути, предоставлен сам себе. Конечно, тренер обычно есть, но...

Вот даже здесь, в Киле, когда осталось несколько дней до первой олимпийской гонки, уходим в море с Виталием чаще одни. Договорились с экипажем норвежца Лунде, что будем вместе настраивать яхты. Потом присоединился к нам поляк Хольц. Так и ходим в море — три "Темпеста", друг по дружке проверяем вооружение. И если бы еще со стороны всегда за нами наблюдал тренер, было бы намного легче. Со стороны всегда виднее. К тому же опытный глаз, заинтересованный глаз ох как нужен! Но его обычно нет. Конечно, я не могу сказать, что Костя Мельгунов ко мне относится равнодушно. Если его о чем-то попросить, он всегда поможет, ответит. И все равно одиноко.

Чтобы помощь была активной, для этого нужно ходить на все тренировки, наблюдать, фиксировать время. Короче, делать то, что, по нашему общему представлению, должен делать тренер. Но катера нет. И тренер остается на берегу.

В силу разных причин у нас в парусе получилось, что функции тренера сводятся скорее к иному. Не тренер, а организатор. Да и организатор тоже не совсем правильно. Администратор, может быть? Договориться о транспорте, о погрузке, еще о каких-то технических мелочах. А их у нас в

парусе бездна. Конечно, это все нужно, без этого не обойтись. Но тренер ли должен этим заниматься? Есть же, например, у футболистов в команде даже должность такая — администратор. Так почему же у нас, в парусной сборной, этим должен заниматься все тот же тренер?

Парусная сборная — это огромное хозяйство. Каждая яхта со своим вооружением — уже целый комплекс забот, ничего общего не имеющий непосредственно со спортом. А в сборной яхт сколько? И во сколько раз возрастают эти заботы? Так почему же их нужно раскладывать на плечи самих спортсменов и их тренеров? Почему не вменить их в обязанность специальному человеку?

Помню, здесь же, в Киле, был случай два года назад. Собственно, не случай. Так часто для нас заканчивались крупные соревнования. Но тогда я посмотрел на все это другими глазами, потому что вместе со мной на яхте выступал парнишка, впервые в жизни попавший на такие соревнования.

Закончилась предолимпийская регата. Уставшие после гонки, не успевшие переодеться и даже пообедать, мы разоружали свою яхту, готовя ее в дорогу. Потому что назавтра утром яхту должны были увозить из Киля. Неподалеку работали члены других наших экипажей.

Володя нет-нет, да и поглядывал в ту сторону, откуда доносилась музыка. Витюков явно был огорчен. Ему хотелось почувствовать себя именинником, вкусить радость удачи. А вместо этого все тот же труд. И никакой разрядки.

Да если бы была хоть малейшая возможность отложить дела, я бы сделал это. Даже из воспитательных мотивов: молодой спортсмен должен ощутить, что спорт — это не только труд (а я каждый день твердил ему: труд, труд, труд), но еще и радость вознагражденного труда. Он еще не был готов к тому, чтобы видеть эту радость в самом достижении цели. И кажется, воспринял необходимость возиться допоздна с яхтой просто как проявление моего деспотизма. А ему и до этого, когда он только вошел в мой экипаж, говорили: “Манкин тебя загоняет. Ты у Манкина забудешь, что есть радости жизни, не связанные с парусом. Он фанат... Всегда найдутся “доброжелатели”, пытающиеся вставить палки в колеса. Да, я действительно мало времени оставлял Витюкову для развлечений, но ведь в тот день, когда я предложил ему быть моим матросом, я довольно-таки подробно объяснил ему, что это значит. И он на все согласился.

Но в тот вечер, когда другие яхтсмены отдыхали и веселились, я снова думал о том, что как-то неладно организованы дела в нашей сборной. И меньше всего винил в этом тренеров.

Не отношу я это воспоминание к разряду случайностей, потому что оно лишний раз подтверждает: отсутствует четкая организация в сборной команде страны. У нас каждый действует сам по себе. Конечно, каждый класс требует своего. То, что годится для “Финна”, не подходит для “Солинга”. Но есть же общие закономерности, исходя из которых нужно строить жизнь в сборной команде. Мы часто бываем вместе. Еще чаще порознь. В парусном спорте самые крупные соревнования — чемпионаты мира, континента — проходят отдельно для разных классов судов. И все же каждому яхтсмену на каждой регате нужен прежде всего тренер. Человек, который не только поможет определить задание на сезон и на более короткий срок” но и проконтролирует, как задание выполняется. Сможет увидеть, в чем ты слаб и над чем тебе нужно работать. А для этого тренер должен бывать на соревнованиях.

Нередко приходится слышать: а что он там понимает (это о тренере), чего он сам-то добился в парусе? Но разве лучшие тренеры те, которые сами когда-то были чемпионами?

Уважение к наставнику нужно воспитывать с детства, с первых шагов в спорте. Пусть он не был великим яхтсменом, но он много видел, много думал, много знает и многому может научить. Вот каким должен быть тренер.

В те далекие годы, когда я только начинал заниматься парусным спортом, мне повезло. Было это время самого высокого подъема парусного спорта в Киеве. Нет, украинские яхтсмены не отличались большими спортивными успехами. Не было среди них даже мастеров спорта. Но была искренняя увлеченность парусами. Каждый в душе был мореплавателем, хотя не каждый в своей жизни видел море.

Парусом я стал заниматься, пожалуй, так же неожиданно, как в свое время плаванием.

Закончилась тренировка в открытом бассейне “Водника” на Трухановом острове. Бродил по песку, дума” все о том же: почему не даются эти проклятые 200 метров? На соседней водной станции “Медик” ребята готовили к плаванию яхты. Один из них, тот, что постарше, показался мне главным. Его я и спросил нерешительно: нельзя ли и мне заниматься с ними? Улыбнувшись и не задав ни единого вопроса, парень предложил помочь ребятам: “Приживешься, считай, что зачислен”.

Всего три швертбота — две “эмки” да один “Олим-пик” были в хозяйстве Николая Дудника, тренера парусной секции “Медика”. Ребята дружно возились вокруг них. Мне сразу же дали в руки паяльную лампу. Обжигали старую краску с днища лодки. Под огнем лампы краска вспучивалась, а мой сосед по работе — Толя Ветриченко — ловко скребком снимал ее с дерева. День пролетел незаметно. “Теперь бы недельку без дождя, — рассуждали ребята, поглядывая на небо, — успели бы выкрасить”.

Парусная секция. Еще утром не думал и не гадал, что когда-нибудь стану яхтсменом. А теперь шел домой вместе со своими новыми знакомыми, и они меня как равного приняли в свои заботы.

Алька, сосед, греб на шлюпке в “Воднике”. Повзрослевшие, мы сменили с ним игрушечные кораблики на настоящие лодки. И теперь говорили только о Днепре. Вода стала нашим общим увлечением. Жили мы у вокзала. Чтобы добраться до реки, нужно было сделать две-три пересадки, а там еще переправа. Все это занимало много времени и стоило уйму денег. Наш бюджет, слагавшийся из мелочи на завтраки, трещал. О транспорте забыли. Ноги сами несли нас через весь город к Днепру. Обратный путь, ради сокращения пролежавший в гору на площадь Богдана Хмельницкого, преодолевали из последних сил.

Занятия парусом отличались от всего, что было раньше. Тренировка начиналась с момента прихода на водную станцию. Заканчивалась, если не надо было спешить в школу и в запасе было разрешение родителей, отходом последнего катера переправы. Да и дорогой продолжал думать, что делать с лодкой.

Каждый день мой словарь пополнялся новыми словами. Морское ремесло требовало знания точных парусных терминов. Все имело свои названия: не лодка, а судно, швертбот. “Такелаж”, “нос”, “корма”, “кокпит” и множество других определений, постепенно становившихся само собой разумеющимися.

Не обходилось без курьезов. Команда залить воду в щель швертколодца показалась правдоподобной, и я тут же кинулся ее исполнять. Но щель-то сквозная, в ней ходит шверт, удерживающий судно от дрейфа. Смех Николая и шутки ребят показались обидными. Что ж, такова участь всех новичков, соприкоснувшихся с плаванием. И обида быстро прошла.

Вооружить или разоружить судно было для меня огромным удовольствием. Любил возиться на яхте, хотя не все давалось легко. И очевидно, оттого, что знания были куцыми, Николай казался нам крупным теоретиком: он мог ответить на любой наш вопрос.

К концу лета проходило первенство города. Заболел матрос на “эмке” Дудника. Николай взял меня в гонку. Заняли мы шестое место. Тогда все мне казалось непостижимым — как видеть ветер, почему не сталкиваются несколько десятков судов, лавирующих рядом, как ставить паруса под нужным углом к ветру? В одной из гонок мы проходили вдоль полузатопленной баржи. Николай сказал, что на этом галсе мы выиграли сто метров. Но как он знал, что тут безопасно? И я слышал в ответ снова новые слова: “лоция”, “рельеф дна”, “мели”, “течения”...

Зима прошла в теоретических занятиях, когда в крохотной комнатке на Пушкинской улице негде было повернуться. А весной снова Днепр.

Поистине это было золотое время киевского паруса! Его культивировали почти все общества. И не мешало то, что иногда по несколько часов простаивали на переправе (а случалось такое в не пляжную погоду), мокли под дождем и мерзли под ветром.

Как здорово было на Днепре! Купаться начинали чуть ли не со льдинами. Гребли на шлюпках и байдарках. Иногда доставалось и учебное каноэ — предел наших внепарусных мечтаний. Во время разлива лодки, яхты ходили по острову, задевая за покрытые весенним пухом ветки лозы, лавируя между стволами деревьев. Днепр был нашей мечтой, нашим домом. Всем.

Огорчило известие, что Николай Дудник, оканчивающий институт, уходил с тренерской работы. Парус в “Медике” прекращал свое существование. И тогда случай привел меня в лучшую парусную секцию Киева. Группировалась она на водной станции ДОСААФ. Тренером был Сергей Машовец. О нем я еще, наверное, не раз вспомню в этой книге. А чтобы коротко охарактеризовать Машовца в те годы, достаточно нескольких слов: человек, для которого не было жизни вне паруса, вне его романтики, вне его истории и традиции. Человек, в лучшем смысле свихнувшийся на парусе. И как он умел говорить обо всем этом! Как слушали мы его раскрыв рты, как забывали обо всем на свете! И как радостно бросались исполнять любое задание тренера! Он был для нас всем: учителем, другом, примером. Природа щедро одарила этого человека — за что бы он ни брался, все ему удавалось. И он точно так же щедро делился с нами, пацанами, своей увлеченностью, своей талантливостью, что ли. А еще одарила его природа тонким чутьем и способностями педагога.

Это были времена, когда все, что касалось яхт, парусов, было священным. Мы были помешаны на кругосветных путешествиях. Мы, разбуженные среди ночи, могли описать маршрут Магеллана. Мы знали наизусть скорость каждого чайного клипера. Песни пели только морские, стихи сочиняли только о парусах. И каждый из нас был глубоко убежден, что непременно станет сильнейшим в мире. Во всяком случае, в моих планах, разработанных Машовцом, эта цель значилась как само собой разумеющееся. И все тренировки, да что там тренировки — жизнь, — все было подчинено одной цели.

Мы равнялись на Машовца. Он умел увлечь и умел учить. Я всегда знал, над чем и для чего работал. Всегда был уверен, что тренер все видит, все запоминает и во всем поможет.

У нас было немного яхт — новых и стареньких, таких, которые сейчас были бы хуже списанных. И как мы их холили! Я был третьим рулевым на “Олимпике” под названием “Риф”. Третьим! Редко удавалось походить на яхте, но от этого желание тренироваться становилось еще большим. А уж коль нельзя сесть на яхту, драил судна других, красил, строгал. Я до сих пор помню свой первый выход на “Олимпике” в летний день 1954 года.

Солнечно. Тихий ветерок запутывается в зеленых берегах Матвеевского залива. Блестят на солнце весла академичек, байдарок. “Копают” воду каноисты. Несколько парусов перечеркнули дальний берег.

Записав в вахтенный журнал выход, поднял коричневый парус. Осторожно, чтобы не царапнуть случайно бортом о бон, вывел “Риф” и прыгнул в судно. Южный ветер затрепетал в парусине. Подобрал грот, и “Олимпик” двинулся вперед. Против ветра шел короткими галсами, будто по серпентине. Сидел на слани внутри кокпита. Так удобнее подбирать парус, легче рулить. И все время ждал чего-то необычного. Каждый маневр старался продумать вперед, вспоминал, как там положено по теории. Главное, избежать аварии, не перевернуться. Даже и в тихий ветер, стоит чуть зазеваться, не заметишь порыва — и пиши пропало.

Галс за галсом. Успокаиваюсь и начинаю видеть окружающее. Один, второй, третий круг по заливу. Без тренера выходить в Днепр запрещено. И вот пора уже возвращаться. На боне Володя Александров, первый рулевой. Ему и право первоочередности. Его слово — закон.

Долго еще после тренировки руки ощущали румпель и шкоты, а в ушах жил всплеск воды о форштевень. Мне снились в ту ночь большие парусники, кругосветные путешествия.

Законы, установленные Сергеем в секции, были строги. Бюро парусной секции в отсутствие тренера обладало полнотой власти. Как-то, придя раньше других на Днепр, я вооружил “Олимпик” и ушел. Вообще-то такие “пиратские” повадки — раньше пришел, захватил яхту — были не в чести в ДОСААФ. Но на “Медике” часто действовали именно так. И вот, вспомнив правила “Медика”, я вооружил “Олимпик” и ушел на тренировку. А уж когда уходил по Днепру, забывал обо всем.



Тренировка сложилась не совсем удачно — в заливе Водников я перевернулся. И чтобы никто ничего не узнал, подтащил яхту к берегу, просушил паруса. На базу возвращался не со спокойной совестью.

Встретили меня не очень приветливо — ушел на тренировку самовольно. Вернулся поздно, а ведь еще два рулевых ждали своей очереди. Но так бы, наверное, для меня все и кончилось небольшими упреками, если бы не мелочь. Кто-то из ребят заметил на топе мачты... водоросли.

“Это что же, облака из водорослей попались тебе на пути?” Как ни пытался отвертеться, как ни уверял, что ничего не знаю, пришлось все же сознаться в том, что опрокинулся. И вот здесь-то бюро секции устроило надо мной суд: любой нечестный поступок (а ведь я не сознался) карался очень жестоко. Мнение бюро было единогласным: отчислить (тренера в Киеве не было).

Отчислить?! Как отчислить? И я упрашивал, умолял позволить мне хотя бы подметать пирс водномоторного клуба. Только не отчислять. Только не лишать меня паруса.

И я подметал. Драил, чистил, отработывал свои грехи.

С какой завистью вспоминаю я те времена бескорыстной, безоглядной влюбленности в парус. И с какой благодарностью вспоминаю своего первого тренера, укрепившего во мне эту влюбленность, научившего работать и верить в то, что трудом можно добиться всего. Но трудом ежедневным, ежечасным. Мы и по улице тогда не ходили — лавировали, избегая столкновений в самой большой толпе. Мы троллейбусы и трамваи не просто ожидали на остановке — мы выбирали место, как на старте, чтобы угадать, где окажется дверь вагона. Выработывали реакцию, стараясь ступить вслед за проходящим транспортом.

Да, парус был целью жизни, смыслом жизни. Хотя не только он заполнял жизнь. Была еще тяжелая работа на стройке — бетонщиком, автослесарем, арматурщиком. Вечерами — школьные классы. Звонок на урок или гудок к началу рабочей смены выводили меня из состояния мысленной тренировки, но, закончив занятия или работу, не имел более приятного занятия, чем думать о парусе.

В 1955 году я окончил школу с серебряной медалью и поступил в строительный институт на вечернее отделение факультета, сокращенное название которого — ПБЖКСС — даже и выговорить было невозможно. А означало оно — железобетонные конструкции, новые в строительстве. Мечтал стать, как и отец, строителем.

И снова работа, студенческие аудитории, а в ДОСААФ — чудесно оборудованные парусные классы. В них мы под руководством того же Машовца изучали теорию паруса, историю паруса, разрабатывали стратегию гонок, которых еще не было. Знакомились с лучшими мореходами прошлого и самыми знаменитыми яхтсменами настоящего. Пауль Эльвстрем, например, казался мне таким знакомым! Я знал чуть ли не все его гонки. Это Машовец учил меня, что именно Эльвстрем, олимпийский чемпион в девятнадцать лет, будет когда-то моим соперником и что именно к встрече с Эльвстремом я должен готовиться. И я готовился, я мечтал о ней.

Много лет прожил я уже в парусном спорте, много видел. Но не помню другого такого одержимого парусами и яхтами коллектива, как в те пятидесятые годы в Киеве. Когда проваливались под лед, добираясь до водной станции. Когда переплывали Днепр, если не было переправы. Не существовало таких преград, которые могли бы помешать тренировке. Отработал ночную смену, а утром уже на реке.

Теперь через Днепр проложен мост. А вот ходить яхтам по Днепру в районе Киева запретили. А как мы любили гонки по Днепру на приз открытия сезона, посвященные Дню Победы! Шли от Киева до устья Десны и назад. Каким торжественным было открытие соревнований! Подъем флага. Выстроенные яхты, каждую из которых придирчиво проверяет техническая комиссия, обычно возглавляемая строгой Надеждой Яковлевной Христянговской. Неаккуратно подготовленные к соревнованиям лодки, да и спортсмены не допускались. Тут уж закон был неумолим.

Одной из первых таких гонок была для меня весенняя 1955 года. Стартовали при низовке (так называли мы южный ветер). Шел на “Олимпике”, прижимаясь к берегу, чуть ли не цепляясь за

нависшие над водой коряги: лишь бы уменьшить действие течения — поднимались же вверх по реке. За водной станцией Дворца пионеров Днепр резко поворачивал на запад. А сразу за поворотом — мост. Под правым берегом путь был короче и течение меньше. Но пересекать реку нужно было, поймав усиление ветра. И если маневр удавался, сразу получал большое преимущество.

Под мостом, вокруг быков, бушевала, клокотала вода. Казалось, так и тянет маленький швертбот в эту круговорот, просто на быки. Но у самых бетонных громад резко привожусь, и бык пронесется мимо. Над головой грохочет поезд. И чувствуешь себя чуть ли не повелителем стихии. Остаются позади ослепительные днепровские пляжи. Вот и Черторой промелькнул за бортом яхты. Мечешься от берега к берегу, выбирая самый удачный кратчайший курс.

В этой гонке мне все удавалось. Казалось, не упустил ни одного захода ветра, не проворонил ни разу нужного момента для перехода от одного берега к другому. И уже течение не враг, а друг. И речной трамвайчик не препятствие, а, наоборот, помощь, если удастся прокатиться хоть немножко у него на волне.

Плывут по Днепру сорванные половодьем кусты, ветки. И мчится “Олимпик”, преодолевая течение, прямо на бело-красный бакен в устье Десны. Тот самый бакен, что означает поворот назад.

Ну а назад уже сплошное удовольствие. Течение со скоростью 5—6 километров в час само несет к финишу. Оглядываюсь — нет, никому не догнать меня. Устраиваюсь поудобнее, достаю бутерброд. Наступает полное самоуспокоение. На радости пролетаю под железнодорожным мостом не в том пролете. Вот тебе и пообедал, вот и успокоился. Что же делать? Поворачивать, снова в бурлящем потоке подыматься вверх против течения, разворачиваться за мостом и потом уже спускаться через судоходный пролет, как предусмотрено инструкцией гонок? А может быть, сойти? А как же команда?

И снова впереди грозные быки и ревушая вокруг них вода. Но нет уже того хода. И соперники не за спиной, а мчатся на полных парусах навстречу.

Вместо лидерства роль догоняющего. А тут еще, как назло, прицепился к шверту огромный куст, из тех, которые раньше проплывали мимо. Уж если не повезет... Финишировал вторым. Горечь поражения, когда уже мерещились поздравления с победой. И на всю жизнь вынесенное правило — никогда не успокаиваться.

Жаль, что многого этого нет сейчас в Киеве. Нет гонок по Днепру, которые вырабатывали умение бороться с течением и лавировать. Нет торжественных дефиляд по праздникам, когда яхты в общем строю с катерами, весельными лодками проходили вдоль набережной и пляжей, вызывая восхищение тысячи зрителей.

Быстроходные “Ракеты” и “Метеоры” вытеснили с реки яхты, выселили из Киева яхтсменов. Правда, взамен спортсмены получили огромное водохранилище, целое море. Но, переселившись на новое место, не захватили яхтсмены с собой главного — славных традиций. Они остались по эту сторону шлюза. И строгой Надежде Яковлевне Христиановской приходилось все реже, да и труднее инспектировать. И вряд ли услышишь теперь, что спортсмен не допущен к гонке из-за неряшливого вида или из-за того, что подняты грязные паруса.

Теперь настали другие времена. Тренировки обычно в слабый ветер. Чуть задуло больше трех баллов, судьи отменяют гонки. И не из-за трудностей борьбы в таких условиях: не хватает катеров, трудно обеспечить безопасность соревнований. На тех же, кто все же поднимает в тренировке паруса, смотрят как на чудаков. А мы мечтали о сильном ветре. Стоило задуть, как ни одной яхты не оставалось на берегу. Каждый старался блеснуть мастерством, бесстрашием перед природой. И если кто переворачивался, не справившись с порывом, остальные сразу же бросались на помощь. А потом на берегу разбирали по косточкам, как это произошло, почему, как вел себя экипаж.

Мы ждали сильного ветра.

...Пришел с работы. На носу экзамены. Допоздна засиделся за книгами, а потом побежал к Машовцу домой.

Сереза, что мне завтра делать? ...

Пройди до Десны и назад...

Проснулся. По привычке сразу выглянул в окно. Ветер трепал деревья, разбрасывал сломанные ветки, сорванные листья. Дым над трубами ТЭЦ вился клочьями. "6—7 баллов, пожалуй, будет", — отметил про себя. И бегом на Днепр. Разве можно упустить такую удачу! Правда, в 6—7 баллов даже Машовец не очень охотно выпускал. Но сегодня его не должно быть на реке, а задание он мне дал вчера.

Штормовой ветер раздул сильную волну. Тучи, казалось, задевали воду и поливали не дождем, а впитавшимися в них волнами.

Быстро вооружил "Олимпик", спустил на воду. Рабочие на водной станции пытались остановить: с ума сошел, в такой ветер!

Десять километров вверх по Днепру шел больше четырех часов. Ветер будто воздвиг перед яхтой непробиваемую стену. Пройти сквозь нее было невозможно. Приходилось толкать ее и продвигаться следом за ней. Несколько раз подходил к берегу, когда яхта чуть ли не доверху была полна воды. Отливал воду, и снова против ветра, против течения.

"Олимпик" зарывался носом в воду, потом, словно выпрыгнувшая из волны рыба, взлетал вверх. И снова вниз. Вверх. Вниз, вверх. Руки горели, натертые мокрыми шкотами. Горели щеки, исхлестанные ветром. Но о том, что шел этот путь четыре часа, даже больше, узнал лишь тогда, когда, огибая створный бакен в устье Десны, глянул на часы — раньше было не до этого. Обратный путь пролетел за 18 минут.

В тот день я себя чувствовал покорителем стихии.

В тот день мне казалось, что нет такого, с чем бы не смог справиться. И все это дала борьба с ветром, единоборство со стихией.

А сколько похожих дней было на Днепре! Наверно, вот из-за таких гонок на бурной реке и сложилось позже убеждение, что Манкин силен только в сильный ветер. Да, что греха таить, было в этом утверждении немало правды: сильный ветер мне всегда был по душе. В шторм лучше чувствуешь, что человек могущественнее стихии. Между прочим, большинство украинских яхтсменов моего поколения тоже любят сильный ветер. К этому приучил нас Днепр. Мы росли на нем, крепили и мужали. Ведь и мастером спорта я стал на Днепре, когда маршруты гонок не уходили дальше устья Десны и Жукова Острова. Именно на Днепре подготовился я к тому, чтобы преодолеть заветный рубеж. А в те годы стать мастером можно было, лишь заняв первое-второе места в стране или дважды на протяжении трех лет поднимаясь на третье место.

Сегодня мастеров спорта в парусе много. Их подготовку планируют не единицами, а десятками. Но почему же мастера нередко так боятся ветра? Почему именно мастерства не хватает нынешним мастерам?

И снова приходится говорить о тех, кто учит молодежь. С Сергеем Машовцом у нас в дальнейшем пути разошлись. Мы пытались снова сойтись, снова расходились. Но как бы ни сложились наши взаимоотношения, как бы ни изменились они, я всегда буду помнить того Машовца, с которым познакомился в 1954 году, — одержимого, увлеченного. И навсегда сохраню благодарность за то, что научил меня не только азам мастерства (это, может быть, и другой мог бы преподавать). Главное, научил дерзать, мечтать о победах и добиваться их. В те годы, когда в Киеве не было ни одного мастера спорта по парусу, Машовец писал в моих планах: выиграть первенство страны.

А чуть позже — стать сильнейшим в мире. И даже совершенно конкретные задачи ставил передо мной, мальчишкой, — сразиться с Паулем Эльвстремом.

Пауль Эльвстрем стал моей мечтой. Воплощением высшего мастерства в парусе. И когда через много лет я встретился с Эльвстремом — не в гонке, на берегу, растерялся. Он подошел ко мне, поздоровался и что-то сказал. И я, к тому времени уже кое-что повидавший в парусном спорте, растерялся как мальчишка. Это была встреча с мечтой юности. И оттого, что она осуществилась, я вдруг снова почувствовал себя мальчишкой с Днепра, дерзко мечтающим о высотах мастерства. Но если одна мечта осуществилась, то почему бы не претвориться в жизнь другой!

Вот так юношеские планы придали мне смелости в годы спортивной зрелости.

Воспоминания детства принято идеализировать. И воспоминания юности. Но, право же, все, что я рассказываю о моем первом тренере, не идеализация. Я многое повидал, многое испытал. Но не изменил своего мнения о том, что мальчишке, пришедшему в парус, школа романтики нужна не меньше, чем школа мастерства.

У нынешних мальчишек много яхт. Есть такие, каких в наше мальчишечье время не было. “Кадеты” “Оптимисты”, “ОК” и другие юношеские классы. Одни из них “объезжены”, с другими юные спортсмены только знакомятся. И конечно же, “Финны”, “Летучие голландцы”. Для мальчишек проводится много специальных соревнований — первенства республик, Союза, разнообразные регаты. Для них созданы детские парусные школы. Но где их воспитанники? Почему из года в год в списках победителей соревнований для взрослых одни и те же фамилии? Чего не хватает юным? Внимания? Оно у них есть. Яхт? Да нет, и здесь не так уж плохи дела. Может быть, дерзости, смелости сразиться с уже известными мастерами? А может быть, чего-то другого?

Сергей Машовец учил нас быть самостоятельными, уметь принимать решения в трудных ситуациях. И неудивительно, что многие его ученики стали тренерами. Они готовились к этому с первых шагов в парусе.

Я не был тренером, хотя были в моей жизни времена, когда тренировал других. Но это были кратковременные эпизоды. А вот о роли тренера, о его месте думал много и думаю. Легко всю ответственность сваливать на тренера. Но всегда ли он виноват? Ведь у него так много обязанностей, так много забот и так мало времени на то, чтобы заниматься непосредственно тренерской работой. Отсюда пробелы в воспитании учейи-ков, в работе по повышению мастерства юных. Да и у самих тренеров так много упущений — им негде учиться: ни один спортивный вуз страны не готовит специалистов парусного спорта. Да и семинары, курсы — это такая редкость.

Растут ученики, совершенствуется их мастерство. И неизбежно наступает день, когда они практически по своим спортивным результатам превосходят учителя. Но учитель все равно всегда должен стоять выше уровнем тактического мышления, теоретической подготовкой. А для этого сам учитель должен быть вечным учеником.

...Далеко завели меня мысли 19 августа 1972 года. К реальности вернул бой часов. Через пять минут уже вместе с мастерами сдирали краску с кия. Потом спиливали лишние десятые миллиметра, полировали, красили.

Вторая половина дня началась с обмера парусов. Когда к моему спинакеру привязали пятикилограммовую гирию, а именно под такой нагрузкой проверяли соответствие паруса стандарту, у меня замерло сердце. Показалось, что к легкому нейлону прикрепили стокилограммовый груз. Так и есть, размер не выдержан.

Нужно перешивать. На стол лег грот. И снова замерло сердце. На этот раз миллиметр в миллиметр.

Пока Дырдыра с Толстиковым — нашим запасным — возились с лодкой, я вместе с американским закройщиком Руди занялся спинакером. Только часов в семь вечера вспомнил снова, что у меня день рождения. Да и то, наверное, потому, что ребята потащили меня в комнату руководителя делегации, где был накрыт праздничный стол.

Я так устал, что, когда мне вручили подарок, еле сдвинул его с места — подарили-то пудовую гирию, на которой зубилом было выбито: Валентину от сборной команды в день рождения.

Пришли тренер команды ГДР Фоглер, Руди, Томаш Хольц. Зазвучала музыка.

Вспомнили, как год назад на первенстве мира в Швеции я сам себе преподнес необычный подарок.

Первую половину дня провозился с мачтой — менял краспицы. Чуть не опоздал на старт. В проливе Каттегат, где проходила регата, было сильное течение. А в тот день особенно усилилось, поддерживаемое ветром. Ушел со старта первым. Куда повернуть? Выбрал направление влево, ближе к островам, чтобы пересечь фарватер. Вместе со мной пошел Лунде и еще несколько экипажей. Те же, что никак не могли преодолеть течение в стартовой зоне, повернули в противоположную сторону. Их понесло по огромной дуге, но к первому знаку они вышли намного раньше нашей группы. Лунде и еще кто-то сошли с дистанции. Я на втором круге повернул вправо и сел на мель. Финишировал вместе с американцем Линвиллом. Я был тридцать третьим, он еще дальше.

На берегу меня встретили веселыми шутками: а что же ты хотел? В день тридцати трехлетия и положено приходить тридцать третьим.

Да, разные бывали дни рождения. В 1967 году в Ханко, тоже на первенстве мира (еще на "Финне"), 19 августа был свободный день. Но радости не было: потянул ногу и теперь хромал по берегу...

Расходились поздно вечером. Перед тем как идти спать, пошел посмотреть на яхту. В свете электрических фонарей ее переделанный киль сверкал как зеркало. Обошел со всех сторон. Ну что ж, спокойной ночи тебе, Валентин. Вот и еще один год прожит. Начался тридцать пятый. Что он принесет? Во всяком случае, ждать недолго. Тридцать пятый год жизни начинается с участия в Олимпийских играх. Третьих в моей жизни. В Японии был запасным. В Мексике выступал на "Финне". Теперь на "Темнеете",

Так закончился этот еще один день рождения, проведенный вне дома.

## **ПЛЫТЬ! ЛЕТЕТЬ! ЧТО ТЕБЕ НУЖНО, ЧЕЛОВЕК XX ВЕКА!**

На рейде выстроились чудесные корабли. Утреннее солнце нежно розовело в их парусах. Казалось, ожили прочитанные в детстве истории. Вот сейчас пронесется над тихой гаванью громовой раскат пушки с флагмана, и вся флотилия полетит навстречу опасностям и приключениям.

Но тихо было в гавани. Ничто не нарушало мирного утра. Только чайки носились над водой, и каждая из них тоже казалась крохотным парусником, распустившим под ветром свои бело-розовые крылья.

Почти все крупные парусники, из тех, что ныне бороздят моря и океаны, собрались в Киле на этот удивительный парад. Будто бы устроители олимпийской регаты задались целью наглядно показать, как развивался парус. Только не от простого к сложному, а наоборот — от сложного к простому. От тех времен, когда парус был средством передвижения, средством борьбы с расстояниями и ветром. Когда парус дал человеку скорость, такую необходимую ему для познания мира, для открытия неизведанного. словно из тех времен пришли сегодня в Киль бриги, шхуны, кэчи, чтобы приветствовать своих меньших братьев.

Право же, меньшими братьями этих великанов парусников можно назвать сегодняшние яхты олимпийских классов. Они взяли у старших все лучшее — лучшие обводы корпусов, лучшие формы парусов, лучшие виды такелажа. А потом лучшие, современные конструкторы преобразовали их в соответствии с достижениями судостроительной техники и аэродинамики, со знаниями, накопленными разными отраслями науки. И вот родились современные гоночные яхты — легкие и быстрые, послушные и маневренные, изящные и грациозные.

Чудо как хороши они на фоне этих огромных парусных кораблей! И право же, рядом с современными крейсерскими яхтами они тоже чудесны.

Конечно, наши маленькие суденышки неспособны к трансатлантическим и транстихоокеанским гонкам, которые становятся все более популярными. Лучшие рулевые наших лодок не пользуются такой славой, как победители одиночных плаваний. Да, я тоже восхищаюсь Чичестером. И мне вовсе не нужно заглядывать в записную книжку, чтобы ответить на вопрос, сколько дней длилось плавание “Джипси Мот IV” от Плимута до Сиднея и назад. Я и так помню: 274 дня, причем 48 из них — стоянка в Сиднее. Помню, что именно в 1967 году Чичестер установил рекорд скорости и дальности одиночного плавания. От Плимута до Сиднея, огибая мыс Доброй Надежды, отважный мореплаватель преодолел 13800 миль, а от Сиднея до Плимута, вокруг мыса Горн — 14 700 миль. И все эти бесконечные мили — один. И все эти долгие дни и ночи — один. Один в ревущий шторм и в бесконечный, изнуряющий штиль. Всегда один.

Да, я преклоняюсь перед Чичестером. Но мне по душе не такие вот одиночные плавания. Мне по душе борьба с соперником, которого видишь. Гонка, в которой чувствуешь дыхание преследуемого или преследователя, в которой все более кратковременно и от этого более напряженно и драматично. Каждая регата — это семь дней, где ни один непохож на предыдущий. И как бы ты ни закончил сегодня, завтра снова все сначала. И так всегда.

А все же в далеких спортивных плаваниях тоже много привлекательного. Недаром они завоевывают все большую популярность. Сколько десятков парусных лодок бороздят летом озера и реки, моря и водохранилища. Сколько сотен людей с нетерпением ожидают отпусков, чтобы, забыв обо всем на свете, видеть над собой парус, а впереди — бесконечную водную дорогу.

С каждым годом таких яхтсменов становится все больше. Они повелевают “Фолькботами” и “Драконами”, яхтами собственной постройки и полутонниками. И даже если они плывут всего лишь на туристской байдарке с косым треугольничком на тонкой мачте, они все равно из одержимого племени покорителей ветра.

И может быть, это покажется странным, но именно среди вот таких полутуристов-полуспортсменов наиболее живучи парусные традиции. Именно среди них скорее всего найдешь истинных знатоков и ценителей истории паруса.

Мы, спортсмены, нередко пренебрежительно отзываемся о них, называя их эдак свысока — “крейсерщики”. Но справедливо ли это? Ведь они отдают свое время, свою любовь парусу, не ожидая взамен никаких наград. Для них вознаграждение — это проведенный на яхте отпуск, когда на берегу остаются все заботы. Это бессонные ночи на вахте и борьба со штормом, из которой они умеют выходить победителями. Это радость тихих рассветов, когда яхта почти недвижима, и только легкое журчание воды под днищем свидетельствует о том, что она плывет. И даже зарядившие на несколько дней дожди, без просвета и устали поливающие холодной водой. Как будут и они вспоминаться потом, после плавания! И как будут мечтать даже и о них зимними вечерами, перекраивая паруса, составляя маршруты следующих путешествий!

Да, все больше людей ищет отдохновения в парусе. Нередко знакомство с яхтой происходит в немолодом возрасте. Но от этого оно еще более прочно.

Те, кто не знаком близко с парусом, считают, что крейсерские плавания — что-то вроде отдыха на плавучей даче. Понятно, мол, почему у него так много сторонников. Но нет, совсем не это созывает в рать яхтсменов уставших от работы и забот, жаждущих перемен и действия.

Крейсерское плавание — это занятие для мужчин. В нем проходят испытание на мужество, находчивость, выдержку, товарищество.

В крейсерских плаваниях нет таких острых моментов, как в спортивных гонках. Нет сокращенного во времени напряжения стартов и лихорадки финишей. Но есть то, без чего немислим парусный спорт вообще, — столкновение со стихией.

Нынешняя жизнь так организована, что человек почти не бывает наедине с природой. Особенно городской житель. И вот тоска по общению с природой, мне кажется, одна из причин, приводящая новобранцев на водные станции, в яхт-клуб. Почему именно в яхт-клубы? Да потому, что в каждом из нас живет мальчишеская тяга к романтике. А что же, как не паруса, сегодня наиболее наглядно воплощает ее? Я не встречал еще человека, который бы проводил равнодушным взглядом белый парус на фоне неба — синего ли, серого — безразлично.

Человек жаждет романтики. Не этим ли объясняется и то, что- все больше сторонников завоевывает, например, стрельба из лука. Еще недавно у нас в стране ею занимались единицы. А теперь только и слышишь о том, что создаются новые и новые клубы, обычно именуемые “Робин Гудами”. Люди в возрасте, которые раньше будто бы проявляли полное равнодушие к спорту вообще, вдруг становятся заядлыми поборниками лука. Во Львове лук стал чуть ли не повальным увлечением среди инженеров-приборостроителей, электронщиков. Люди самой современной профессии и один из древнейших видов... Хотел сказать, спорта, но удержался. Ведь лук не был спортом. Он, как и парус, был когда-то жизненной необходимостью. Стрелами добывали пропитание. Стрелами защищались от врагов. И когда все это ушло в прошлое, в человеке продолжала жить благодарность к луку, помогавшему когда-то выжить.

Нынче стрельбой из лука, как правило, занимаются не на стадионах. Местом тренировок становятся луга и лесные поляны, тенистые парки. Романтика вида требует романтического ореола.

Оторванному, цивилизацией от общения с природой человеку и парус — будто пароль, дающий право на возвращение в молодость. Парус юн всегда. И те, кто отдает ему свои души, тоже всегда молоды. Вот почему, наверное, все больше новобранцев встают под паруса.

Их не останавливает то, что нередко так называемые яхт-клубы — в основном просто стоянки на берегу водохранилищ, рек. Что негде в непогоду обсохнуть, в холод обогреться. Что негде зимой хранить суда. Крейсерщиков это не останавливает. Они готовы мерзнуть, мокнуть, но лишь бы вблизи яхт. И не останавливает, что не продаются яхты для личного пользования. И вот десятк, сотни людей- начинают строить сами. Похвальная самодеятельность. К сожалению, конструкторы-любители иногда забывают о том, что лодка должна плыть, пренебрегают законами судостроения. И тогда все долгие труды идут насмарку.

Нынче парус становится массовым оздоровительным средством. Учитывая это, не мешало бы создать, быть может, консультационные пункты для судостроителей-любителей или семинары, курсы? Пробел пытается заполнить журнал “Катера и яхты”, печатая чертежи, советы. Но как этого мало!

\* \* \*

Когда возник парус? Где? На эти вопросы ответов уйма.

В египетских пирамидах находят изображение лодок с парусами.

Древнерусские былины рассказывают об удальцах, ходивших по морю на ладьях. И легендарный Садко умел управлять парусами.

Для чего возник парус? Тут уж никаких разногласий — для того чтобы быстрее преодолевать водные просторы. Люди стремились к общению, и парус способствовал этому. Он возник как средство мирного сосуществования, мирного познания мира. И как очень часто случается в этом свете, прошел через множество испытаний, узнал множество трансформаций.

Парус расширял границы познания. И одновременно нес угнетение дотоле свободным. Под парусом отважные мореплаватели открывали новые земли, а вооруженные армады, снова-таки под парусами, покоряли эти земли.

Противоречива история паруса и богата. В английском пергу “Фалмут стоит, как памятник парусному флоту, чайный клипер “Катти Сарк”. Это был один из самых быстрых клиперов. Он принимал участие в гонках от Китая до Англии. В гонках, поначалу полностью лишенных спортивного азарта, наградой за победу в которых были лишь прибыли, деньги. Но кто знает, не из этих ли стихийных гонок под парусами родился парусный спорт?

И вот стоит на берегу красавица “Катти Сарк”, изящный и быстроходный клипер девятнадцатого века. Века расцвета парусов. Они несли к цели грузовые суда и научные экспедиции, они породили целое поколение мужественных людей, лихих моряков, знавших о парусе все и умевших выжать из паруса все. И вполне закономерно вышла на берег именно “Катти Сарк”, одно из самых совершенных парусных судов. “Катти Сарк”, а не те ее собратья, которые подымали

паруса для завоеваний и грабежей. И такая страница есть в истории паруса. Но не она прославила его. : Парусники, собравшиеся в Кильской гавани, напоминали не о пиратских набегах и разбойничьих захватах. Они воскрешали в памяти кругосветные путешествия и экспедиции, они заставляли вспоминать имена Колумба и Васко да Гама, Магеллана и Лаперуза. Может быть, потому, что нынешние парусники — это, кроме учебных судов, в основном научно-исследовательские шхуны и барки. Здесь сохранилась прямая преемственность между экспедициями Кука и плаваниями барки “Седов” или “Крузенштерн”. Что же касается морских сражений под парусами, то наши нынешние поединки никак не напоминают и не продолжают те, что были в прошлом. Наши нынешние баталии — это скорее продолжение тех стихийных гонок клиперов, когда создавались самые совершенные суда и паруса, чтобы оттеснить зарождающееся паровое судоходство. Именно тогда клипером “Джемс Бейнс” был установлен рекорд скорости под парусами, равный 21 узлу. И не первой ли трансокеанской гонкой следует считать ту, что - произошла в 1886 году и заслужила название Великой гонки, когда более десяти судов оспаривали право первыми бросить якорь в Лондоне.

То, что было в прошлом веке лишь побочным элементом в жизни паруса, в двадцатом стало его основной сущностью.

В России парусный спорт возник еще во времена Петра I. Хотя, пожалуй, это еще не был парусный спорт в чистом виде. Небольшие суда Петр I использовал в основном для подготовки морских кадров для молодого русского флота. Но именно тогда, в 1718 году, в Петербурге был создан “Потомственный Невский флот”. В параде, посвященном его созданию, Петр сам стоял за штурвалом царской барки.

По сути, это был первый “мире яхт-клуб”, хотя и не назывался так. Он имел все, что позднее стало необходимым атрибутом яхт-клубов: эскадру, свой флаг, устав, форму. Петр принимал участие во всех выходах флота в Ладогу или к острову Котлин.

Но все-таки тогда, во времена Петра I, основной задачей паруса было нести военные корабли. И первые зачатки спорта тоже служили военному делу.

## **ОТСТУПЛЕНИЕ О ПАРУСЕ И ВОЕННОМ ДЕЛЕ**

Написал о том, что во времена Петра I основной задачей паруса было нести вперед военные корабли, и остановился. Военные корабли под парусами ходили и в более поздние времена. И Ушаков, и Нахимов командовали парусниками. Но это тоже было давно. Пришли другие времена. Спортивные баталии вытеснили все другие. Казалось, что так будет всегда.

Но когда началась война, парус снова стал в строй. И помогли ему это сделать лучшие яхтсмены довоенных лет.

Иван Матвеев. Кто из любителей парусного спорта не знал этого имени! Неоднократный чемпион страны,

один из капитанов, водивший в далекие крейсерские плавания яхты. Их было несколько в тридцатые ленинградские годы. Матвеев командовал “Стахановцем”. В. Щепкин — “Ударником”. Был еще “Пионер”. Вот эти-то крейсера и были мобилизованы летом 1941 года для борьбы с врагом.

Лодка под парусом, неслышная, незаметная, могла пробраться туда, куда путь для катера был закрыт.

Иван Матвеев был назначен помощником по строевой части командира базы обеспечения ПВО Невской губы. Служили яхтсмены и в отряде кораблей по охране водного режима города, который базировался в яхт-клубе “Водник”.

Несли вахту у входа в фарватеры “Пионер” и “Ударник”. Две большие крейсерские яхты, пять “эмков” и несколько мелких катеров вошли в состав специального разведывательного отряда. Как бесшумные тени, проникали во вражеский тыл швертботы, вооруженные темными парусами. Даже всевидящий луч прожектора не мог рассмотреть их среди волн...



Помню, как взволновал меня прочитанный где-то рассказ адмирала Ю. Я. Пантелеева, бывшего до войны тоже неплохим яхтсменом, о том, как он руководил высадкой десанта в начале октября грозного 1941 года. К району высадки нужно было добираться по сплошным мелям. Ни один корабль не смог бы их преодолеть. И тогда были мобилизованы яхтсмены, великолепно знающие родные места. Были собраны гребные шлюпки, мелкосидящие катера. И каждую группу десантников повел бывший спортсмен-парусник. Конечно же, одной из них командовал Иван Петрович Матвеев. Заслуженный мастер спорта и в тяжелые военные дни был там, где опаснее, где нужнее — впереди.

Четырежды за несколько дней пришлось высаживать десант в тылу у фашистов. Боевое задание было выполнено.

А сколько дней подряд, переодевшись рыбаком, нелегально разведывательную службу на старенькой “эмке” яхтенный капитан Михаил Федорович Егоров! Сначала ему нужно было добраться до места назначения — мыс Ристиниemi. Под черным парусом, надежно спрятав рацию, вышел в осеннюю ночь яхтсмен. И потом изо дня в день, прячась среди камней, наблюдал он за продвижением вражеских кораблей. И ни один, даже самый крохотный катер не остался незамеченным им. О каждом из них сообщал Егоров в штаб. И так до глубокой осени.

Пришла зима. Но парус продолжал верой и правдой служить борьбе с врагом. Вышли на лед буера.

Два отряда — по 16 и 18 буеров в каждом — доставляли продовольствие и боеприпасы зимовавшим во льдах баржам ПВО, вывозили раненых, больных. Там, где тонкий лед не выдерживал даже лыжника, смело проносились со скоростью 80—100 километров в час буера.

И снова Иван Матвеев был первым, вышедшим для разведки льда. Причем летел он на том самом буере, на котором в 1939 году установил всесоюзный рекорд скорости.

Под руководством Матвеева целый отряд буеров ходил в разведку. По всем правилам морской тактики спортсмены пролетали, сквозь завесу вражеского огня и возвращались невредимыми, с ценными сведениями. Что бы ни затеял враг на льду под Ленинградом, это не оставалось тайной. Вездесущие буера успевали всюду. Они обнаруживали все, а потом так же стремительно и напористо уничтожали самые хитрые ловушки.

Оборона Ленинграда в 1941 году была не первым военным делом яхтсменов и буеристов города. Еще в годы гражданской прославились они своим умением: охраняли в 1919—1920 годах входы в Неву, зимой

1921-го участвовали в подавлении кронштадтского мятежа, несли службу связи и разведки во время войны с белофиннами.

Забегая немного вперед, скажу, что после окончания войны, сменив гимнастерки на штатские рубашки, яхтсмены снова вернулись к мирным баталиям под парусами. Н. Ермаков и его товарищи из буерного отряда ОВРа А. Мацкевич и А. Кукин отремонтировали и перевооружили крейсер “Стахановец”, и тот вошел в состав учебных судов Высшего военно-морского училища. Иван Матвеев до 1956 года побеждал в чемпионатах страны, и в 1974 году новое поколение яхтсменов горячо поздравляло ветерана с 60-летием.

Да, во времена Петра I зачатки парусного спорта служили военному делу. А в наши времена, когда вся страна встала на борьбу с фашизмом, уже не зачатки парусного спорта, а весь он как таковой, его лучшие представители встали в военный строй.

\* \* \*

Больше ста лет со времени создания первого яхт-клуба минуло, прежде чем была проведена в России настоящая парусная гонка.

Это произошло летом 1847 года. К началу XX века парусным спортом занимались уже в шестидесяти восьми клубах и обществах. Причем чуть ли не каждый из них жил и действовал по

своим законам, своим правилам. И лишь желание принять участие в Олимпийских играх послужило толчком к объединению.

Весной 1912 года родился Российский парусный гоночный союз. И в том же 1912 году российские яхтсмены впервые взяли старт в олимпийской регате в Нюнэсхамне.

Пять яхт было допущено к участию в Стокгольмской олимпиаде. Но лишь три из них вступили в борьбу.

Одна — «Галлия-II» с рулевым И. Шомакером завоевала бронзовую медаль.

Интересно, что вскоре после окончания Олимпийских игр, там же, в Швеции, было проведено несколько международных соревнований, в которых приняли участие и русские яхты. «Норман», финишировавшая на Олимпиаде четвертой и пятой (а тогда регата состояла из двух гонок), дважды получала первые призы, побеждая своих недавних олимпийских конкурентов. Особенно много удач было на счету экипажа яхты «Тарпон-II». В олимпийской регате она не участвовала, так как запоздала с записью. И вот теперь экипаж стремился доказать, что является достойным соперником сильнейших гонщиков Европы. Два «экстраприза» получил рулевой Н. Нагорный за участие в регате в Нюнэсхамне. Вообще за два сезона 1911—1912 годов «Тарпон-II» получил 32 международных приза. А на счету яхты «Норман» их было 11...

Да, в спорте нашел парус свою новую жизнь. Гонки через океан и олимпийские регаты, плавания по рекам и чемпионаты мира. И снова кругосветные путешествия под парусами, такие, как совершенное впервые в одиночку на яхте «Спрей», которой управлял Джошуа Слокам.

Жажда неизведанного толкает шведского инженера Соломона Августа Андре вооружить парусом воздушный шар, на котором он стремится достичь Северного полюса. Из морской стихии парус переходит на сушу. Мчатся парусники по Сахаре. И вот уже пляжные яхты завоевывают права гражданства — в 1963 году проводится первый чемпионат Европы для пляжных яхт. Парусники выстраиваются на побережье Северного моря, но не на воде, а на суше. И по знаку судьи мчатся, вздымая песчаную бурю.

А там, глядишь, уже лыжник крепит за спиной подобие паруса-крыла, чтобы победить непреодолимые раньше горные склоны или взлететь ввысь со снежной равнины.

Неистощим поиск человека. Неисчерпаемы возможности древнего паруса. И неиссякаемы его притягательные силы.

Человек неискушенный, видевший яхты и соревнования лишь на картинках или, в лучшем случае, на экране телевизора, обязательно представляет себе, что неременный компонент парусного спорта — сильный ветер. Полные, выгнутые паруса, откинувшиеся на трапеции чуть ли не до самых волн гонщики — вот наиболее часто встречающееся изображение соревнований над парусами.

Что ж, это понятно. Парус без ветра немислим. И чем сильнее ветер, тем больше привлекательности и возможности сразиться с ним, выйти победителем из такого нелегкого единоборства. В этом поединке парус — союзник человека. Но и союзник стихии, если управлять им неловко. Недаром во многих славянских языках парус и ветер — эти два слова — имеют общий корень. Например, по-украински парус — ветрило.

Меня в парусе влечет возможность побороться со стихией. Гонка в сильный ветер дает полноту ощущений, которой так не хватает в слабый ветер. В сильный ветер как-то уравниваются возможности гонщиков, выступающих на лодках разного качества.

В сильный ветер приходится принимать молниеносные решения — времени на раздумья нет.

В сильный ветер нужны, как никогда, движения, доведенные до автоматизма, — медлить нельзя.

В сильный ветер на яхте -поет каждая снасть. И по их голосу определяешь, правильно ли ведешь гонку.

Вообще голоса, сопровождающие гонку, о многом могут рассказать опытному яхтсмену. Наверно, можно было бы написать целый трактат о речи парусов. Они, как одушевленные, реагируют на малейший заход ветра, на чуть заметное изменение курса. Нередко по голосу паруса принимаешь решение о том, как же его нужно переделать, перекроить, чтобы он не фальшивил, чтобы звучал чисто и уверенно.

Я действительно люблю сильный ветер. И именно в сильный ветер мое, кажется, все удастся.

Хорошо помню вторую гонку XIII Балтийской регаты 1961 года. Накануне соревнований стояла тихая, курортная погода. Пляжники нежились под нежарким таллинским солнцем. Ленивые покатые волны почти без шума набегали на пляж Меревяля. Тишина действовала умиротворяюще. Казалось, вот так и вся регата, которая должна начаться через несколько дней; , пройдет в замедленном темпе.

Мы, как водится, ворчали: Балтика называется! Море с норвом! Где же он, этот норв?

Ворчали и готовили паруса на тихий ветер, заранее примирившись с тем, что каждый из семи дней борьбы будет длинным, когда за час до окончания контрольного времени еще трудно решить, засчитается гонка или нет. И конечно же, заранее поругивали судей, которые посреди гонки вдруг будут принимать решение о сокращении дистанции. И готовились к затянутым стартам, когда весь парусный флот мечется вслед за главным судейским судном в поисках ветра...

Но Балтика на этот раз доказала, что она действительно норовиста. Неожиданно заштормило. Буквально накануне открытия регаты. Мы спешно готовили, другие паруса, мачты. В столовых никто не отказывался от дополнительной порции — в сильный ветер лишний вес не помеха.

И вот соревнования начались. В первый день — шесть баллов. Хотя всю гонку шел первым и первым финишировал, в дневнике поставил себе низкие оценки, особенно за старт. Не мог, видно, внутренне переключиться с настройки на слабый ветер.

На следующий день как будто затихло. Мягкие теплые порывы с запада не превышали двух-трех баллов. Яхты весело носились в стартовой зоне. Но гонщики нет-нет, да и поглядывали на небо — было в нем что-то настораживающее.

Как всегда, первыми приготовились начать борьбу “Летучие голландцы”. Эти быстроходные парусные лодки всегда задают тон. По ним приходится ориентироваться тем, кто вступает в борьбу позже. Хотя вообще-то особенного времени на ориентацию не остается — через десять минут звучит стартовый выстрел для “Финнов”. И все же за десять минут можно многое увидеть.

“Летучие голландцы” пошли выше первого поворотного знака. Ветер начинал менять направление, постепенно заходил на север. “Финны” тесной стайкой толпились у наветренного знака. Неужели ребята не видят, что ветер меняется?

Очень трудно побороть чувство стадности, что ли., когда все дружно идут в одну сторону. И все же преодолеваю в себе желание подойти к остальным лодкам. Остаюсь посередине стартовой линии. Так и ухожу один, учитывая пока легкое изменение ветра.

Вот и “Голландцы” на дистанции начали спускаться. Значит, не ошибся. Поворотный знак обогнул первым.

Белые облака, появившиеся не так давно, быстро надвигались. Неслись и неслись, будто в высоте, над нами, небесные парусники боролись за скорость в своей воздушной регате.

Парус тревожно загудел. Голос его стал сухим, с легким потрескиванием. Так бывает перед сильным порывом. И тогда приходит совершенно особое чувство — тревожная пустота в груди, автоматическая легкость движений. И в голове ясность, граничащая с ирреальностью. Ощущение это рождается мгновенно. И мгновенно меняется реакция.

И все-таки шквал налетел неожиданно. В какую-то долю секунды он разбросал яхты по дистанции. Все вокруг кипело: вода, ветер, тучи. Все смешалось. Руки налились свинцовой

тяжестью, удерживая яхту на поверхности взбесившегося моря. Временами казалось, что она отрывается от волн и мчится по воздуху. Краем глаза замечаю, как один за другим опрокидываются “Летучие голландцы”. Когда пролетал вблизи какой-нибудь опрокинувшейся яхты, ребята призывно махали руками из воды: ждем тебя в своей компании...

Оглянулся назад. Ничего не видно. Только темная стена, несущаяся вслед за моим маленьким “Финном”. Что будет, если она догонит? Лопнул гика-шкот, и парус в одно мгновение улетел к носу.

Ветер толкал в спину, будто хотел выкинуть меня из лодки. Уперся крепко ногами в борт, выпрямившись во весь рост. А яхта неслась и неслась вперед. На нижнем знаке развернулся. Теперь, идя против ветра, я буквально висел за бортом. И хотя возможность опрокинуться стала гораздо меньше, напряжение не спадало. Ах, как хотелось быть хоть немножко больше ростом и хоть немножко больше весить, чтобы еще больше открепить яхту!

Ветер постепенно смирлял свой нрав, отступая за пределы дистанции. Казалось, он отодвинулся в сторону, чтобы полюбоваться своей работой — везде плавали опрокинутые яхты, сломанные мачты. На них висели вымокшие спортсмены. Одни пытались поднять лодки и продолжить соревнования. Другие безнадежно ждали помощи, катеров, где можно будет переодеться, отдохнуть.

Судьи сократили дистанцию. Значит, финиш у верхнего знака. Пролетел его на полном ходу. И лишь после этого смог немного прийти в себя.

Шквал, рев ветра, несущаяся по волнам яхта, а кругом сплошные кораблекрушения. И призывные взмахи: к нам, к нам... Все это казалось нереальным. Будто не меня это толкал ветер в спину. Будто не я затылком касался волн, захлебываясь в соленой воде.

Не знаю, сколько времени я один кружился в финишной зоне. Потом подошли еще три “Финна”. А 45 так и не смогли закончить гонку. Разбросанные шквалом, они плавали по всей дистанции. До позднего вечера работали катера, подбирая потерпевших аварию.

Уже на берегу узнали, что во время шквала ветер доходил до десяти баллов.

С тех пор и висит у меня дома маленькая изящная картина эстонского художника Энсулу “Сильный ветер”, врученная как специальный приз за победу в шквал. И именно с тех пор за мной окончательно утвердилась слава гонщика, умеющего ходить хорошо в сильный ветер.

Я никогда не намеревался опровергнуть это мнение. И каждый раз, когда над дистанцией разыгрывается шторм, наоборот, с удовольствием стараюсь подтвердить его.

Гонка в сильный ветер — это что-то на грани двух стихий — морской и воздушной. Во мне постоянно живет ощущение, что в один прекрасный день яхта оторвется от морской поверхности и полетит. Полетит над волнами. По воздуху, как призрачные “Летучие голландцы”, встреч с которыми так боятся капитаны. Но ведь недаром самую быстроходную яхту назвали “Летучим голландцем”. Видно, есть в яхте что-то от корабля другой стихии — воздушной. Видно, лететь на крыльях ветра, лететь, не касаясь волн, — это тоже по силам парусной лодке.

Так что же лучше — плыть, лететь? В конце концов, что человеку надо? Бели бы спросили об этом -меня, я <>ы ответил: конечно, плыть.

И немножко лететь. Чтобы чувствовать, как толкает тебя в спину ветер и как начинает вибрировать под ногами тело лодки, стремящейся вырваться из всегдашнего плена волн.

Но волны крепко держат в своих объятиях суда. Как бы ни стремились паруса к ветру, ввысь, лодка держит их, не отпускает. Не потому ли мечутся паруса в поисках новых судов? Не потому ли они согласны на все нести к Северному полюсу воздушный шар, быть крыльями для отчаянных лыжников-, мчат по непроходимым пескам и пустыням лодки-колесницы?

**КАЖДАЯ ГОНКА —ЭТО ВСЕ СНАЧАЛА**

28 августа, в тихий солнечный день состоялось торжественное открытие парусной программы Олимпиады,

Допоздна гремели оркестры, приглашая спортсменов принять участие в развлечениях. Но мало кто откликнулся на их зов. Наутро всех нас ожидала первая гонка. Тут уж было не до танцев, не до веселья.

Четыре года назад, накануне первой олимпийской гонки в Акапулько, тоже гремели оркестры. И точно так же неохотно откликались яхтсмены на их приглашение забыть обо всем, наслаждаться отдыхом, ревом океана, экзотикой одного из самых модных курортов мира.

Четыре года назад, в последний перед регатой день, я сидел возле маленького "Финна", доставшегося мне по жребию. Думал, как-то обернется этот жребий для меня? Все гонки, все самые ответственные соревнования выступал на своем привычном и родном "Эскимо". Все мои "Финны" назывались "Эскимо". Сначала окрестил так яхту из мальчишеской любви к мороженому, а потом уже не хотел менять привычного названия.

Первый раз увидел "Финн" и море в Таллине, куда, в 1956 году приехал на свой первый чемпионат страны.

"Первый", "впервые"... Вспоминая те годы, часто приходится употреблять эти слова. Все было в новинку, все впервые.

Одиночку выбрал, пожалуй, не случайно. Работал, учился. Выкроить свободное время нелегко, а еще труднее спланировать его. Значит, коллективная лодка отпадает. Остается одиночка: ни с кем не связан, никого не подведешь, если вдруг неожиданно задержишься на работе. А на стройке авралы были частенько.

Да и по характеру моему — не очень общительному — одиночка подходила больше.

Здесь, в Таллине, впервые увидел гонщиков, которых знал по фамилиям. Читал об их успехах, завидовал им. А теперь вот они, живые, хлопчут у своих яхт. Поразили ноги Юрия Шаврина — все в синих узлах вен. Видно, нелегко далось ему пятикратное чемпионство на одиночках. Во все глаза смотрел на Александра Чумакова, Игоря Москвина, Анатолия Янсюна. Все это были известные одиночки. Среди них готовился к гонкам и молодой Александр Чучелов.

Так вот они какие, спортсмены, с которыми мне предстоит бороться. И которых предстоит побеждать, если хочу всерьез добиться чего-то в парусе. Ну а о том, что я собирался быть ни много ни мало самым сильным, я уже говорил.

Таллин. Пирита. Сколько будет прожито здесь дней! Сколько пройдет гонок! Стартов и финишей! Пожалуй, каждый из них могу вспомнить. А первый лучше всех остальных.

О Балтике опытные яхтсмены рассказывали, что она всегда беспокойна, коварна. На Балтике не бывает тихих ветров, говорили они. Что же, не бывает — хорошо, мне это по душе. И когда в первой гонке задул сильный ветер, это только добавило мне уверенности. А может быть, самоуверенности?

Удачно ушел со старта. Какой-то "Финн" с номером 12 на парусе преследовал меня. Парус такой морщинистый, несолидный. Но вот он обогнал меня с подветренной стороны, скрутил поворот, лег на левый галс. И, будто не замечая моего существования, пошел мне навстречу, не собираясь уступать дорогу, хотя, по правилам, яхта, идущая левым галсом, уступает идущей правым. Но нахальный "Финн" шел и шел на меня так, как идут на таран самолеты. Я тоже не сворачивал: правила на моей стороне. Когда осталось между нами совсем немного, я крикнул, предупредил, что ему сворачивать. Но "двенадцатый:" по-прежнему не обращал на меня ни малейшего внимания. Удар, треск. Морщинистый парус разлетелся на две половинки. "Вот и иди, так на базу!" — возмущенно кричал я "пирату".

"Пиратом", оказалось, был один из лучших гонщиков — Евгений Горшков. Он и стал по сумме чемпионом страны. На что он рассчитывал, так беспардонно нарушая правила? Очевидно, на то,

что у новичка нервы сдадут, испугается, не устоит перед натиском. А нервы у меня были крепкие, правила знал...

Чемпионат для меня закончился неудачно. И все же уехал с него не с пустыми руками. Я донимал расспросами всех, к кому только мог подступиться. Чумаков рассказывал мне о подготовке лодки. Слушал и смотрел. И на всю жизнь запоминал. Ноги Шаврина в узлах вен. Слезы Чучелова, когда он проиграл первенство страны. Саша лидировал почти всю регату. Но в одной из гонок Петр Гореликов, преследуя яхту Чучелова у верхнего поворотного знака, заставил того нарушить правила. Дисквалификация — и прощай, золотая медаль.

Так вот какой он, парус! . .

Между прочим, через два года на первенстве страны в Городце на Горьковском водохранилище Горшков припомнил мне таллинское столкновение. В шестой гонке, когда я проходил по носу его "Финна", Горшков буквально титаническими усилиями приведен (то есть повернул свою лодку) и дотянулся до кончика моего гика. Мне пришлось сойти с гонки, так как Горшков тут же поднял флажок протеста. Вот так он отомстил мне за то, в чем я не был повинен. Еще один урок!

В 1956 году был и мой первый чемпионат Украины. Он проходил в Запорожье.

Палатки стояли прямо под фруктовыми деревьями. Иногда яблоко срывалось, и — шлеп! — приглушенный хлопок по полотняной крыше. А когда начинался дождь, он шептался с листьями деревьев, недовольно урчал, выискивая щели в палатках, и вливался в них, пропитанный запахом яблок и лета.

Утром вскакивали, и сразу в реку. Выскакивали посиневшие, дрожащие от холода. Согревались, долго размахивая руками, прыгая и приседая.

Тут же — на берегу реки — яхты.

В те годы для меня образцом в спорте был Борис Шахлин. Собственно, не только в те годы. Он на всю жизнь остался для меня примером. А тогда меня особенно поражала способность Шахлина отключаться от внешней среды, сосредоточиваться. Я видел, как он выходил на помост. И пока приближался к снаряду, лицо постепенно серьезнело, замыкалось. Физически ощущалось, что для гимнаста переставал существовать зал, зрители, шум. Был только он и то, что ему нужно было преодолеть.

Пробовал и я иногда, как Шахлин, психологически настраиваться на гонки. В Запорожье мне это было просто необходимо.

А что мне оставалось еще? Погода холодная. Одет хуже некуда. И тогда-то перед стартом в проливной дождь я: страстно уговаривал себя: светит солнце... тепло... как хорошо сейчас пройтись на яхте.... Нет, гонка будет легкой, ведь это тренировка... Надо поскорее финишировать — на берегу Наташа (у каждого в восемнадцать была своя Наташа), отдых, тепло. Вот так убеждал я себя перед стартом.

После первой гонки, немного обсохнувшие, но еще не отдохнувшие как следует, сидели все вечером в лагерной столовой, превращенной в какое-то подобие кафе. Говорили о том, что происходило на дистанции, горячо обсуждали каждую подробность. А я нет-нет, да и поглядывал на соседний столик. Сидел там парень, на которого просто нельзя было не обратить внимания, — высокий, черноволосый, с прямым большим носом. Немного было среди нас, яхтсменов, в те времена вот таких — под два метра ростом. Любовался им исподтишка. И вдруг этот парень, чуть не ставший моим кумиром, лихо опрокидывает в рот .стакан. Водка?

Оскорбленным почувствовал себя, свое еще не остывшее любованье им. Водка и соревнования! Да мы даже никогда не говорили о том, что яхтсмен не имеет права пить. Это само собой подразумевалось. В одно мгновение черноволосый красавец стал моим личным врагом. Так, во всяком случае, решил я для себя.

Так познакомился с Жорой Гершойгом, спортсменом из Одессы и моим конкурентом на том первенстве. Ну, просто классически книжным одесситом.

...Закончилась очередная гонка. Вытащил "Финн" на берег, убрал парус. Зашел в судейскую подписать протокол о том, что правил не нарушал. Ежедневная формальность. И ушел отдыхать.

И вдруг узнаю: судьи приняли на меня протест, будто бы я навалил на знак. Но во время гонки никто не протестовал. Я явно никому не мешал. И только что со спокойной совестью подписал протокол. Если протест будет подтвержден, меня снимут с соревнований... Все судьи сидели на одном катере, значит, все трое будут говорить о дне, и то же.

Лихорадочно вспоминаю гонку, как подошел к лнэку, как обогнул. Нет, не нарушал правил. Почти одновременно со мной поворачивали Жора и Виктор Лиходиевский.

Виктор подошел ко мне:

— Чего ты волнуешься? Чисто знак прошел.

Отлегло от сердца.

Виктора вызвали на судейскую в качестве свидетеля. "Не знаю. Не видел", — ответил на вопрос, нарушал ли я правила. Вот тебя и "не волнуйся".

Оставался Жора. Того, как всегда, на месте не было. Пришел поздно, но все-таки судьи его вызвали. И, как ни покажется это странным, стали уговаривать его оказать, что он, как и Виктор, ничего не видел. В таком случае Мамкина снимут, а он, Жора, укрепит свои позиции в борьбе за победу.

Бесшабашный одессит Жора так стукнул кулаком по судейскому столу, что тот чуть не свалился со всех четырех ног. И прочел на повышенных тонах лекцию о том, что не привык обманывать и что победы признает лишь те, что добыты в честной борьбе.

Из Запорожья я уезжал с золотой медалью чемпиона республики. На вокзале со мной прощался мой новый друг, получивший серебряную медаль. Парусный спорт Жора оставил давно, но дружба наша продолжается.

Вернулся домой. Осенью снова в погоню за лекциями, экзаменами. В институте почти никто не знал о том, что я занимался спортом, что стал чемпионом Украины. Кроме близких друзей, помогавших мне догонять курс.

В дневнике, подводя итоги сезона, наметил на следующий: стать мастером спорта.

Так закончился первый сезон на "Финне". Первые проигрыши и первая победа. Потери и приобретения. Что-то узнал, чем-то обогатился в тактике, технике, в знании людей. Но как много оставалось непознанного!

И все-таки то лето еще раз показало, что одного паруса мало. Обязательно нужно заниматься еще каким-то видом спорта. Парус требует много силы, находчивости, быстроты реакции, но сам по себе достаточной подготовки не дает. Откровенная яхта, пресс как следует не разовьешь, а без него какой уж открен! Виsia на трапеции, сильным не станешь, а без силы попробуй удержишься!

Весной 1957 года, посоветовавшись с Машовцом, я стал заниматься академической греблей. По соседству с нашей водной станцией помещалось хозяйство "Локомотива". Там я брал одиночку и катался. Гребля мне доставляла удовольствие. Уходил подальше от Матвеевского залива, туда, где меньше людей. Размеренные взмахи весел, казалось, успокаивали нервы. Под всплеск воды легко думалось. Сам не заметил, как постепенно увлекся греблей. Прошло два месяца, и вдруг меня совершенно неожиданно посылают на первенство страны в Москву — больше некого было выставить в одиночке.

Мне повезло. В этих единственных в моей жизни гребных соревнованиях я не просто увидел знаменитых мастеров. Стартовал вместе с ними! В предварительном заезде — с В. Ивановым, в утешительность — с А. Беркутовым. Чемпионом я, естественно, не стал, но с тех пор гребля стала моим любимым видом общефизической подготовки. И перед Килем, в Риге, где шли последние

олимпийские тренировки, я часто брал одиночку и уходил по реке. Гребцом я не стал, но гребля прочно вошла в мою жизнь. Она дала мне то, чего не мог дать только парус.

Да, парус требует многого. И не тогда лишь, когда лодка на воде. Больше сил, больше энергии забирает парусный спорт не тренировками, не гонками непосредственно, а подготовкой к ним.

Каким должен быть парус? Какой должна быть лодка? Мачты? На эти вопросы ответ ищешь всю жизнь.

Каким должен быть парус? В разных условиях разным. Но всегда без углов, гладким и плавным. А мой парус под лучом солнца выглядел как забор. Притащил его домой и стал утюгом выправлять недостатки. А потом распорол и давай перекраивать. Возился на кухне, поздно вечером. Зашла Нина Андреевна. Смотрела, смотрела на мои мучения, принесла швейную машинку и взялась помогать. Рука у нее была, как говорят, легкая. И мне стало легче. У Нины Андреевны и брал первые уроки швейного дела. Загляните в контейнеры яхтсменов: почти в каждом увидите швейные машинки. Без этого нам нельзя.

Долго возился с тем парусом. Но зато когда он был готов, как приятно мне было услышать от Чумакова: "Ты этот парус береги. Потеряешь его форму, в другой раз не найдешь".

Да, парус вышел на славу!

Какой должна быть лодка?

Помню, на первых крупных соревнованиях меня поразила лодка неоднократной чемпионки страны Марины Козинцевой, неправдоподобно сверкающая чистотой. И запомнил слова Марины: главное в лодке то, чего не видно. Слышал об этом и от Чумакова. Аккуратность — это проще всего, как и поверхностная чистота. А вот забраться в середину, туда, куда никто не заглядывает, и навести там глянец потруднее. И я часами вычищал лодку, драил и шкурил, чтобы она была легкой, гладкой, сухой.

В Таллине задал дождь. Деревянная яхта сразу увеличилась в весе. Значит, потеряла в скорости. Что делать? Как высушить, если дождь не прекращается, а сухого эллинга нет? Соль, говорят, хорошо впитывает влагу. Купил ведро соли и покрыл еда весь корпус. Сверху натянул чехол. Соль вобрала в себя сырость.

Сеял ее, прокалил паяльной лампой, чтобы просохла, и снова на лодку. Так и высушил постепенно.

Не только вес влияет на скорость. Чем глаже поверхность судна, тем меньше сопротивление. А значит, и больше скорость. И лодка буквально вылизывается до зеркального блеска. Пришлось овладеть всеми малярными премудростями.

Весной готовил лодку к покраске. Ободрал старый слоя, просушил хорошенько. Как же теперь ее отлакировать, чтобы ни одна пылинка не села на корпус? Кругом песок. Ветер.

Чуть свет, когда еще не ушла из затопленных кустов на Трухановом острове ночная тьма, иду на водную станцию. Несколько раз проваливаюсь чуть ли не по горло в наполненные водой колдобины.

Увидев меня, дежурная Ольга Федоровна всплеснула руками: в своем ли ты уме? В такую-то рань! И бросилась искать какие-нибудь суше одежды.

Я торопился. Полил вокруг лодки песок водой. Благо утра на Матвеевском заливе тихие. Убедившись, что песок хорошо спрессовался, взялся за дело. Старательно покрыл корпус лодки лаком, замкнул ее в сарайчике. Теперь и поспать можно. Завалился здесь же, в дежурке.

Пока выпался, лодка высохла. Она на самом деле сверкала зеркальным блеском. Пару пылинок, которые все же пристали к корпусу, осторожно снял бритвочкой.



Я не раз слышал, что с лодками мне везло. И с тем первым "Финном". И со следующим, 636-м, на котором проходил столько лет. Но когда получил этот самый 636-й с Таллинской верфи, а была это лодка серийной постройкой, за голову взялся: столько недоделок. Наметил около еѐ пунктов исправлений яхты. Все, все делая сам строгая, пилил, снова перестругивал. Шпаклевал, лакировал, пока не добился того, что наметил. И не думал, что именно с моей лодки на чемпионате-мира 1964 года будут снимать чертежи как с наиболее совершенной.

' К яхте всегда относился как к другу. Мне казалось, что за невнимание она будет мстить, как живое существо. Не раз видел на соревнованиях, как ломались оковки, рвались снасти на неухоженных судах. И всегда думал про себя: это они мстят хозяевам за равнодушие, за безразличие.

Нередко мои давние знакомые, вспоминая годы юности на Днепре, говорили о том, что был я небрежно одет, не всегда аккуратно причесан. Но никто никогда не мог обвинить меня в том, что мой "Финн" неухожен. Такого не было.

Я всегда искал, что бы еще можно было улучшить на яхте, усовершенствовать. Первое приспособление сделал еще тогда, когда ходил на "Олимпике". При открене трудно было удержать ноги в нужном положении. И вот, чтобы они не соскальзывали, решил сделать специальные петли. Причем не просто петли, а такие, в которые бы ноги сами вскакивали, когда нужно, без помощи рук. Нашел в доме старый патефон, вытащил из него пружины. На этих пружинах и закрепил ремни.

С парусами тоже всегда искал, как бы их улучшить. Прежде чем занялся перешивкой, сделал сначала на яхте лебедку, с помощью которой можно было бы легко подтянуть или опустить парус. В те времена мы ходили под хлопчатобумажными. Они моментально реагировали на дождь, на солнце изменением формы. Лебедка и давала некоторую возможность сохранять нужный вид.

А как в Одессе, на первенстве страны парафинил парус, чтобы он был жестче! Купил сто свечей, взял утюг — и давай работать. Пропарафиненный ленинградский парус ни в чем не уступал лучшим заграничным. Тогда, в 1959 году, я впервые стал чемпионом страны.

А на, следующее лето ввели синтетические паруса. Первый же полученный распорол весь, перекраивал и перешивал, подгонял его под себя точно так же, как подгонял под себя яхту. Десятки раз переделывал парус, пока мне не сказали, что он сам тянет. Помню, как хвалил сам себя за тот парус. Раз уж он у меня не уступает лучшим эльвстремовским, а Эльвстрем имеет возможность экспериментировать, значит, верное направление выбрал. Дневник того лета испещрен расчетами и зарисовками парусов.

Под этим парусом выступал на первенстве мира в Англии в 1964 году. В конечном итоге мне там не повезло. По результатам семи гонок был вторым, но, когда при окончательном подсчете выбросили результат худшей гонки, оказался пятым. Но парус-то работал отлично!

Маляром был, портным был. И столяром тоже. Сколько мачт перестрогал за годы выступлений на "Финне"! Как изводил поначалу всех, чтобы рассказали, как да из чего сделана мачта. Гореликову прохода не давал:

— Петь, какая мачта? Расскажи, все равно узнаю...

Узнал после того, как через несколько лет сломал в гонке первую мачту.

Сейчас все больше в парусном спорте яхт с пластмассовыми корпусами, металлическими мачтами. Все больше покупаем мы паруса лучших мировых фирм. Кажется, все меньше сил нужно затрачивать на дополнительные работы. И все же нет — яхта до тех пор будет чужой, пока не подгонишь ее под себя, не сделаешь ее такой, чтобы она отвечала твоим физическим данным, даже твоим привычкам. Мало довести до автоматизма тот или иной технический прием. Надо, чтобы при выполнении этого приема яхта повиновалась с первого прикосновения. 'А это достигается нелегкой и долгой работой на берегу, в мастерской. Правда, и здесь чувствуется веяние времени. Например, англичанину Ральфу Паттисону, блестящему яхтсмену, много лет не знающему поражений на "Летучем голландце", настраивать яхту помогает... электронно-вычислительная машина.

И все-таки даже сегодня большинство дел мы делаем своими руками. Вот почему яхта становится частью твоей жизни, тебя самого. И оттого так тяжело каждый раз расставаться с ней.

Мое "Эскимо". Когда уходил с "Финна" на "Темпест", мне трудно было именно расставание со своей яхтой, с которой было столько пройдено, столько пережито, столько оставлено за кормой морских миль и сухопутных километров. И хотя олимпийским чемпионом стал не на ней — на Олимпиадах "Финны" предоставляет страна-организатор и жребий решает, какой кому достанется, — все равно победил вместе с "Эскимо". И теперь, уходя в другой класс парусного спорта, очень тяжело переживал разлуку со своей яхтой.

Переход в другой класс совпал у меня с переходом в другое общество: я был призван в армию, стал морским офицером.

"Эскимо" оставалось в "Воднике", которому оно принадлежало. Я уже упоминал о том, что именно в киевском "Воднике" была создана специализированная детская спортивная школа по парусу. Большинство ребят еще с тех пор, когда мы вместе тренировались, в Матвеевском заливе, полюбили "Финн". Надеялся, что "Эскимо" достанется кому-нибудь из них, что яхту будут беречь и холить. А она в благодарность еще много лет. послужит спорту. Недаром же мое "Эскимо" считалось чуть ли не эталоном для "Финна".

Сегодня 636-й "Финн", по сути, не существует. К сожалению, так и не нашелся для него хозяин.

Дважды приходилось мне расставаться с яхтой, к которой привык, с которой сроднился. Первый раз это случилось, когда я ушел из ДОСААФ в "Водник". Тогда у меня тоже был "Финн" серийной постройки Таллинской судовой верфи. И тогда тоже говорили, что мне повезло с лодкой, удачная попала. Но ведь и на том "Финне" не было сантиметра, не переструганного, не перекрашенного мной.

Расставание с Машовцом не было неожиданностью. Все чаще возникали разногласия. Все реже Сергей приходил на тренировки, когда так нужен был тренерский глаз.

К тому времени у меня уже начал накапливаться опыт выступлений в крупных соревнованиях. Третье место в Балтийской регате и третье место на первенстве страны, проводившемся на искусственном водохранилище в Городце Под Горьким, сложились вместе в звание мастера спорта. Меня включили в сборную команду страны. И как же нужна была в то время помощь Машовца! Новые старты, новые соперники и снова новые старты. Нелегко в таких условиях новичку, доселе не покидавшему родного дома и Днепра. Но все больше и больше моих "почему", "зачем", "как" оставалось без ответа. Терялась связь, существовавшая прежде. Нервный, резкий, Сергей накалял обстановку. С ним становилось трудно, а он не хотел этого понимать. Так точно, как не хотел понимать, что те общие задачи, которые были хороши на прежнем этапе подготовки, теперь, когда я попал в сборную страны, требовали детализации, конкретизации. Нужно было ставить точки над "i".

Вечером пришел к Сергею домой. Я часто бывал у него дома. Здесь всегда меня встречали приветливо, внимательно выслушивали. Сколько советов получал здесь, как нередко уходил отсюда, оставив огорчения, смятение, неуверенность. Но последнее время искренние разговоры выходили все реже. Как ни странно, но всерьез о парусе, о своих заботах я мог говорить чаще

именно тогда, когда Сергея не было дома. Его жена Инна, тоже яхтсменка, чемпионка Украины среди женщин, все чаще становилась моим советчиком. Ее живо интересовали мои дела, она всегда готова была отложить заботы по дому, отказаться от прогулки с дочерью, если нужен был ее совет, ее помощь. Когда-то с Инной мы вместе тренировались. Она к тому времени была уже опытной яхтсменкой, я только начинал свой путь в парусном спорте. Мы брали два "Олимпика" и уходили по Днепру. Скорее я мог устать, чем Инна. Скорее я мог опрокинуться под сильным ветром, чем она. И уже в те годы Инна нередко заглаживала вспыльчивость мужа, своим вниманием старалась восполнить его невнимательность. Инна Арсентьевна давно уже не яхтсменка — для женщин парусный спорт "закрыли", но до сих пор все свободное время отдает она парусу и своему старенькому "Фолькботу". И дочь свою воспитала такой же, как сама, — влюбленной в ветер, скорость, паруса. И по-прежнему к ней прихожу я за советом, с ней первой делюсь своими заботами, приезжая в Киев.

Но я отвлекся.

Я пришел в дом, бывший для меня почти родным, чтобы сказать его хозяину, очевидно, не очень приятные вещи.

Встретили, как всегда, приветливо. Но разговор никак не налаживался. Я уже не первый раз подходил к Сергею с намерением выяснить взаимоотношения, а он все время уходил от этого. И теперь предложил чаю, усадил за стол. Началась обычная вечерняя беседа обо всем и ни о чем. Сергей мастер был говорить. И даже теперь, когда я пришел для того, чтобы или порвать с ним, или разработать какие-то нормы взаимоотношения с тренером, даже теперь я не мог не включиться в затеянный Сергеем разговор.

Назавтра на водной станции подошел к Сергею и просто сказал, что ухожу, от него. Ухожу в "Водник".

Тогда и остался без своей яхты, без парусов, без ничего. Достался мне полуживой "Финн", а Сергей на свой страх и риск (казенное имущество!) отдал мне парус, который я так старательно перешивал. И именно тогда получил я свой 636-й "Финн", с которым не расставался долгие десять лет.

А с Машовцом мы еще раз пытались сойтись, вместе ездили на соревнования у себя в стране и за границей. Но снова из этого ничего не вышло. Хотя не раз чувствовал, что мне не хватает его умения увидеть главное, оценить со стороны какой-то маневр, подсказать нужный тактический ход, пригодный в борьбе с конкретным соперником.

.Я уже много лет живу в парусе. Встречался с десятками тренеров. Но и сегодня, как в те далекие теперь уже пятидесятые годы, убежден: более одаренный человек, чем Машовец, мне не попадался. Он был рожден для паруса — с невероятной интуицией, с тем чутьем, которое обычно дается долгими годами нелегкой работы. Его всем этим одарила природа. Но не дала ему привычки к систематической работе. И постепенно он отстал. Перестал учиться, перестал бывать на соревнованиях. И отстал.

И все-таки, несмотря на все это, говорю сегодня большое спасибо своему первому тренеру за то, что он научил меня мечтать. С любопытством листаю свои дневники, а я веду их с первого года занятия парусным спортом. В дневниках день за днем все тренировки, все регаты. Все планы и размышления.

"Идеи". Под таким названием шли мысли об улучшении яхты, парусов.

И задания. Например: "Стать самостоятельным". Это было записано 19 ноября 1957 года. И приписка: "Сегодня уедет Сергей, а плана нет. Заботься сам-Пора". Эта запись была сделана за два года до того, как мы расстались с Машовцом.

Приблизительно тогда же: "Валька, "е хандри. Делай зарядку, читай книги".

Зарядку я делаю до сих пор. А на книги — ох как не хватает времени на то, чтобы читать книги. Разумеется, не те, что касаются паруса. На них время есть всегда. Даже английский выучил, чтобы следить за всеми мировыми новинками.

И еще в том же дневнике за 1957 год: "В парусном спорте нельзя сказать, что является самым главным: то ли сила физическая, рост, образование, то ли работа над лодкой и т. д. В парусе все, до самых мелочей, является главным. Рано или поздно тебе все это пригодится.

Основное внимание должно уделяться работе над собой: воспитывать силу воли, повышать физическое развитие, образование и всякое другое".

Выдержка из письма Петра Гореликова.

Замечания Александра Чумакова.

А вслед за ними планы, что нужно сделать, чтобы преодолеть недостатки, замеченные старшими товарищами по спорту. И очень много записей, касающихся буера, — тренировок, выступлений на соревнованиях. Буер не был моим основным видом, но зимой он с успехом заменял нам в те годы яхту. Для меня вместе с греблей он был одним из видов общефизической подготовки. Недаром первая, новогодняя, запись в дневнике 1960 года: “Сам себе желаю много тренироваться”. А последняя — итоги сезона: XII Балтийская регата — 1-е место, XI Черноморская регата — 4-е, первенство СССР — 3-е, регата “Дружба” — 1-е, первенство УССР — 1-е. И вывод: “Гораздо хуже хожу в тихий ветер”.

Дневники я начал вести еще в те годы, когда тренировался у Машовца. И именно в тех самых первых дневниках самые дерзкие планы. Может быть, просто в юности смелее мечтается? Но ведь именно юношеские планы и оказались в конце концов выполненными: стал мастером спорта, чемпионом страны, Олимпийских игр.

Но, начиная каждый новый сезон, снова и снова желаю себе много тренироваться. Потому что чем больше знаю о парусах, о капризах ветров и коварстве течений, тем больше и больше возникает вопросов: как? зачем? почему?

Видно, таков уж удел спорта — в нем никогда не бывает ясности до конца. И каждый сезон — это будто бы все сначала. И каждая регата — сначала. И каждая гонка в регате — сначала.

28 августа 1972 года состоялось торжественное открытие парусной части Олимпиады.

Такое уже было восемь лет назад, когда я приехал в Еношиму запасным.

Такое было четыре года назад, когда я выступал в Акапулько.

И все же такого еще не было.

Потому что каждая гонка — это все сначала.

И каждая Олимпиада — впервые в жизни.

### **РАССУЖДЕНИЕ ОБ “ЭМКАХ”, СУДЬБАХ ДРУГИХ КЛАССОВ ПАРУСНОЙ ШКОЛЫ И О ТОМ, ЧЕМ ОБЕРНУЛАСЬ ГИБЕЛЬ “ЭМКИ”**

Киль, Киль, Киль... Четыре года только о нем и говорили, вкладывая в это слово лишь одно понятие — Олимпийские игры” Хотя среди яхтсменов Киль хорошо известен давно как место проведения популярной регаты. Бывали в нем чемпионаты мира, континента. В 19fi9 году здесь оспаривали звание чемпиона Европы яхтсмены, выступающие на “Темпесте”. Так “Темпест” впервые побывал, на дистанции, которая открывала ему в недалеком будущем начальную страницу в олимпийской биографии.

И вот эта страница перевернута. Первая гонка олимпийской регаты-1972.

Из гавани уходят вслед за буксирующими катерами яхты. Странно, что среди них нет красавицы “пятерки”. Хотя прошло уже несколько лет, как ее исключили из программы Олимпиад, все равно рейд без “пятерок” кажется неполным. Зато бодро режут невысокую волну “Темпесты” и “Солинги”. Они ведут себя здесь как настоящие хозяева, нисколько не смущаясь своей молодости. Кого-то мы не досчитаемся через четыре года? И кто кинется заполнять пробел в программе, доказывая, что он самый современный, самый, самый?..

Есть виды спорта, на протяжении многих лет остающиеся неизменными. Конечно, растут технические показатели, совершенствуется техника. Но вид как вид остается неизменным.

Парусный спорт к таким не отнесешь. Взять лишь его олимпийскую историю — как меняются от четырехлетия к четырехлетию яхты, как зыбко положение отдельных классов: Были времена, когда на старте выстраивались тридцатиметровые махины с парусностью до тысячи квадратных метров. Тогда скорость была прямо пропорциональной величине судна. Попробуй при таких условиях определи действительно сильнейший экипаж. Да и экипажи насчитывали до семидесяти человек. Но с совершенствованием судостроения менялись и типы яхт.

Пионерами в поисках средств повышения скорости в парусном спорте выступили американцы. В 1851 году со стапелей сошла яхта "Америка", построенная конструктором Джорджем Стирсом. Это в ее честь были названы крупнейшие международные крейсерские гонки "Кубком Америки". Проводятся они до сих пор.

К середине прошлого века относится и первая попытка группировать яхты по водоизмещению. Но и это не могло дать ответа на вопрос, кто же действительно сильнейший. Ведь скорости яхт, даже одинаковых по водоизмещению, сильно разнились. И тогда была введена классификация яхт на основе определения гоночной силы, которая вычислялась по формуле обмера.

Формула обмера, в свою очередь, оказала большое влияние на изменение архитектуры яхты — начались поиски лучших пропорций и обводов корпусов.

В начале нынешнего века был создан Международный союз парусных соревнований. Он утвердил единую формулу обмера килевых гоночных яхт. Собственно, именно с 1907 года и берет свое начало международный парусный спорт. Хотя первая парусная олимпиада состоялась в 1900 году, но влияние Олимпийских игр на развитие парусного спорта началось с создания международного союза. Он не только утвердил формулы обмера, но и принял правила соревнования — английские.

Разница между яхтами одного класса уменьшилась. Появлялись новые, распространенные в той или иной стране. Из их числа выделялись международные. Приблизительно в те же времена — первую четверть двадцатого века — рождаются и яхты, построенные по одинаковым чертежам, получившие название монотипов. Нынче именно монотипы составляют абсолютное большинство среди национальных и международных классов.

Совершенствование типов яхт продолжалось. И когда в Олимпийских играх 1920 года впервые приняли участие швертботы, это на много лет вперед определило пути развития парусного спорта. Появление легких, маневренных швертботов сделало его возможным на реках, озерах, небольших водохранилищах. А это, в свою очередь, вызвало к жизни множество парусных лодок национальных классов, отличительной особенностью которых была пригодность к местным условиям. Сегодня в европейских странах гоночные швертботы составляют до восьмидесяти процентов всего флота яхт.

У нас в стране наиболее распространенным национальным классом был швертбот "М", "эмка". Лодка интересной конструкции. На ней все было — грот, стаксель, спинакер, которым управлял экипаж из трех человек. О совершенстве "эмок" может говорить хотя бы то, что современный "Темпест" — явный ее родственник, младший по возрасту. Лишь вместо шверта у него киль, вместо трех человек со всеми снастями управляются двое. Но если они стоят рядом — "эмка" и "Темпест", — поражаешься сходству габаритов, форм.

"Эмки" изготавливались в основном на Таллинской и Ленинградской верфях. Конструкторы совершенствовали свои создания. И они победно шествовали по всем водоемам страны.

На "эмках" соревновались женщины и мужчины. На "эмках" проводилась масса регат, первенств, отличающихся всегда большим количеством участников.

Изменения, которые вносились конструкторами, сначала были не очень значительными. Они лишь в определенных рамках монотипа совершенствовали отдельные детали. Кстати, за тем, чтобы сохранялась монотипность судна, внимательно следит техническая комиссия: она обязательно рассматривает новые идеи, конструкции и решает, быть им внедренными или нет.

Монотипность дает возможность гонщикам мериться силами на лодках, равных по своим возможностям. И тогда на первый план выступают личные качества спортсменов.

Но существуют и свободные классы судов, где конструкторские изыскания ничем не сдерживаются. "Эмка" была близка к монотипу, но все же не монотип. И с ней произошла такая история. "Беркут" и "Сорока" — разновидности "эмки" — мало чем отличались. И тут москвич Валерий Летунов и ленинградец Сергей Ухин решили несколько изменить лодку. Работая над ее усовершенствованием, они, по сути, внутри одного класса создали другую лодку. Соревнуясь будто бы на одних и тех же "эмках", гонщики фактически боролись на совершенно разных.

Побеждать начали те, кому доставались новые конструкции. Вышло так, что в 1961—1962 годах восемьдесят процентов “эмков” потеряли всякий интерес для гонок.

Можно ли было так резко менять класс, составлявший половину всего парусного флота страны? Думаю, что нет. Собственно, с тех пор и начался упадок самого массового национального класса.

Вместо того чтобы беречь флот, ограждать его от всяких случайностей, мы своими руками привели его в негодность и вместе с тем лишили тысячи яхтсменов возможности совершенствовать свое мастерство. А ведь было законом: чемпион страны на “эмке” имел право выбирать для себя любой олимпийский класс и тренироваться в составе сборной страны.

Конечно, все классы: свободные и моно типы — совершенствуются. Возьмем, к примеру, “Финн”. Он когда-то пришел на смену другой одиночке — “Олимпику”. Вызвано это было явным преимуществом нового класса. Если “Олимпик” весил килограммов 140, то “Финн” — 105. С “Финном” легче было справляться одному спортсмену. Мачту с такелажем, существовавшую на его предшественнике, заменила просто мачта, которая легко крепилась в корпусе, работала свободно, подчиняясь тем же законам, что и ствол дерева: гнулась в зависимости от качества древесины, своей формы, формы паруса, прикрепленного к ней (последнее, пожалуй, можно сравнить с размерами кроны дерева). Да и множество деталей на новой яхте было удобнее и совершеннее. Вместо тяжелого железного шверта — легкий алюминиевый, весом всего в 5—6 килограммов. Облегчено рулевое управление.

Но здесь произошла полная замена одного класса другим. “Финн” в дальнейшем постоянно совершенствовался, однако строго в рамках своего моно типа. Как бы ни менялись его корпуса, однако старые сохраняли свои качества, и нередко на первенствах мира побеждали гонщики, выступавшие на лодках старой постройки. Конструкторская мысль предложила заменить деревянный корпус “Финна” пластмассовым. И вот на крупные регаты съезжаются гонщики, имеющие и те и другие лодки. И на равных борются. В 1962 году первенство мира выигрывает швед Аккерсон на пластиковом “Финне”, а в 1964 году — австриец Раудашл на деревянном. Новая конструкция не дала существенных преимуществ. Просто появилась еще одна разновидность лодки.

Не то получилось с “эмкой”.

Кстати, причины ее, если можно так сказать, падения следует искать не только в изменении конструкции.

Более десяти лет олимпийские классы были стабильными — с 1956 по 1968 год. И именно в эти годы в нашей стране изменилась форма парусных соревнований. Раньше основным видом были гонки с пересадкой. Спортсмены готовили свои лодки к регате. Но выступали по очереди на чужих лодках. Перед каждой гонкой жребий решал, на какой яхте выходить данному экипажу. Иногда жеребьевка проводилась в самом начале регаты. И тогда экипаж заранее знал, в каком порядке готовить ему “под себя” очередную яхту. В чем было преимущество гонок с пересадкой и в чем недостаток? Во-первых, сводилось на нет материальное преимущество. Первостепенное значение приобретало мастерство экипажа. Это было хорошим стимулом для совершенствования гонщиков, но не для совершенствования лодок: я сделал свою яхту лучше, удобнее, а потом мой же соперник на ней меня и обыграет (конечно, примитивное рассуждение, но что-то похожее, несомненно, было).

В 1952 году советские яхтсмены впервые приняли участие в олимпийской регате. Специалисты и зарубежная пресса отмечали тогда, что наши гонщики отлично стартуют, не ошибаются в выборе направлений и определении ветра. То есть личное мастерство было на хорошем уровне. Спортсмены могли выжать из своих лодок максимум того, на что те были способны. Но вся беда заключалась в том, что хороших лодок яхтсмены не имели.

И вот начиная с 1953 года в программу парусных соревнований были включены классные гонки, которые постепенно вытеснили гонки с пересадкой. Теперь экипажи постоянно выступали на своих яхтах. И качество лодки приобретало для победы огромное значение.

Верфи начали основное внимание уделять производству яхт олимпийских классов. И вскоре мы заняли по количеству одно из ведущих мест в мировом спортивном судостроении. У нас появилось

много дорогостоящих “пятерок”, больше, чем в Швеции, бывшей их родиной. Много “Звездников”, “Драконов”, “Финнов”, “Летучих голландцев”. И чем больше появлялось “олимпийцев”, тем крепче забывали об “эмке”, постепенно прекращая ее производство. Да и гонщики стремились выступать на яхтах олимпийского класса, так как “эмка” была исключена из всесоюзных регат. Национальный класс утратил свою перспективу.

Это были годы прогресса в судостроении, прогресса тактико-технического. Он завершился успехом на Римской олимпиаде, когда Тимир Пинегин стал чемпионом на “Звезднике”, а Александр Чучелов завоевал на “Финне” серебряную медаль. Успех был тем более значителен, что его никто из наших зарубежных конкурентов не ожидал.

Шестидесятые годы вообще характеризовались прогрессом спорта во всем мире. Да и в технике прогресс шел невиданными темпами. И это не могло не отразиться на спортивном судостроении. Появлялись новые материалы для корпусов: пластик, в рангоуте металл, легкий, прочный, вытеснял дерево. В такелаже все большее применение находили нержавеющие стали и легкие сплавы. И традиционно хлопчатобумажные паруса стали уходить в прошлое. Их отправляли на склады древности синтетические ткани, легкие, не поддающиеся капризам природы. И все это, в свою очередь, требовало прогресса в тактике и технике спорта. Побеждать становилось тяжелее.

Наше спортивное судостроение тоже стояло перед необходимостью серьезных изменений. Большинство гонщиков выступало на яхтах, построенных на наших верфях. И, приезжая с зарубежных соревнований, мы первым делом спешили на верфи, чтобы поделиться своими наблюдениями. Помню, в Таллине парусным мастером была Лиза Чернышева. Она охотно выслушивала нас, раскрывала свою заветную тетрадку с чертежами парусов и переносила в нее наши зарисовки, которые мы делали просто на полу цеха.

В те годы ведущие гонщики страны были частыми гостями верфей. По их советам вносились изменения в суда, которые уже стояли на стапелях. Спортсмен как бы являлся соавтором лодки, которая для него строилась.

Спортивное судостроение продвигалось вперед семимильными шагами. Важно было не отстать в этой погоне за новым. В мире появлялись новые верфи, новые фирмы. Как правило, их возглавляли ведущие гонщики, чемпионы мира и Олимпийских игр, короче — люди, знающие, для чего и для кого они строят лодки, шьют паруса. Подгоняла их, конечно, и конкуренция.

Все лихорадочно искали новое. Профессор Е. Ричарде, руководитель аэродинамического отдела Саутгемптонского университета, сказал как-то, открывая конференцию по проблемам паруса: “Проектирование яхт сегодня больше всего похоже на роман с женщиной. Поскольку теория не разработана, остается только эмпирический подход. В конце концов, даже если мужчина может похвастаться на этом поприще, то чаще всего он не имеет никакого понятия о причинах своего успеха”.

У нас в стране оставались все те же верфи — Таллинская, Ленинградская, Лазаревская. Правда, они росли, расширялась их территория. Но новые материалы в практику спортивного судостроения внедрялись с трудом. Продолжало расти количество построенных лодок. Но очень медленно совершенствовалось их качество. Сбыт находили любые яхты — в парусный спорт приходили все новые люди, и они рады были любой лодке.

С 1959 года началось производство лавсана и было разрешено выступать под синтетическими парусами. Сначала это разрешение касалось лишь отдельных, наиболее крупных соревнований. Позже всех без исключения. Началась погоня за фирменными парусами. Даже на первенстве города, даже гонщику, который как следует не научился управлять яхтой, считалось зазорным выйти “под тряпками”. А если кто и выходил под хлопчатобумажными, то уже заранее сбрасывал со своего счета определенные очки. Получалось что-то вроде гонок с гандикапом. Подводя итоги соревнований, гонщики так и говорили: первый после лавсана, первый после металлических мачт...

За рубежом мы еще выступали на отечественных яхтах, но все чаще для членов сборной команды страны покупались зарубежные.

Конкуренция с Чучеловым на “Финнах” заставляла нас обоих искать самое передовое и стремиться его внедрить. Стоило нам с Александром вернуться с какой-то крупной регаты, как мы тут же устремлялись на верфь. Ну а Чучелову это было сделать проще, чем мне, ведь он и работал-то на Таллинской судовой верфи, расположенной в одном дворе с яхт-клубом. Может быть, именно поэтому мы с Чучеловым не отказывались от отечественных “Финнов”, оборудованных отечественными мачтами и парусами собственного пошива. Мы шагали в ногу с временем.

В 1967 году “Золотой кубок” в классе “Финн” — а это неофициальное первенство мира — разыгрывался в Ханко. Я выступал на своей старой боевой яхте. Это было мое самое удачное первенство мира. Участвовали в нем около полутора сотен спортсменов. По сумме семи гонок у меня был лучший результат, но с выбросом худшей гонки я оказался вторым. Победил Кувайде на австрийской яхте. И вот тогда-то мне купили тоже австрийскую яхту, брудеровскую мачту, раудашлевский парус — лучшее, что только было в спортивном судостроении для “Финна”. На всем этом в 1968 году я приехал на первенство мира и занял... 24-е место. И хотя в том же году выиграл в Акапулько олимпийскую регату и стал чемпионом XIX Олимпиады, горечь от проигрыша осталась надолго. Вот тебе и лучший в мире инвентарь!

Еще раз убедился, что дело не в инвентаре. В Дании существует всего около десятка “Финнов”. Но в Дании живет Пауль Эльвстрем — лучший яхтсмен из всех, которые когда-либо садились на “Финн”. Мир не пошел по пути накопления яхт олимпийских классов. Мир продолжал развивать свои, национальные. На них тренировались и росли те, кто потом получал право защищать страну на Олимпиаде. Даже побеждая в Олимпийских играх, вернувшись домой, гонщики снова садились на суда своих национальных классов. И на них в равной и нелегкой борьбе продолжали совершенствовать мастерство. Вот, например, в Киле в “Звездном”

классе победил австралиец Давид Форбес. Но он же рассказывал, что у них в стране яхт этого класса едва ли наберется десяток. Как и “Драконов”, где олимпийским чемпионом стал соотечественник Форбеса. На своем национальном классе тренируется дома мой главный конкурент по XX Олимпийским играм англичанин Уоррен. Да и чемпион мира и призер Олимпиады американец Фостер тоже. В США в 1965 году культивировалось 37 национальных классов и 7 международных!

Мы знаем о больших успехах в парусном спорте ГДР. Но в этой стране не гоняются за массовостью олимпийских классов. Так, “Солингов” почти нет. Лишь в год Олимпийских игр сел на эту яхту выступавший раньше на “Драконе” Шварц и сразу стал чемпионом Европы.

Но вернемся к шестидесятым годам. После римского успеха мы сами себе казались безгрешными. На всяких совещаниях и заседаниях козыряли тем, что первенствуем в мире по количеству яхт олимпийских классов. Надо было бы критически взглянуть на то, что имели, а мы по инерции продолжали на тех же верфях строить те же лодки олимпийских классов. В Олимпиаде 1956 года мы уже сталкивались с новичком — швертботом-двойкой “Шарли”. На ней выступал Александр Чумаков, бывший десять лет в победителях и призерах первенств Союза. Несмотря на травму шкотового, Чумаков выступил неплохо. Во всяком случае, не хуже, чем соотечественники в других классах. Мы не строили “Шарпи”, хотя лодка не представляла никаких трудностей в производстве: борт и днище из пяти досок, никаких откачивающих средств. И когда международная парусная ассоциация исключила “Шарпи” из олимпийской программы, это никак не отразилось на нашем судостроении. Другое дело, когда в 1968 году та же участь постигла класс “5,5-метровый”. На стапелях в Таллине стояли три почти готовые яхты, строящиеся из самых лучших, самых совершенных материалов. Это были бы, пожалуй, самые дорогие яхты этого класса. А надо сказать, что в строительстве “пятерок” мы имели приоритет в мире. Так что же мы сделали с “5,5-метровыми”? Моментально прекратили их культивировать как гоночный класс, отдав все яхты в распоряжение крейсерщиков.

Правильным ли было это решение? Убежден, что нет. Класс не потерял ни своей привлекательности, ни своих достоинств от того, что был выведен из программы Олимпийских игр. Мир и сегодня культивирует “5,5-метровый”. И сегодня проводятся крупные международные соревнования, вплоть до первенств мира. Так зачем же было искусственно укорачивать жизнь класса? Да, яхты стоят дорого. Но если они уже есть, то почему не продолжать на них соревноваться, почему не использовать их для подготовки классных гонщиков? Невольно напрашивается аналогия с греблей на байдарках и каноэ. Лишь семь ее видов входили в программу Олимпийских игр. Так что же, от этого перестали культивировать остальные? Отнюдь нет. Не только не перестали, но даже расширили программу. И, думаю, в таком широком



культивировании разных дистанций, разных номеров программы — основа блестящего успеха советских байдарочников и каноистов в Мюнхене, когда они завоевали шесть золотых медалей из семи.

Так почему же в парусном спорте мы так легко отказываемся от того, что завоевано с таким трудом?

Нынче участь “пятерки” постигла “Звездник”, класс, в котором была завоевана наша первая золотая олимпийская медаль. В следующей Олимпиаде его не будет на рейде парусной регаты. А я уже говорил, что по количеству “Звездников” наша страна занимает одно из первых мест в мире, уступая лишь их родине — Соединенным Штатам Америки. Но не успели решить олимпийскую судьбу “Звездника”, как из календаря внутрисоюзных соревнований этот класс тотчас же был исключен. И уже слышатся голоса, что, мол, сложный класс, неинтересный. Так почему же ходили на нем десятки лет, если он неинтересный? Разве перестала существовать всемирная ассоциация “Звездников” — одна из старейших ассоциаций? Разве утратили эти действительно сложные в управлении яхты свою привлекательность, которая, быть может, и заключается в их сложности? Почему сразу же прекратили производство этих яхт верфи? На очереди “Дракон”, который тоже исключен из олимпийской семьи. Правда, гонки на “Драконах” остались в программе всесоюзных регат, но вот, например, в молодежных играх их заменили “Катамаранами”.

Думаю, я не буду одинок в своем мнении, если скажу, что нельзя развитие спортивного судостроения, саму судьбу парусного спорта ставить в такую тесную зависимость от изменения олимпийской программы. Если у нас будет культивироваться много классов, если мы будем участвовать в первенствах континентов и мира, то всегда найдутся гонщики, способные сесть на яхту нового класса и успешно выступить в Олимпийских играх.

Из класса “М” пришло много талантливых гонщиков в классы олимпийские. Тот же Анатолий Дегтярь. Он был чемпионом страны на “эмке”. Эта победа открыла ему путь в другой класс — и он стал ведущим на “Летучем голландце”. Следующей ступенькой для Анатолия стал “Дракон”, на котором он добыл титул чемпиона V Спартакиады народов СССР. Сейчас Дегтярь успешно выступает на “Солинге”.

Да и я помню, что все киевские яхтсмены обязательно проходили школу “эмок”. Моими первыми в жизни соревнованиями тоже были старты на “М”. Я тогда в экипаже Дудника участвовал в розыгрыше приза открытия сезона.

Было нормой, что один и тот же яхтсмен в разных соревнованиях мог выступать на яхтах разных классов. В Киеве, например, существовала единая квалификационная комиссия на 8—9 обществ, культивирующих парус. Соревнования были различными. Их было много. И никого не удивляло, что сегодня кто-то заявлен на “эмке”, а на следующей регате на “голландце”. Хватало яхт одинакового качества. А попробуй сегодня захоти посоревноваться в другом классе... В V Спартакиаде народов СССР меня допустили личником на “Звезднике”. Я тогда как раз осваивал “Темнеет”, которого не было в программе ни одних соревнований в стране. И чтобы все-таки не терять чувства борьбы, попросил разрешения стартовать на “Звезднике”. Мне разрешили. И сразу же встал вопрос, где взять лодку. Конечно, лодок вообще хватало. Но не хотелось же мне садиться на такую, на которой я бы проигрывал еще до старта в силу ее низких качеств. Как ни искали, так и не смогли дать мне “Звездник”, приблизительно равный тем, на которых выступали ведущие гонщики. Я занял на Спартакиаде пятое место. В спортивных отчетах журналисты писали, что это, мол, успех Манкина, впервые севшего на новую яхту. А я от себя могу добавить, что если бы у меня была лодка более высокого класса, то и результат был бы лучшим. Потому что старое, тяжелое судно никак не могло конкурировать с легкими, быстроходными “Звездниками”, особенно в условиях тихого ветра.

Так: вот, возвращаюсь к пути, намеченному в детском спорте. Это очень здорово, что он шагает сегодня в ногу с отечественным спортивным судостроением. Те же мастерские на острове Сааремаа, о которых я уже упоминал, начали осваивать строительство именно юношеских классов яхт из пластика. И как бы хотелось, чтобы наряду со второй молодостью отечественного судостроения наступила бы и вторая молодость национального класса яхт.

Сегодня “эмки” используются для прогулок. Сегодня списанные из большого спорта “пятерки”, “Звездники”, “Драконы” находят применение в крейсерстве. И именно крейсерские гонки нынче

можно назвать соревнованиями в равных условиях. Не этим ли объясняется их возрастающая популярность и массовость?

Не раз делился я своими мыслями о путях развития парусного спорта в стране со спортсменами, тренерами, спортивными работниками. И не раз слышал в ответ: да' тебе-то что нужно? Вот сейчас ты — первый номер сборной. У тебя все лучшее: паруса, яхта, мачты. Так неужели ты хочешь начинать сначала? Нет, я не хочу начинать сначала. Но и не хочу слышать за своей спиной разговоры о том, что он, мол, побеждает потому, что у него лучший инвентарь. Да, действительно, у меня лучший инвентарь. Да, я могу позволить себе роскошь распороть фирменный парус, перекроить его и в случае неудачи отбросить. Да, все это так. Но право на это я завоевывал в борьбе в равных условиях. И совсем не побоюсь сегодня встретиться в таких же равных условиях с другими гонщиками. Сейчас я побеждаю всегда, абсолютно во всех регатах внутри нашей страны. Тогда, может быть, придется испробовать и вкус поражений. Но кто сказал, что вкус поражений отбивает охоту познать вкус борьбы? Кто сказал, что в упорной борьбе не растет мастерство? Вот совсем недавно, оставив “Звездник”, пришел на “Темпест” Борис Будников. И, право же, сразу стало интереснее. Старты и финиши приобрели несколько иную цену. Жаль, что Борис ушел на “Солинг”.

Трудно давать рецепты. Да я и не берусь за это. Но твердо убежден: в каждом деле, на каждом определенном этапе должны применяться свои определенные меры, вызванные требованиями времени, наиболее отвечающие сложившимся условиям. И, суммируя сказанное в этой главе, беру на себя смелость утверждать: наши верфи не должны ни в коей мере зависеть от решений Международной парусной ассоциации. Необходимо определить четко и точно, что можно и нужно развивать в нашей стране, в наших условиях. Мы должны создавать свою базу, на которой возможно развивать настоящую массовость, подлинное мастерство.

В 1969 году Всесоюзная федерация парусного спорта разработала план до восьмидесятого года. В нем отмечалось: развивать существующие классы независимо от колебаний олимпийской программы. Так почему же исчезли из календаря гонки на “Звездниках”?

Трудно угнаться за капризами олимпийской программы. Да и нужно ли? Шагать в ногу с временем необходимо. Но шагать по своей дороге. Лишь это обеспечит нам запас мастерства, которое скажется на выступлениях в регатах разного ранга.

А пока — куда исчезли традиционные первенства городов и розыгрыши разнообразных призов? Почему не проводятся гонки для дублирующих составов? Почему спортсмен, едва научившийся отличать северный ветер от южного, уже требует, чтобы его посылали как минимум на всесоюзную регату? Тратятся деньги на содержание спортсмена, на перевозку яхты, а он из семи гонок хорошо если финиширует в двух. Участие в крупной регате должно быть вознаграждением за успехи в массовых стартах. И в этом я тоже вижу путь для повышения уровня мастерства. Честью для молодого гонщика должно быть разрешение на участие в одной регате с лучшими яхтсменами страны. Тогда к этому будут стремиться. Тогда, наверно, не услышишь от начинающего яхтсмена: да я, да дайте мне такую лодку, как у него...

Молодежь надо воспитывать в уважении к тем, кто прославляет страну на международной арене. И вместе с тем пробуждать желание быть похожими на них, учиться у них, чтобы в будущем сразиться с ними.

## **ЧЕМПИОНОВ ДЕЛАЮТ КИЛОМЕТРЫ. ПРЕОДОЛЕТЬ СЕБЯ — НАИВЫСШАЯ СТРАТЕГИЯ**

Первая гонка олимпийской регаты-72. У меня уже была первая гонка регаты-68. Будут ли еще? И если будут, то сколько их? Говорят, парус не знает возрастных ограничений. Да, действительно, не знает. И все-таки побеждают чаще те, кто родился позже. Где, в каком яхт-клубе страны растет сегодня гонщик, который сменит меня? И когда это случится?

Я уже рассказывал о том, как происходит смена классов. Процесс понятный. Новое пробивает себе дорогу. Но вот почему яхтсмены меняют классы? На этот вопрос однозначно не ответишь.

Появился “Солинг”, и Тимир Пинегин, олимпийский чемпион, сильнейший в стране, чтобы не сказать — непобедимый на “Звездниках”, уходит на новую лодку.

Жажда новизны? Или почувствовал интуицией бывалого яхтсмена, что недолго осталось “Звезднику” быть в олимпийской семье? Или увидел того мальчишку, что готовился сразиться с ним? Не берусь отвечать за Тимира.

Вместе с “Солингом” пришел “Темпест”. И я простился с “Финном”. Сделал это на следующий год после победы на Олимпийских играх в Мексике.

Попробую объяснить, почему пошел на этот шаг.

“Финн” был для меня на протяжении многих лет всем. На нем, по сути еще не так много умея, начал я совершенствовать технику под девизом “чемпионов делают километры”.

Матвеевский залив Днепра, в котором мы тренировались, был настоящим водным стадионом столицы Украины. Здесь теснились все: яхтсмены, гребцы, пловцы, прыгуны в воду... Здесь тренировались, соревновались, жили. Здесь ничего нельзя было утаить и ничто не оставалось незамеченным. Нужно было только уметь, а главное — хотеть видеть. А посмотреть было на что. Киев в те годы славился отличными гребцами-академистами, выигрывавшими чемпионские медали и у себя- в стране, и за границей.

Пропадая целыми днями в заливе, я видел, как чуть свет отходила от водной станции “Наука” двойка-академичка. Чемпионки страны, Европы Нина Опаленко и Екатерина Землянская спускали свою остроносую лодку на воду в какую угодно погоду. Возвращались зачастую под вечер. Помню, как-то поразили меня венки, надетые девушками на голову. Поразили тем, что свиты были из цветов, росших (я это точно знал) на далеких от залива заднепровских лугах. Так сколько же километров прошли они за день?

На наших глазах тренировались Игорь Емчук и Георгий Жилин. Тоже чемпионы страны и Европы, призеры Олимпийских игр. Кажется, не было таких титулов, которыми бы не владели эти двое — такие разные по внешнему виду и характеру, но такие похожие по неутомимости спортсмены. Мне иногда казалось, что они днюют и ночуют на Матвеевском заливе. Как удавалось при всем этом Игорю еще учиться в университете? Жора был старше, работал. Но не припомню ни одного случая, чтобы их двойка не появилась в определенное время на воде. Как красиво рассекала она воду! Как мощно взлетали весла и как стремительно отталкивались от упругой воды, придавая скорость лодке! По-моему, не один тогдашний новичок стал академистом именно потому, что были у нас на заливе Емчук и Жилин — неутомимые, веселые, жизнерадостные.

Мы смотрели на них и видели лишь радость, которую приносил им спорт. Понимали разумом, что долгие часы на воде — не прогулки на веслах. Замечали, как медленно поднимались гребцы по песчаному косогору к эллингу. И все-таки стоило нам увидеть эту двойку на ходу, как все отступало перед красотой стремительного движения вперед. Восемь лет подряд привозили Емчук и Жилин в Матвеевский залив золотые медали чемпионов страны. Лишь одному Вячеславу Иванову удалось преодолеть этот рекорд чемпионства — он завоевывал в стране золотые медали одиннадцать раз подряд. Но Иванов был далеко, а Жилин и Емчук — рядом. На наших глазах переплывали они бесконечные километры тренировок в звонкий металл побед.

Вот так и рождался девиз: “Километры делают чемпионов”. У нас в ДОСААФ тоже в чести были расстояния. Мы даже соревновались, у кого больше выходов наберется за навигацию. Так вот в мою первую досаафовскую навигацию, которая началась в середине сезона, я сумел набрать больше всех выходов. • Желание тренироваться было постоянным. Как неутолимый голод, тем более что все постигалось в тренировках. Не было у меня никакого представления о конструкции мачт, об обмере парусов. Ко всему приходил практическим путем. И когда я сегодня просматриваю зарисовки парусов, какие бы мне хотелось иметь, ничего не могу изменить в тех давних эскизах. Да, мне и сегодня нравятся такие. Неизменным остался взгляд на форму паруса, на характер работы мачты. Просто на постижение этого было затрачено слишком много времени. Слишком много шишек было набито, пока выработал эти четкие представления.

Как строились наши тренировки? По принципу: “давай пройдемся. Давай прикинемся”. Много постигалось лишь в соревнованиях. Сколько раз задавал сам себе вопрос: ну почему, почему именно в соревнованиях попадаю в ситуации, которые никогда не встречались в тренировках? Почему эти случаи так часты? И снова набивал шишки.

Читал в газетах об успехах своих ровесников — Раудашл, Аккерсон побеждали на “Золотом кубке”, выигрывали крупнейшие регаты Лунде и Кувайде.

Их успехи больно били по самолюбию — что упустил, когда?

В 1963 году впервые участвовал в крупных международных соревнованиях. В Медемблике разыгрывался “Золотой кубок”. Вдоль канала, на берегу выстроились 163 яхты. И владелец каждой из них готов был побороться за мировую корону.

Среди этого огромного количества “Финнов” лишь четырнадцать было деревянных. В этот год яхтсменов захлестнула волна пластмассовых лодок. Вызвана она была победой Аккерсона в предшествующем сезоне на пластмассовом “Финне”. Правда, мода эта продержалась недолго. И через пару лет снова восторжествовали деревянные корпуса производства Раудашля.

Но в тот год мы с Сашей Чучеловым чувствовали себя неуверенно, готовя к старту свои “деревяшки”. Еще за полтора месяца до регаты мы погрузили лодки на теплоход. И все же прибыли в Медемблик сначала мы, а лишь через два дня наши “Финны”. Обмер проходил в противоположном от яхт-клуба конце города. Наши соперники почти все приехали на машинах. Вот так на машинах, проезжая элинг, проходили они обмер. Мы с Сашей, одолжив тележки, тащили на себе яхты через весь Медемблик...

Гонки начались интересно и остро. Сразу увидел, что стартовать в такой каше просто не умею. К первому знаку приходил пятидесятым. И только на полном курсе приближался к лидирующей десятке. Здесь, в компании сильнейших “финнистов” мира, особенно наглядны были просчеты в тактической подготовке.

Результатом участия в первой международной регате было не только занятое пятое место. Понял, что нужно коренным образом переменить систему тренировок — отрабатывать отдельные элементы, создавать искусственные ситуации и находить из них наиболее рациональный выход. А для этого необходимо было создать группу из одинаковых по качеству судов. И работать вместе с этой группой.

Вот так и появилось на Днепре наше объединение “финнистов”. Договорились тренироваться вместе. Гонка расчленилась на отдельные элементы. Тренировки начали приобретать характер мини-соревнований. Для этого хватало одного угла Матвеевского залива. Но до чего же интересно было на воде!

Отрабатывали старт. Пловцы по выстрелу прыгают с тумбочек. Лодки гребцов держат со стартовых плотиков. А у яхтсменов линия на воде не очерчена. Обозначен лишь створ между двумя знаками, величина которого колеблется от нескольких десятков метров до сотен. И вот этот створ всегда арена интереснейшей борьбы. Дело в том, что не все части арены равнозначны. В зависимости от силы и направления ветра ценность приобретает то пространство у верхнего знака, то у нижнего. Очень редко выгодной бывает позиция по центру. Все яхтсмены стремятся занять лучшее положение. Тот, кто впереди, имеет чистый ветер. Идущему сзади достается так называемый отработанный, пришедший к нему из парусов соперника.

Нелегко так рассчитать время, чтобы яхта оказалась в створе точно в нужный момент. Причем желательно, чтобы она брала старт с разгона, на скорости. К этому я всегда и стремился. Помню, еще в 1960 году ко мне подходили на Балтийской регате и спрашивали: как это тебе удается? Последняя минута. На старте нет даже щели. А твоя яхта несется издалека и на полном ходу вместе с выстрелом пролетает створ, втиснувшись непонятно куда и как.

Вот это-то умение взять старт с разгона я и отработывал с ребятами на Матвеевском заливе. Для этого нужно было научиться и усовершенствовать умение быстро набирать скорость, мгновенно останавливаться и соскальзывать вбок. Учитывать ветер, течение, направление курса. Воспитывать в себе чувство времени и чувство створа.

Вместе с ребятами разрабатывали план старта. Объяснял им, откуда буду стартовать и как они могут мне помешать. Если им удавался маневр, победителями были они все вместе. Конечно, мешать могли в рамках, допустимых правилами соревнований. Нарушители наказывались. Серьезных нарушений у нас не было, а за легкое спортсмен выбывал из борьбы и становился

арбитром. Тренировки пролетали мгновенно. Это была как бы веселая игра. И одновременно спорт в чистом виде: первую роль играли ловкость, быстрота реакции, смелость, сила воли.

Отработка стартов была в том сезоне моим основным заданием. И что прошла она недаром, засвидетельствовали старты Акапулько. В шести гонках из семи было явным преимущество нижнего знака. И во всех гонках я уходил со старта в лидирующей группе. А между прочим, “Финнов” на Олимпиаде было больше, чем лодок любого другого класса, — 37.

Научился стартовать, обнаружил прогалины в умении выполнять другие элементы.

Шел чемпионат Европы в Австрии, на родине Раудашля. Дистанция была разбита на Аттерзее. Во второй гонке я лидировал. Следом шел Хуберт. Так подошли к нижней поворотной марке. Кто первый обогнет, тот победит. Лихорадочно соображаю. Попытаться вывести Раудашля за знак? Сам вместе с ним выйду. Эх, черт побери, ни разу не тренировал такого маневра! А тут и другие сомнения начали одолевать. Хуберт был близко к знаку и начал огибать его по большой дуге. Передо мной моментально всплыла картинка из учебника: одна яхта огибает знак по большой дуге, а другая — между знаком и первой яхтой. И я моментально сунул нос “Финна” в щель. Хуберт тут же привелся (слегка изменил курс) и закрыл проход между собой и знаком. Я попал в ловушку. Правда, на знак не навалил, но мой парус лег на спину Раудашлю. Хуберт имел полное право подать на меня протест. И хотя он этого не сделал, но все равно гонка уже была испорчена. Вот что значило применить книжный прием, ни разу не испытанный на воде!

То первенство Европы запомнилось мне множеством тактических промахов. Участвовал в нем и бразилец Брудер, выступавший вне конкурса. Так вот Брудер прямо издевался надо мной, испытывая на мне всевозможные тактические ходы. А я был против них беспомощен, не имел за душой ни одного собственного приема.

Всю зиму учился. Занимался теоретической разработкой разнообразных тактических вариантов. Понимал, что проверять их и совершенствовать надо не в соревнованиях, а в тренировках равной группы. У ребят в водниковской секции были хорошие лодки. Отдал им свои паруса. Только вышли на воду, начали тренироваться, как руководство бассейнового совета “Водника” потребовало у меня гарантий, что мы на одних “Финнах” сможем победить другие общества, выставившие экипажи в разных классах. Иначе наша самостоятельная специализация будет прикрыта и никаких чистых групп “финнис-тов” не будет. На свой страх и риск пообещал победу. Правда, на первенство, города ребятам из группы все же пришлось сесть на “эмку” и “голландец”. И вот тогда-то они на практике ощутили, что приобретенные технико-тактические навыки помогают хорошо выступать и на этих судах.

Так запасался я тактическими новинками. На первых же крупных соревнованиях заставил Брудера изменить свое отношение ко мне.

Мы шли с ним левым галсом. Навстречу нам весь остальной флот правым. По правилам гонок яхта, идущая левым галсом, уступает дорогу идущей правым. Но мы успели обогнуть знак до подхода остальных “Финнов”. Здесь-то на повороте я и отомстил Брудеру хорошо оттренированным приемом.

На самом повороте на какое-то мгновение притормозил лодку, и соперник налетел на знак с наветренной стороны. Я обогнул марку и, оказавшись на правом галсе, потребовал дорогу. Брудер вынужден был уступить, после чего снова попытался обогнуть знак. Но я снова загородил ему путь. К этому времени к нам подошла основная группа гонщиков — все идущие правым галсом. Тогда я отстал от Брудера. Он ушел с поворота где-то тридцатым.

После гонки Брудер остановил меня. Пожал руку: “Ты меня здорово проучил”. Предложил мир: “Давай не будем больше мешать друг другу”.

Вот так на практике я убеждался, что для совершенствования мастерства одних соревнований мало. Нужна индивидуальная подготовка по отдельным элементам. У нас же в сборной господствовал, да и сейчас господствует соревновательный метод. Когда он только зародился, был, несомненно, прогрессивным — пришел на смену так называемым походам, которые были в лучшем случае прогулкой под парусами. Увеличение интенсивности нагрузки, вызванное ежемесячными стартами, сразу привело к повышению мастерства. Но это было хорошо поначалу.

А дальнейшее углубление тактической и технической подготовки требовало внимания к каждому отдельному гонщику. Но изменения не произошло. И когда я проиграл первенство страны В. Козлову, это объяснили тем, что у меня было на несколько гонок меньше.

И все-таки, вопреки установившейся практике, я продолжал большое внимание уделять индивидуальной подготовке. В регатах только проверял натренированное. Считал, да и сейчас считаю, что учиться лишь на соревнованиях — очень большая роскошь.

Соревновательный метод удобен тренеру. Смотрит он за спортсменом, не смотрит — спортсмен-то на воде.

А тренер тем временем зачастую ловит на “самодур” рыбу или читает книжки. Но ведь ты-то видишь все это. Так какое уж может быть отношение гонщика к замечаниям тренера?

Я снова возвращаюсь к вопросу о тренере. Потому что считаю, что это самый наболевший вопрос в парусном спорте. В девяноста процентах моих соревнований я не имел хронометража. Даже не знал, как выполнил тот или иной маневр по сравнению с соперником. Я приучился сам себе ставить отметки. Оцениваю отдельно старт, лавировку, полный курс, огибание знака. Каждую из этих деталей дроблю еще на более мелкие элементы. Но как выполняет их соперник, не знаю — во время гонки некогда смотреть по сторонам.

В моих дневниках есть записи обо всех проведенных гонках. И каждая проанализирована, снабжена заметками об акватории, о направлении ветра. В конце концов это дает возможность для привычных дистанций — севастопольской, таллинской, рижской и других — составлять карты для каждого направления ветра. Опыт плюс анализ проведенных гонок помогают избежать один раз совершенных ошибок. А представляете, насколько возрос бы эффект сделанных самим выводов, если бы они подкреплялись замечаниями тренеров! Я уж не говорю, советами. Хотя бы наблюдениями.

“Финн” — небольшая послушная яхта, где ты сам и рулевой, и матрос, и штурман, и боцман, был хорош для проведения экспериментов. Я ни от кого не зависел. Ошибся в расчетах, расплачиваюсь сам. Никого не тащу за собой.

И все-таки даже на “Финне”, на котором я ходил долгие пятнадцать лет, для меня оставалось очень много нерешенных задач. Как? Что? Зачем? Эти вопросы возникали постоянно. И не было ни одного пособия, которое могло бы дать ответ или рекомендацию, как тренироваться. Существующие учебники напоминают пособия для шоферов — это всего лишь школа яхтенного рулевого. Но яхтсмен не шофер. Ему приходится сталкиваться с такими ситуациями, которых на земле, где ты зависишь от возможностей мотора, никогда даже искусственно не создать. Нигде не раскрыты вопросы специальной тренировки на воде. Нет даже элементарных программ начального обучения. Может быть, виной тому в какой-то степени все тот же соревновательный метод?

Не стоят на месте классы яхт. Видоизменяются, совершенствуются. Но еще быстрее должна совершенствоваться техника яхтсмена. Лишь тогда он сможет держаться на уровне современного спорта.

Изменения в судах влекут за собой и изменения в технике управления ими. Парусник адмирала Нельсона, например, лавировала под углом семьдесят градусов. Чайный клипер — в шестьдесят. А современные гоночные яхты — в тридцать-сорок градусов. Это всего лишь наиболее общий пример.

Нынче уже никого не удивишь тем, что яхтсмен специально готовится к соревнованиям в той или иной акватории, зная ее характеристики. Если ожидаются слабые ветра, худеет, облегчает до допустимого предела вес судна, оставаясь нередко босиком, полураздетым. Не говорю уже о парусах, рассчитанных на разный ветер.

Но как себя вести, какие паруса ставить, какую мачту готовить к гонке — все это не дается само по себе. Все это постигается опытом. И если бы ветераны передавали накопленный годами выступлений опыт юным, то, очевидно, юные добивались бы успеха в более раннем возрасте.

Но как это осуществить практически?

Если в других видах спорта существует более менее четко выраженный возрастной ценз, то у нас его нет. Одинаковые шансы на успех имеют и молодые, и гонщики в летах. На XX Олимпийских играх возраст чемпионов колебался от 44 лет до 26 (речь идет только о рулевых). Много лет подряд гоняется рижанин Евгений Канский. Первый раз чемпионом страны он стал в 1951 году. И вот он снова стартовал в V Спартакиаде народов СССР в Риге в 1971 году на "Драконe". До этого времени ветеран переменял много классов яхт, пять раз выигрывал "золото" в Союзе. И хотя в Риге 1971 года Канский остался без награды, это совсем не означает, что его победил возраст. Просто появились достойные соперники. Но старый Канский не раз заставлял их удивляться смелости и необычности своих решений.

Вот эта возрастная широта парусного спорта, если можно так сказать, приводит зачастую к тому, что опыт так и остается уделом тех, у кого за плечами годы и годы выступлений. Думается, что в такой ситуации целесообразно создавать группы одного класса. Так, как это было когда-то у нас на Днепре. Вокруг ведущего яхтсмена объединить молодежь. И мастерам полезно потренироваться в искусственно создаваемой сложной обстановке. Ну а о новичках и говорить нечего. Правда, такая "групповщина" (в лучшем смысле этого слова) может привести к тому, что в городе произойдет определенная специализация в каком-то классе яхт. Но зато в этом определенном классе будет достаточно высокий уровень. А если учесть, что парусные соревнования в основном ведомственные, то даже и для пресловутого зачета не будет никакого ушерба. Для спорта же как такового, думаю, выигрыш будет явный.

Да, в парусе много особенностей, отличающих его от других видов спорта. Но в стратегии есть, конечно, .и много общего со всеми остальными видами.

В 1963 году я плыл из Находки в Иокогаму вместе со всеми участниками предолимпийского месяца. Мы много разговаривали с Вячеславом Ивановым.

Нечего говорить, с каким уважением относился и отношусь я к этому спортсмену. Но тогда разговор шел в основном об одном; что такое знаменитый ивановский финишный рывок. В конце концов Вячеслав так объяснил мне природу своего спурта: когда немеют руки, когда кажется, что дистанции нет конца и что сил тоже нет, я думаю, что и соперник в таком же состоянии. И еще о том, что соперник тоже человек. И кто знает, выдержит ли он. Мысль о том, что он может сдать, не перенести накала борьбы, придает силы, нужные для того, чтобы преодолеть себя. И когда эта грань позади, руки будто снова обретают свежесть. Хотя каждый гребок остается неизмеримо тяжелым.

Уметь преодолеть себя. Пожалуй, это наивысшая стратегия спорта.

1965 год. Португалия. Каскайс. Первенство Европы. Решающая гонка. Шансы на победу почти одинаковые у нескольких гонщиков. Если я пройду успешно в этот день, то и в общем зачете мне обеспечена медаль. Даже если завтра будет неудача. А если повезет и завтра, то медаль может быть и из благородного металла. Но пока все мысли о сегодняшней гонке.

Дистанция лежит в открытом Атлантическом океане, омывающем побережье Португалии. Перед последней лавировкой ветер резко поменял направление. В результате финишный отрезок дистанции превратился в участок одного галса. Курс — полный бейдевинд, то есть курс, дающий возможность как можно быстрее прийти туда, откуда дует ветер, — к финишу. А створ, расположенный за две мили, еле виднеется на горизонте.

Все время приходится откренивать лодку. Нет ни одной лавировки, ни одного поворота, когда можно расслабиться, дать мышцам возможность отдохнуть. На последнем знаке был третьим. И вот теперь идем фронтом, не мешая друг другу, — места в океане хватает — я, Демель, Раудашл, датчанин Винд. Каждый распростерся над водой. Скорость яхты зависит от того, насколько

сильно она откренена. Уперся ногами. Сначала пытался по очереди расслаблять их, но сразу ощущал, как теряет судно ход. Прошло минут пятнадцать. Мышцы задеревенели. Свистит ветер, хлещет вода. Ох, еще бы немножко открепить! Прогнулся, как акробат, уже и руки в волне. Выношу за борт еще и ногу, оставаясь висеть на одной.

Солнце печет немилосердно. Опять эти проклятые сорок градусов! Спасают брызги. Вот когда возблагодарил небо, что холодное течение не дает возможности прогреться воде выше десяти градусов. Мы все время ворчали — и не искупаешься в океане. А теперь мысленно благословлял равновесие в природе: жаркое солнце, холодная вода...

Не чувствую поясницу. Нога окаменела. Все. Сил нет. А ветер свистит. Яхта мчится, чуть ли не черпая парусом океанскую соленую воду. С другого борта я сам окунаюсь в воду.

Чуть-чуть бы расслабиться! Ну самую чуточку! В конце концов, что случится, если и проиграю? Мысли улетучиваются из головы. Будто звенит пустота. И вдруг в этой пустоте, в этом полном безмыслии всплывает разговор с Ивановым на борту теплохода: "...соперник тоже человек... выдержит ли он..."

Еще больше прогибаюсь назад, еще дальше выношу за борт ногу. Пытаюсь разглядеть, где остальные. Но в пределах видимости ни одного паруса. Оглянуться на Винда, шедшего рядом, не могу. Знал, что он близко, на слух — по удару волн о его яхту. А теперь, кажется, и этого не слышно. Один. Только ветер. Только солнце и волны...

Финишировал первым с большим отрывом. Меня встретили овациями. И я еще раз понял: спорт един при всем своем многообразии. Всегда нужно уметь преодолеть себя. Только так приходят победы.

Одно время в Союзе моим соперником на "Финне" был Виктор Козлов. Он мне как-то, рассказывая о своем участии в крупной международной регате, говорил: "Попробовал открепить и сразу ушел. Жаль, тяжело было откренивать. Вот если бы смог так держать..." Я тогда подумал про себя: "Знать, что может принести победу, и не воспользоваться? Нет уж, если надо откренивать, так откренивать до конца". Может быть, Козлову, в конце концов, и не хватало в спорте умения быть сильнее самого себя?

Преодолеть себя. Как трудно было осуществить это, когда решил уйти с "Финна"! Снова и снова вспоминал, чем был для меня "Финн", что он мне дал. Тут уже не только о спорте были мысли. Вместе с "Финном" рос, становился мужчиной. Приобретал друзей, которые и поныне остались со мной.

И все-таки "Финн" — пройденный этап. Недаром его считают более-менее молодежным классом. А мне уже за тридцать. Да и перспектив для дальнейшего совершенствования не видел. Вернее, совершенствоваться можно было. Этому конца нет. Но уже в пределах понятого и постигнутого. Да и звание олимпийского чемпиона, завоеванное на "Финне", будто бы подталкивало: ты добился того, к чему стремился. Что дальше?

Дальше был "Темнеет". Новая яхта олимпийского класса. Уже не швертбот, но еще и не совсем килевая.

Кстати, несколько слов о том, что такое швертбот и что такое килевая. Швертбот — это легкая лодка, сквозь прорезь в днище которой опускается вниз шверт, своеобразный плавник. Он придает устойчивость яхте при боковом ветре, на повороте. При попутном ветре шверт поднимается, и судно будто скользит своим плоским днищем по воде. Лодки с килем тяжелее, крупнее. Зато устойчивее на воде.

Так вот, "Темпест". О "Темпестах" и "Солингах" мы знали только понаслышке. Видели лишь на фотографиях. В силу все того же отличия парусного спорта от других видов. Если в гимнастике появились новые элементы, вы обязательно встретитесь с ними на соревнованиях. Яхтсмены же, как правило, меряются силами в пределах одного класса, так как и первенства континента, и мировые чемпионаты разыгрываются отдельно для каждого класса. Да и федерации тоже по классам. А крупных регат, в которых участвуют разные суда, не-так уж много, да и мы редко на них бываем.

Знали, что "Темпесты" и "Солинги" в некоторых странах уже не были новичками. Проводились на них крупные международные соревнования, вплоть до первенства мира. И все тот же неутомимый Пауль Эльвстрем успел в 1969 году стать чемпионом мира и на "Солинге". Существовали уже сформировавшиеся экипажи, за плечами которых имелось достаточно стартов и экспериментов.



Итак, баланс не в нашу пользу. И все же почему не попробовать? Тимир Пинегин выбирает “Солинг” — шаг по пути “отяжеления” яхты по сравнению со “Звездником”, бывшим самым легким среди тяжелых. Я отдаю предпочтение “Темпесту”.

И даже после того как было окончательно решено, что “Финн” — это прошлое, сомнения нет-нет да и возникали снова. Ты всю жизнь выступал на одиночке. У тебя уже выработался определенный тип гонщика-одиночника. Да и на характер вообще это наложило отпечаток — все привык делать сам, никогда ни на кого не полагаюсь. Дома говорят, что я тяжелый, неуживчивый человек: “Привык на своем “Финне” сам с собой разговаривать”. Да и где взять матроса? Это ведь тоже непросто — найти человека, с которым вместе и в море, и на берегу, с которым думать одинаково и понимать друг друга без слов: в гонке некогда разговаривать.

Сомнения, подогреваемые недоумением близких, друзей, не оставляли даже ночью. Чтобы заглушить их, погружаюсь в работу. Пытаюсь для начала хотя бы теоретически узнать, что же такое “Темпест”. Экипаж — два человека. Длина судна — 6,68 метра. Ширина — 2, осадка — 1,14. Вот здесь-то и должен ты ужиться, нет, не просто ужиться — подружиться и сработаться с каким-то неизвестным пока тебе человеком. С ним вместе будешь управлять парусами площадью 22,92 квадратных метра. И спинакером. Да, англичанин Ян Проктор, конструируя яхту, постарался снабдить ее всем необходимым для скорости, маневренности, сделать ее отвечающей современным представлениям о парусной лодке.

Существует яхта с 1964 года. Таким образом, есть уже гонщики с пятилетним стажем. Проведено четыре чемпионата Европы и три — мира. К XX Олимпийским играм будут яхтсмены, за плечами которых восемь лет тренировок и выступлений. Но не у всех же. Будут и такие новички, как я. Вот и Раудашл тоже решил перейти на “Темнеет”. Ну что ж, Хуберт, продолжим борьбу в новом классе. На “Финне” ты был чемпионом мира, я — олимпийским. Что-то принесет нам “Темпест”?

Вопрос с матросом разрешился как-то сам по себе. Призвали на службу Володю Виткжова, и он очутился на флоте, в Севастополе. Я к тому времени тоже был морским офицером. Сыграло свою роль и то, что знал Володю с детства. Лялька (так звали его на Днепре) был из наших киевских, водниковских мальчишек, с которыми я тренировался на Днепре. Это он активнее других бросался мешать мне на стартах. Старательнее других пытался повторять то, чему я их учил. И он же раньше других стал мастером спорта. Невысокий, крепкий мальчишка опешил, когда я предложил ему стать матросом первого в нашей стране экипажа “Темпеста”. А потом с радостью бросился в неизведанное.

Володя тоже был “финнистом”. Также работал на яхте один — сам себе рулевой, сам себе матрос. Я как-то не думал тогда о том, что, выбирая его себе в напарники, увеличиваю и без того тяжелое бремя познания нового.

Матрос появился раньше, чем яхта. Но наконец прибыл в Севастополь и “Темпест”. И хотя к встрече готовился, растерялся. Сколько в нем оказалось деталей, к которым не знал, как и подступиться. Оба “финниста”, оба одиночника, мы привыкли иметь дело с мачтой без такелажа, с одним парусом. А тут...

В те дни взрывы хохота сопровождали нас постоянно. Смеялись матросы и рулевые с больших яхт: у нас постоянно было что-то лишним, болтались какие-то ненужные снасти. Олег Уловков, один из опытейших матросов сборной команды, уверял, что мы ни за что не успеем освоить новую яхту до Олимпиады. “Один спинакер чего стоит”, — говорил он. Было бы разумнее отдать новую яхту кому-нибудь из тех, кто ходил, например, на “Летучем голландце”. А то напрасная трата времени. Да и сборная от этого ничего не выиграет: опытного “финниста” потеряла, а что приобрела взамен?

Но мы не слушали “пророков”. Осваивали яхту, часто на ощупь. Наконец-то разобрались в такелаже, проводках. Правда, пока поверхностно. Но все же достаточно для того, чтобы начать тренировки. И вот первый спуск на воду. И снова не так, как привык на “Финне”. Там справлялся один, вручную, а тут нужен кран. И все же спуск.

Церемония была торжественной, как и приличествует спуску корабля на воду. Разбита бутылка шампанского. И Костя Александров зажимает платком разрезанную руку.

— Кровь — на счастье! — шумят кругом, поздравляя нас с Володей с началом плавания, а Костю — с новыми воспитанниками. Дело в том, что именно Костя Александров, 14-кратный чемпион страны, стал нашим тренером на “Темнеете”.

Начались тренировки. Сменив яхту, я не изменил своих убеждений: только километры делают чемпионов. Поэтому как можно больше выходов на воду. Как можно больше часов, проведенных в море. Не останавливала никакая погода. Не сдавались перед . усталостью. А было нелегко — стремились в кратчайший срок овладеть тем, на что тратят годы. У меня этих лет в запасе не имелось. Нужно формировать изучение материальной части. На деле узнать, что такое три паруса. Что же касается тактики, то и тут времени на поиск нет. Придется жить, по сути, на старом багаже.

Что ж, багаж оказался не хлипким. Видно, не даром, начиная с того самого первого сезона, стремился оставить за кормой как можно больше миль. В первых же соревнованиях встретились , с Лунде. Он тоже был на “Темнеете” новичком, но пришел на него с “Летучего голландца”, на котором в Неаполе завоевал звание Олимпийского чемпиона. Так вот, идя в гонке рядом с Лунде, с радостью отмечал, что под спинакером мы с ним соревновались успешно. Нет, мы еще не научились Управлять этим привередливым дополнительным парусом. Усвоил только, что под спинакером лучше идти в потоке свежего ветра. Тут особенно большое значение приобретает умение чувствовать ветер, предвидеть его малейшие заходы, изменения. Чувствовать волну и скорость. А все это давалось опытом в парусном спорте вообще, безотносительно к классу яхт. Как поставить лучше спинакер — это продолжало оставаться проблемой. Но куда пойти, знал.

И все же так трудно было в то первое лето! Нужно было осваивать “Темпест”, чтобы доказать всем и себе в первую очередь, что не сделал глупости, оставив привычный “Финн”. Дело усложнялось тем, что не хватало времени экспериментировать. Соревнования следовали за соревнованиями. И на каждом нужно было выступить как можно лучше. Снова же для того, чтобы доказать: не напрасно.

А может быть, не нужно было доказывать? Может быть, больше толку было бы, если бы мы с Володей спокойно тренировались, спокойно > экспериментировали? Кто его знает... Но и потеря целого сезона соревнований, если бы мы на это пошли, тоже могла бы плохо сказаться. У себя дома нам не с кем было помериться силами — “Темпест”-то был только у нас. А что ни говори, лишь в соревнованиях можно убедиться, идешь ли ты правильной дорогой.

И снова, как когда-то в самом начале спортивного пути, образцом для меня стал Пауль Эльвстрем. Тогда я восхищался тем, что датчанин в девятнадцать лет стал олимпийским чемпионом в одиночке. А теперь я не переставал удивляться тому, что с тех пор Эльвстрем переменял много классов, но не изменилось одно — спортивное счастье. Вот и на “Солинге” уже успел стать чемпионом мира и Европы. Так что же приносило успех и на “Финне”, и на “Звезднике”, и на “Солинге”? А ведь еще в промежутках между выступлениями на “Звезднике” он успел стать чемпионом мира и на “пятерке”! Уникальный талант? Везение? Ну, везение сразу стоит откинуть. Повезти может раз, два — не больше. А тут что ни класс, то новая медаль. Нет, видно, настоящему мастерству не страшны изменения классов. Конечно, к ним нужно приспособиться, их нужно постичь. Но когда знаешь, куда пойти, это уже не так сложно. Вернее, это уже облегчает действие.

Значит, совершенствовать мастерство. Разнообразить тактику. Эти задания остаются неизменными. И неизменными остаются вопросы — как тренироваться? Что делать на тренировке? В какой последовательности?

В тот первый сезон на “Темнеете”, если можно так выразиться, я старался сразу пройти все десять классов школы и прихватить еще если не полный, то близкий к нему курс высшего парусного образования. Учился постоянно. И хотя особенно больших успехов в крупных регатах не было — десятое место на чемпионате мира — год прошел успешно. То, что еще совсем недавно казалось замкнутым на десять замков, раскрывалось. Правда, замки скрипели, не поддавались, но все же мы их отпирали.

Конец сезона принес и огорчения. Пришлось расстаться с Витюковым. Причин было несколько. Дело в том, что по своим физическим данным Володя во многом уступал шкотовой экипажей “Темпестов”. Как правило, это высокие, под два метра, а иногда и больше, крепкие парни. Володе же недостаток в росте нужно было компенсировать напряженной работой. А если учесть, что мы

тренировались ежедневно, по несколько раз в день, то можно себе представить, с какими огромными нагрузками имели дело.

— Чемпионов делают километры, — твердил я Володе. Он будто бы соглашался. Но постепенно я стал замечать, что тренировки без отдыха, строгий режим стали тяготить моего шкотового. Да и сам он признался наконец, что боится за себя. Боится, что сможет сломаться в ответственный момент.

Вот так к концу сезона я остался с каким-то опытом и без экипажа.

Зима стала временем анализов. Скупые записи в дневнике расшифровывались. Особенно внимательно анализировал каждую гонку Кильской регаты. Ведь именно здесь, в этой гавани, будут проходить соревнования Олимпиады. С головой ушел в заметки о характере ветров, о течениях. Чего нужно ожидать — слабого ветра или сильного? Как в сентябре будут работать течения? И что в связи с этим должен делать я, рулевой “Темпеста”? Снова бездна вопросов, ответы на которые мог дать только анализ проведенных в Киле гонок. Утешало то, что до Олимпийских игр здесь пройдет еще три регаты. Во всех трех надеялся выступить и тем пополнить знания акватории.

Да, знание акватории — вещь немаловажная. “Очень трудно привыкнуть к чужой воде, но, конечно, возможно, если вы готовы внимательно изучать местные условия. Я довольно успешно выступал во многих гонках в разных странах, потому что приучил себя не лениться и тщательно изучать местные ветры и течения... Невозможно, попав в совершенно незнакомые условия, идти так же хорошо, как и местные гонщики. Для этого нужно обладать или большим опытом, или привыкнуть к этим условиям”, — пишет Пауль Эльвстрем в своей книге “Искусство плавания под парусами”.

Лишний раз в справедливости этой истины я убедился еще перед Мексиканской олимпиадой. На месте будущих гонок в Акапулько мне удалось побывать за год до XIX игр. Но изучать литературу, собирать буквально отдельные фразы о месте будущих гонок я начал намного раньше. И когда приехал на предолимпийскую неделю, почувствовал себя так, словно попал в давно знакомое место. Нужно было только вспомнить то, что забыл со временем.

Широкий, открытый в Тихий океан залив. Да, действительно так. Подводные течения. Есть и они. И на самодельной карте уточняю, какие именно течения. Ветры то с гор, то с океана. Расспрашиваю, какие преобладают. Вот и характер волны несколько сложный...

Лоция — непростая наука. Но, постигнув ее, сразу приобретаешь немалые преимущества. Поэтому и стремился как можно лучше изучить лоцию залива в Акапулько. Все свидетельствовало о том, что на Олимпиаде следует ждать тихого ветра. В тихий ветер огромное значение приобретает вес яхты, а следовательно, и вес самого гонщика — на “Финне” — то я один. Каждый лишний килограмм — это потеря в скорости, а значит, преимущество соперника. И пришлось за целый год до Олимпиады сесть на строгую диету. Когда бывал не дома, худел легко: не пошел в столовую, взял меньшую порцию... Но вот дома! Попробуй откажи себе, когда на столе перед тобой столько разносолов — потчевали редкого гостя. А в тот предолимпийский год я действительно был редким гостем дома. Отказ от еды воспринимался как тяжелейшая личная обида. Господи, да мне и самому хотелось смести все это в свою тарелку. Но поглядывал на весы, запрятанные под шкаф, и отворачивался от щедро накрытого стола.

Часто спрашивают, что такое стратегия в парусном спорте. Да вот и умение уйти от накрытого стола тоже стратегия.

В Акапулько 1968 года действительно были слабые ветры. Недаром худел. А что будет в Киле? Балтика же. По традиции считается, что Балтика не бывает спокойной, что она капризна и норовиста. И все же вдруг слабый ветер?

Несколько лет подряд я получаю американский журнал “Яхты”. Заново перелистывал каждый номер, выискивая что-нибудь о “Тем’пестах”, о гонщиках, ходящих на них. Дело в том, что “Темпест”, являясь детищем английского конструктора, наибольшее число поклонников нашел в США. С этим я столкнулся в свой первый сезон, когда в чемпионате мира 1970 года принимало

участие одиннадцать экипажей из-за океана. Поэтому неудивительно, что именно в американском парусном журнале искал я ответы на мучающие меня вопросы.

Но все это было позже. А пока журналы, книги, дневники и раздумья: где взять матроса? Вот когда я снова и снова вспоминал времена моей парусной юности. У нас тогда устраивались специальные конкурсы на лучшего шкотового. Победить в них считалось большой честью. Опытные матросы пользовались уважением не меньшим, чем рулевые. И совсем не стремились поменять свое место на трапеции на место на корме. Да и рулевые с одиночек считали для себя удачей, если выпадала возможность повисеть за бортом “эмки” или “Летучего голландца”.

Снова и снова перебирал в памяти знакомых киевских яхтсменов. Потом украинских. Нет, никак не мог решить, кто из них пришелся бы впору. Хотелось, чтобы это был опытный спортсмен. И теперь уже мечтал о таком, который был бы знаком со спинакером и с прочим вооружением большой яхты. А вспоминая шкотовых потенциальных соперников, выискивал ребят покрупнее. Но так ни к чему и не пришел. И когда по весне предложил мне себя Женя Калина, я согласился. Правда, рост и вес не те, что надо бы, зато много лет на “эмках” и “голландцах”. На “эмке” был чемпионом страны. Некоторые сомнения вызывало то, что ходил на этих яхтах рулевым, а не матросом. Но веселый, разбитной Калина так горячо взялся за дело, что все сомнения отодвинулись. Вернее, на них, как всегда, не было времени.

До Олимпийских игр оставался один сезон. Ну, чуть больше. Но как же этого мало!

Мы торопились. Мы старались максимально использовать каждый выход на воду. Чемпионов делают километры.

Мы спешили.

## **ВСЕ ДОРОГИ ВЕЛИ В АКАПУЛЬКО, ИЛИ ПУТЕШЕСТВИЯ ПО МОРЯМ И ОКЕАНАМ**

Все пути ведут в Рим? Да, мы так считали. И потому боролись с Александром Чучеловым буквально в каждой гонке. Подчас забывали о том, что есть другие соперники, что нужно выиграть у них. Видели только друг друга.

И все же мои дороги обошли Рим стороной. В 1959 году выиграл официальный отбор на первенство мира. Читал все, что мог, о Копенгагене. Собирался вместе

С Сашей побороться и там, но... вместо меня поехал Козлов. Мне объяснили, что мои выездные документы были небрежно оформлены, поэтому вышла задержка с заграничным паспортом.

Буквально до последнего часа надеялся, что поеду и в Рим. И только когда самолет взлетел, понял, что Рим для меня так и останется мечтой.

А Саша привез оттуда серебряную медаль.

В 1961 и 1962 годах я снова выигрывал первенства Союза. Но международные старты продолжали оставаться для меня закрытыми. Правда, лодка моя совершила путешествие в Норвегию, где разыгрывался “Золотой кубок”. На ней выступал Игорь Москвин. Перед отъездом предупредил его, чтобы не трогал мачту рубанком. Я залил ее олифой, чтобы стала эластичнее. Но Игорь решил поступить по своему усмотрению. Всем всегда хочется, чтобы мачта ниже начинала гнуться. Вот и он вооружился рубанком и начал строгать. Во все стороны фонтаном брызнула олифа. Игорь долго не мог очистить лицо, очки, ругал меня и себя за то, что не послушался предупреждения.

Лишь в 1963 году, через четыре года после того, как впервые выиграл звание чемпиона страны, взял старт в международных соревнованиях. Было это на знаменитой Варнемюндской регате. Знаменита она тем, что всегда собирает много сильных гонщиков, особенно в классе “Финн”. У самих хозяев регаты этот класс пользуется популярностью. На “Финнах” у немцев больше всего достижений. Поэтому понятно, как нелегко бороться в гонках, где от одной страны выступает сразу несколько опытных экипажей. Они обязательно помогают друг другу, сообща действуют против наиболее опасных соперников.

В Варнемюндской регате стартуют яхты не только олимпийских классов. Гонщики разбиты и по возрастам. Юноши выходят в море на “Кадетах” и “Оптимистах”.

На берегу тесно от лодок, от спортсменов. Участие в таких соревнованиях требует большой сноровки. У себя дома мне ни разу не доводилось выходить на дистанцию, буквально кишашую парусниками.

Наша команда прибыла в Варнемюнде накануне регаты. Поселились напротив яхт-клуба. По каналу неустанно снуют рыбацкие лодки, суда покрупнее. На берегу развешаны сети. Стоит резкий запах рыбы. Неподалеку тир, где душно и тесно от желающих продемонстрировать свою меткость.

Мне все было интересно. Впервые за границей. Впервые на крупных соревнованиях. Страшно нервничал: времени до гонок уже нет, а яхты еще где-то в пути. Кстати, сколько потом ни ездил по регатам, а все равно не мог привыкнуть к тому, что яхты вечно запаздывали. Нервничал всегда. Но тогда... это было в первый раз, и я просто не находил себе места.

На следующий день лодки прибыли в Росток. Это километров пятнадцать от Варнемюнде. Вроде бы и недалеко, но, пока получили яхты, ушли те немногие часы, которые у нас были до старта первой гонки.

Еле-ели успели.

Необычной была и сама регата. В один день проводились две гонки. Причем между ними не короткий перерыв, как практикуется у нас, если судейская коллегия решает уплотнить гоночный день, а обед в столовой, с отдыхом. После него снова в море.

Острая конкуренция была, пожалуй, только на “Финнах”. Да еще на “Драконах” собралось несколько сильных гонщиков. В остальных классах наши ребята легко выигрывали.

Демель, Шварц, Миир, Гертнер — мне трудно было справиться с ними, учениками Иоганна Фоглера, победителя “Золотого кубка”, одного из сильнейших в прошлом “финнистов”.

На фоне легких побед товарищей по команде на “Летучих голландцах”, “Звездниках”, “пятерках” особенно горько было проигрывать. Костя Александров успокаивал меня, снова и снова говорил о том, что мне достались наиболее сильные соперники. Но легче от этого не становилось. Между прочим, через два года Миир стал чемпионом мира, а Демель — чемпионом Европы.

В Варнемюнде я занял пятое место.

Только окончился парад закрытия регаты, как мы схватили свои вещи и на ходу поезда вскочили в последний вагон. Не успели еще отдышаться от погрузки яхт под мелким, морозящим дождем, и снова спешка. Добрались до своего купе и свалились. Через пару минут купе было больше похоже на парную, чем на поезд. На полу валялись тюки с парусами, снаряжением, сумки — все то, что мы бегом тащили по перрону.

Так начались мои путешествия по побережьям и морям. Не успеет теплоход с лодкой возвратиться домой, как на носу другая регата. И уже грузишь другую лодку на очередной теплоход. Стучишь по дереву, плюешь через левое плечо: только бы дошла целая, только бы не было серьезных повреждений, а приехав на соревнования, слоняешься по берегу, где все соперники уже колдуют над своими яхтами, и ждешь, ждешь.

Розыгрыш “Золотого кубка” должен был состояться в Голландии. За полтора месяца до старта отправили теплоходом лодки. Долго думали перед тем, какие же яхты грузить. Той весной мы с Сашей построили себе новые на Таллинской судоверфи. И теперь нужно было решать, какие отправлять, а какие оставить для участия в первенстве страны. Саша к тому времени еще ни разу не выигрывал звание чемпиона СССР, поэтому в Ме-демблик отгрузил новый “Финн”, оставив свой боевой дома. Я же поступил наоборот — меня ожидал первый в жизни чемпионат мира.

Москва, аэродром. Рейс до Парижа. Орли, гостиница. Бросив вещи, мы с Сашей спешим на улицы. До сих пор у нас хранятся фотографии — снимали друг друга по очереди. В шутку называем эту серию: мы и Париж.

Много раз потом бывал я в Париже. Но никогда столько, до изнеможения не ходил по нему. Времени было мало, а хотелось хоть краешком глаза глянуть на все, о чем читал, о чем слышал.

Амстердам. Снова бродим без усталости, не переставая изумляться. Все в этом удивительном городе кажется необычным. Даже во время автомобильных катастроф машины переворачиваются не на обочинах дорог, а падают в каналы. Несколько часов в музее Рембрандта. И снова в путь.

Медемблик. Каналы вместо улиц. Задорно мигают, отражаясь в воде, огоньки светофоров. И целая улица яхт. Я уже вспоминал об этом чемпионате мира, на который съехались 163 “финниста”.

Мы ходим по этой улице яхт, рассматриваем, фотографируем. И ждем свои лодки, которые, конечно же, задерживаются.

В Медемблике познакомился с Вилли Кувайде, чемпионом Европы 1961 года. Вилли готовился стать пилотом гражданской авиации, а пока что все свободное время сидел за роялем. Ему прочили неплохое будущее в мире музыки, но он променял его на мир парусов и ветра. И, по моему, ничего на этом не потерял. Музыка осталась с ним. А спорт принес так много радостей! В Токио Вилли стал олимпийским чемпионом, а потом трижды подряд выигрывал “Золотой кубок”. Но это в будущем. А пока пытаюсь, пользуясь скудным школьным запасом немецких слов, объяснить с Вилли, поговорить с ним о парусах. И ужасно завидую этому двадцатилетнему парню, так много успевшему в спорте. А ведь я на пять лет старше его! И впервые на чемпионате мира. Сколько лет потеряно!

Гонщиков такое множество, что среди них легко затеряться. Рассказывал уже, как терялся на старте, как лишь правильный выбор курса спасал меня в гонках. Каждый день обнаруживал новые пробелы в подготовке. Единственное, на что не мог пожаловаться, это на свое “Эскимо”.

Мелькали дни. Мелькали лица соперников. С удивлением смотрел во время церемонии награждения на голландца Вильямса, получающего бронзовую медаль. За семь дней гонок ни разу его не видел. Вроде бы и не был Вильяме среди лидеров... Золото увез Вилли Кувайде. Я по сумме семи гонок был вторым, но, когда выбросили худший приход, оказался пятым. Вечно мне эти отбрасывания худших результатов не на пользу! Саша был двадцать четвертым.

Тщательно запаковали лодки. На чехлах написали — СССР. А сами на самолетах снова через Париж, но уже без остановки отправились домой.

Дома меня ожидало официальное приглашение принять участие в предолимпийском месяце в Японии. В нашей большой советской спортивной делегации яхтсменов было только двое — я и Костя Александров.

Из Находки на теплоходе прибыли в Иокогаму. Оттуда всех повезли в Токио, а мы с Костей отправились на юг, в Еношиму — крохотное поселение на берегу океана. Из окна отеля, в котором мы поселились, видно Фудзияму. Олимпийский клуб еще не готов.

Гонки должны были проходить в местечке Камакура, километрах в шестидесяти от Еношimy. По утрам приходил автобус и в сопровождении почетного эскорта — трех-четырех мотоциклов с пронзительными сиренами — отвозил нас в Камакуру. Наслышанные о быстрой езде японских автомобилистов, мы каждый день удивлялись тому, что автобус ни разу не превысил скорость 50 километров в час. Что это — уважение к потенциальным олимпийцам?

Яхтсменов приехало мало. Среди “финнистов” — Пино, Роберте, Андерсен. И Пауль Эльвстрем! Наконец-то я увидел Эльвстрема. Он приехал с женой, милой тихой женщиной, постоянно занятой чтением или вязаньем. Казалось, ее совершенно не интересовали парусные дела мужа. Но она всегда была рядом с ним — спокойная, приветливая. Позже, когда хорошо познакомился с Эльвстремом и узнал ближе его жену, понял, что ее присутствие на регатах для Пауля так же привычно и необходимо, как сами эти регаты.

Состоялось всего три гонки. Стояла тихая, безветренная погода. Делать было нечего. Скучали и завидовали нашим, которых в Токио было много и которые были заняты делом.

Решили с Костей съездить в Токио. Храбро, не зная ни единого японского слова и очень мало английских, отправились в путь. Тщетно пытались в Токио расспрашивать полицейских — они нас не понимали. На обратном пути, снова-таки по незнанию языка, вышли не на той станции. И оказались вечером одни на берегу океана, не доехав пятнадцати километров до своей гостиницы. Тишина, только глухо урчат огромные ленивые волны, накатываясь на берег. И нигде ни души.

На наше счастье, на дороге появилась маленькая смешная машина — полугрузовик, полуплегковая. Еле втиснулись к приветливо улыбающемуся шоферу. Он и довез нас до места.

Медленно тянулись штилевые дни. Плавали в океане, слушали в гостинице музыку. Энергии — море, а девать ее некуда. Мы-то на “Финнах” хоть три гонки провели, а Александров вообще ни разу не вышел на яхте на дистанцию. По сумме трех гонок впереди были японцы. Эльвстрем занял четвертое место. Я снова пятое. Хотелось домой.

Так закончился для меня первый международный сезон. Так начались мои путешествия по побережьям, заливам, морям и океанам, которые привели в конце концов в Мексику, в Акапулько. На мою первую Олимпиаду.

А ситуация предолимпийского лета 1960 года повторилась в 1964-м. Причем еще в более обостренном, даже ожесточенном варианте. Снова мы с Чучеловым были претендентами на участие в Олимпийских играх. И снова перед нами были поставлены жесткие условия: каждый старт — отбор. А это значит — ни малейшего послабления себе на протяжении целого сезона. Вплоть до того, что если бы мы с Сашей должны были участвовать в первенстве двора, то и тогда вынуждены были бы бороться в полную силу.

И снова мы не видим соперников. Снова только друг с другом. Нервы на грани предельного напряжения. Нет нужды говорить о том, к чему привела подобная практика отбора. Оба мы подошли к Олимпийским играм обессиленными, измотанными вконец. Давая интервью после Олимпиады, где он занял 12-е место, Чучелов сказал: “Видимо, олимпийское лето было слишком напряженным. Не хватило свежести и бодрости, без которых на таких соревнованиях успешно выступать нельзя. Если сказать прямо, был усталым как физически, так и морально. Видимо, было бы правильно несколько изменить систему подготовки в олимпийское лето”.

Саша выступал, а я смотрел, фотографировал. Пытался помочь нашим ребятам, чем мог. И, чего уж скрывать, страшно завидовал Чучелову. Когда в третий день задул сильный ветер, я буквально не мог сидеть на месте. Чувствовал в руках натянувшиеся шкоты, слышал шелест паруса над головой и... ничего не мог поделать. Я был зрителем.

Конечно, я желал Саше успеха. Но про себя все же думал: а может быть, я бы выступил лучше? Хотя сейчас, по прошествии многих лет, вспоминая то лето, почти уверен, что и мой результат был бы далек от хорошего. Слишком уж измотали нас бесконечные прикидки и отборы. К сожалению, Сашино пожелание изменить систему подготовки в олимпийское лето так и осталось пожеланием. Просто у меня после Японии не было такого конкурента, как Чучелов, — Александр оставил не только “Финн”, но на некоторое время и парус вообще.

1965 год. Побеждаю в Черноморской и Балтийской регатах. Принимаю участие в “Золотом кубке”, который разыгрывается в Гдыне. Приехало очень много гонщиков, но наибольший успех выпал на долю “финнистов” из ГДР. Миир занял первое место, Демель — второе. Я был четвертым.

А в сентябре Португалия, Каскайс. Чемпионат Европы. Снова, как водится, яхту задолго до соревнований грузу на теплоход в Одессе. Пункт назначения — Лиссабон. А мы с Виктором Гурьяновым летим в Париж самолетом. Руководитель делегации капитан первого ранга Алексей Федорович Промыслов вместе с переводчиком вылетели раньше, чтобы оформить в Париже визы на въезд в Португалию.

Когда нам с Виктором выдавали билеты до Парижа, предупреждали, что это спецрейс. И мы в самолете узнаем, что летим вместе с золотом, предназначенным для какой-то международной

торговой операции. Стюардесса шутит: “Летите на золоте, возвращайтесь с золотом”. Да, неплохо бы.

В Париже непредвиденная задержка на целых три дня: не оформлены “визы. С тревогой посматриваем на календарь. Как бы не получилось, что прямо с самолета в гонку.

У меня уже кое-какой опыт таких стартов без подготовки есть. А вот Виктор впервые выехал на международную регату. Волнуется. Я пытаюсь его успокоить, вспоминая всякие забавные случаи.

Но когда наконец-то прибыли в Каскайс и я глянул на свой “Финн”, то и мне стало не до шуток. Был поздний вечер. Я заглянул в лодку и увидел сквозь нее яркие южные звезды. Долгий путь под жарким солнцем не прошел для яхты бесследно — она разохлась.

Смотрю' сквозь нее на небо и лихорадочно соображаю, что же делать. Ведь наутро гонки.

Зашпаклевал, как успел. И все же в первой гонке чуть не утонул. Финишировал шестнадцатым. Первым пришел швед Якобсон. Виктор десятым.

Вот вам и “возвращайтесь с золотом”!

Постепенно осмотрелся. Маленький яхт-клуб пристроился у самой кромки океана. Впрочем, как и весь городок в устье реки Тахо. В городе много памятников, связанных с эпохой великих географических открытий. Тогда именно Тахо выводила парусники в далекие плавания. А теперь лишь старые памятники напоминают о тех временах.

Каскайс — типично курортный городок. Много отелей, по радио все время приятная, мелодичная музыка. Огромный пляж. К северу от яхт-клуба не менее огромная казарма. От этого как-то неуютно, как будто ты все время под прицелом. А на южном пляже не умолкает шум: там идут петушиные бои.

Среди 29 спортсменов, собравшихся в Каскайсе, были все сильнейшие “финнисты”. Тут и Кувайде, и Раудашл, и Демель, и Винд, и Аккерсон... Как-то так вышло, что наши “финнисты”, участвуя в розыгрышах “Золотого кубка”, очень редко стартовали в чемпионатах Европы. Лишь в 1956 году Юрий Шаврин был пятым да через пять лет Александр Чучелов — шестым. И вот теперь мы с Гурьяновым приехали, чтобы побороться за первенство на континенте.

Организаторы соревнований установили памятные призы за первые три места в каждой гонке. Это были морские коньки — “золотые”, “серебряные”, “бронзовые”. Мне удалось собрать полный набор коньков. О той гонке, когда пришел первым, я уже вспоминал. Да, это действительно была незабываемая гонка. Никогда за все годы выступлений на “Финне” не испытывал таких ощущений, как в тот день, когда несли один

впереди всего флота, в компании с ветром и огромными океанскими волнами.

Перед последней гонкой впереди Демель. За ним я и Кувайде.

Со старта хорошо уходит Кувайде. Он возглавляет гонку. Чтоб сохранить общее второе место, мне нужно финишировать не дальше восьмого. Я иду десятым. Стараюсь выправить положение и ко второй половине дистанции продвигаюсь немного вперед. А Кучайде перед самым концом настигает англичанин Харт.

Итак, чемпион Европы — Демель. У меня второе место. Кувайде третий. Витя Гурьянов занял общее двадцатое.

Да, не получилось возвращение с золотом. Но все-таки с благородным металлом — с серебром.

Не отдохнув после чемпионата Европы, стартую в первенстве страны и проигрываю его Козлову.

Не упомянул еще об одних соревнованиях сезона. В конце августа в Болгарии проходила традиционная регата “Дружба”. В ней, кроме меня, участвовал еще Виталий Дырдыра. Мы с ним



заняли первое и второе места. Большого интереса в спортивном отношении эти соревнования не представляли, поэтому и победа на них не принесла большого удовлетворения.

До Олимпийских игр оставалось два сезона.

1966 год был интересным по международным соревнованиям. Характерно, что ни один из победителей 1965-го не смог повторить свой успех. Обладатель "Золотого кубка" Миир был лишь тридцать вторым, а чемпион Европы Демель — десятым.

Но по порядку.

"Золотой кубок" разыгрывался в Лаболе, небольшом курортном городке на полуострове Бретань.

В море вдоль побережья — тысячи яхт. Каких только тут нет! За катерами мчатся лыжники. И водные брызги соревнуются в блеске с искрящимся песком пляжей. Крохотные осколки перламутра придают побережью удивительно нарядный вид. В городе много детей. Куда ни взглянешь, везде мамы с нарядными малышами. И хотя времени ни на какие посторонние мысли, как всегда, не было, вдруг страшно затосковал по своим. Растет Иришка, а я ее почти не вижу. И вполне справедливыми "показались упреки жены в том, что никогда не бываю дома. Может быть, на этот раз так часто вспоминал дом еще и потому, что вместе со мной в Лаболь приехал тренером Сергей Машовец. Будто бы частица дома, Киева.

На теплоходе яхта прибыла с двумя пробоинами. К сожалению, это становится уже традицией. Вместо тренировок — починка. Одна дыра 20 X 20 сантиметров. Такую легко не заделаешь.

А потренироваться надо бы. Совершенно необычные условия. Дистанция расположена в открытом Бискайском заливе с огромным приливно-отливным течением. Уровень воды колеблется в пределах четырех метров. Чтобы уменьшить его действие, дистанцию разметили далеко от берега, так что добираться до нее приходится больше часа. Каждый день старт назначается в разное время — за час до наступления полной воды. Лишь так гонка, продолжавшаяся примерно часа три, проходила при наименьшей скорости течения.

За починкой быстро пролетало время. Потренироваться так и не удалось.

Первая гонка начинается в восемь утра. На старте 1415 экипажей из 23 стран. Вместе со мной приехали Виктор Козлов и Виктор Гурьянов. Ветер пять-шесть баллов. Я финиширую десятым. На следующий день стартуем в девять. И почти в самом начале гонки неудача. Дело в том, что у нас, "финнистов", в ход идет все. Чтобы управлять одновременно и парусом, и рулем, рук не хватает. Вот и приходится придерживать шкоты зубами. Сильный порыв ветра резко ударил в парус. Шкоты вырвались... вместе с зубом. Увы, уже не с первым. Трудно управляться одному в яхте...

Лучшей для меня в этих соревнованиях была третья гонка, когда финишировал четвертым при слабом ветре. В общем же регата окончилась неудачно — девятое место. Не утешало и то, что Миир лишь тридцать второй. Победил Вилли Кувайде. Вот кто выступает стабильно из года в год. Видно, и в Мексике будет основным претендентом на победу.

Через неделю после Лаболя должно было начаться первенство Европы в Австрии на Аттерзее. Гонщики погрузили свои лодки на машины и дружно отправились на другой конец Европы. Мою яхту с тележкой прицепил к своей машине швейцарец Алексей Бали. В дороге с ним легко и приятно. Мать у Алексея русская. Она научила его языку.

Рано утром выехали в Париж. Я все время с опаской выглядываю в заднее окно. Так и кажется, что тележка вот-вот перевернется. И тогда — прощай, мой "Финн". Но нет. Тележка раскачивается, подпрыгивает вслед за машиной на выбоинах и не переворачивается. Постепенно успокаиваюсь.

Всю дорогу идет дождь. Лишь незадолго до Парижа прекращается. И тогда над шоссе до самого города расцветают яркие радуги. Машина мчится под разноцветными арками.

Первые триста километров промчались за четыре часа. Столько же времени потратили на последние сто. Вечером прибыли в Париж. Переночевали, а утром, вместо зарядки, —

путешествие по городу. Снова в путь. Следующая остановка в Страсбурге, через пятьсот километров.

Алексей всю дорогу сидел за рулем. Я держал в руках карту. Так и преодолевали расстояния. Вдруг впереди нас показался огромный, важный грузовик. Ни обогнать его, ни объехать. Надпись сзади: "Езжу для вас" — успокаивает нетерпеливых. Мол, для вас же перевожу грузы, не сердитесь на задержку в пути.

Но и этот грузовик остается позади. Пересекли границу. В Страсбурге провели только ночь, а теперь — на Мюнхен. Алексей не гонит, едет тише, чем накануне. Очевидно, повлияли на него аварии, следы которых встречались довольно часто.

Два часа в Мюнхене. Дальше. Снова граница. Последние сто километров — и мы на месте.

Приехали почти одновременно со всеми. Хотя предстоял чемпионат Европы, собрались здесь гонщики Америки, Бразилии, Канады, Новой Зеландии. Чувствовалось дыхание приближающейся Олимпиады.

Перед началом чемпионата была проведена открытая регата на "Осенний кубок". Я занял в ней третье место, а победил венгр Финаци.

Условия гонки очень сложны. Озеро, со всех сторон окруженное горами. Ветер неустойчивый и по направлению, и по силе. Дистанция тоже непривычная. Старт не у подветренного знака, как обычно, а с середины дистанции. Контрольное время не обозначено. Короче, все приспособлено к местным условиям.

Брудер предложил новый тип мачт — широкая у основания и суживающаяся кверху. Похожа на бутылку. Большинство гонщиков вооружается раудашлевскими парусами. У меня все Таллинской верфи.

Очень строго проводился обмер. Мало того что перед первой гонкой обмерили и опломбировали все паруса, взвесили корпуса и мачты. Так еще после каждой гонки пять первых лодок обмерялись по лекалам. Кроме того, еще десять лодок на выбор было проверено во время регаты.

Лучше всех провел чемпионат австриец Раудашл. Видно, родные стены и в самом деле могут помочь. Он четыре раза финишировал первым. Второе место занял бразилец Брудер. Третье — швейцарец Кохлер. У меня общее четвертое место, третье среди европейских спортсменов. А Демель десятый.

Простился с Алексеем, отправившимся к себе в Швейцарию. Как-то я теперь буду добираться до дому? Спасибо, взяли на прицеп венгры, обещали довести до Будапешта. Ну а дальше будет видно.

Руководитель венгерской делегации оказался заядлым альпинистом. Недалеко от Зальцбурга сделали остановку, чтобы взойти на вершину Дер Штейн. Сначала на подъемниках, потом пешком. На самой макушке горы — небольшой домик. В нем можно поставить штамп на открытку, что, мол, преодолел подъем, выпить лимонаду, отдохнуть. Спустились почти до половины, когда наш альпинист спохватился, что забыл в домике фотоаппарат. Снова полезли вверх. Я пристроился за рабочим, несшим груз за спиной. Старался идти за ним шаг в шаг, не отрывая взгляда от его ног.

В гостиницу у подножия горы вернулись уставшие и завалились спать. Рано утром уехали в Будапешт. Там пришлось провести несколько дней, пока нашлась попутная машина до границы. Снова с тревогой выглядывал в заднее окошко: как там моя яхта на прицепе? Ничего, выдержала и этот перегон. А на границе просто перенесли яхту на руках из Венгрии в СССР и сдали ее в багажное отделение.

От всех этих переездов так устал, что в первенстве страны уже не смог участвовать.

Устать-то я устал, но вместе с тем убедился, насколько проще было бы управляться с переездами, особенно по Европе, если бы мы имели машины для перевозки яхт. И вот, вернувшись домой, стал

доказывать, что машины для сборной по парусу просто необходимы. Они сокращают время и расходы на перевозки, гарантируют сохранность лодок, дают возможность вовремя прибыть на соревнования.

Это была нелегкая зима. Долгие разъезды оборачивались дома напряженной работой в проектной мастерской, где я работал. Архитектурная группа Константина Кузьминского проектировала теплоэлектростанции. Мы все были ровесниками. Увлечись работой, часто засиживались в ТЭПе за полночь. Но если мне нужно было на тренировку, друзья охотно брали на себя часть моих забот. В нашей группе мне поручалась разработка узлов и деталей. Конечно, хотелось бы посидеть над чем-нибудь более крупным, но частые разъезды мешали. Приходилось специализироваться на деталях.

Когда возвращался, сбегались ребята из всех комнат. Начинались расспросы, так сказать, в индивидуальном порядке. Часто приходилось выступать и перед большой аудиторией: комсорг охотно ставил мои спортивные отчеты на собрания. К ним уже готовился серьезнее — приносил, если были, призы и награды, фотографии...

Народ у нас был спортивно образованный. "Советский спорт" изучался от корки до корки. Кое-кто с успехом мог бы заменить спортивную энциклопедию. И хотя парусом занимался я один, в парусном деле знатоков было особенно много.

Мастерская была для меня не просто местом работы. Здесь трудились люди, с которыми я дружил, которым был благодарен за многое.

В 1962 году заканчивал институт. Отпуск, положенный на дипломный проект, конечно же, провел в море. Вернулся и в короткие недели рассчитывал диплом. А за соседними столами сидел весь отдел и вечерами напролет помогал мне.

Из ТЭПа я ушел в 1967 году. Но связь с друзьями не прекращается. Каждый раз, возвращаясь с крупных соревнований, спешу к ним. И как в прежние годы, комната набивается полным-полно и начинаются расспросы. Друзья стали старше, но не уменьшился их азарт, когда слушают рассказы о гонках. А любопытство стало, если можно так сказать, профессиональное. Стоит мне появиться, как идут в ход "галсы", "лавировки", "бакштаги" и "фордевинды". И я всем сердцем ощущаю, что любопытство не праздное, а доброе, теплое, такое, какое может быть вызвано действительно дружескими чувствами.

На доске объявлений всегда нахожу приколотую кнопками, разрисованную парусами листовку с сообщением о занятом мною месте в очередных гонках. И подходит ко мне, стараясь сохранить независимо-взрослый вид, какой-нибудь совсем молодой инженер и от имени комитета комсомола просит меня выступить с рассказом на комсомольском собрании. Все как прежде...

Так вот, в ту зиму, возвращаясь из ТЭПа, я усаживался за дневники. И снова и снова анализировал прошедший сезон. Не столько свои выступления, сколько возможных конкурентов на Олимпиаде.

Раудашл, Кувайде, Брудер, Аккерсон, Демель... Кто мой ровесник, а кто и помоложе. Но у каждого гораздо больший опыт выступлений в крупных международных соревнованиях. И не просто выступлений, а удачных. Кувайде — трижды чемпион мира и победитель XVIII Олимпийских игр, Раудашл — чемпион мира и Европы, Демель — Европы... Так чем же они сильны?

Именно после этого сезона загорелся я идеей создать в Киеве школу "финнистов". Если посмотреть дневники того периода, они испещрены записями о школе. С головой окунулся в организационные дела, не имея о них ни малейшего представления. Я знал, какой хочу видеть школу, учебный процесс в ней. Но как все это сделать? По правде говоря, сначала и не задумывался. А потом мне предложили: сядь, подумай и изложи на бумаге все, что необходимо для создания парусной школы. Сел, задумался и... ничего не написал. Умные люди посоветовали познакомиться с организацией спортивных школ вообще. И тут я увидел, какую непосильную ношу взвалил на себя. По сути, на себя одного, потому что большинство тех, на чью помощь я рассчитывал, на кого надеялся, отмахивались. Это в лучшем случае. А иногда, не выбирая выражений, говорили, что думают обо мне.

Вот когда пришлось столкнуться с понятиями совершенно не спортивного и уж никак не моего строительно-инженерного профиля. Узнал, что такое штатное расписание и сметы, как нелегко найти, даже когда утверждены и расписания и сметы, тренеров, которые могли бы работать в этой школе.

Несколько лет занимался делами школы. Отдал ребятам-“финнистам” все, какие мог, паруса, мачты. Короче, все, что накопилось у меня годами. Не говорю уж о том, как старался помочь мальчишкам усвоить парусные премудрости. В Киеве бывал мало, но стоило появиться, как бежал туда, в школу. Для ее нужд научился входить в закрытые двери, обивать пороги профсоюзных и других организаций, могущих ей помочь.

Школа была создана. У меня хватило сил ее пробить. Но не хватило сил направить ее по тому пути, который мне виделся в период ее создания.

Время в заботах летело быстро.

1967 год начался разочарованием в себе самом, после Балтийской регаты. Она вся проходила в тихий ветер. И хотя в конце концов победил, выиграв три последние гонки, были и плохие приходы (а запомнились именно они...). Снова начались разговоры о том, что Манкин-де не годится для соревнований в безветрие, что нужно хорошенько подумать, прежде чем называть его самым вероятным претендентом на участие в Мексиканской олимпиаде. Ведь в Акапулько обещают тихие ветра.

Сказанное мимоходом, брошенное вскользь замечание в спортивном отчете, более серьезные претензии, предъявленные на собрании сборной команды. И все из-за одного-единственного не очень уверенного выступления на внутренней регате. Да разве можно быть в спорте и не проигрывать? Разве можно всегда быть победителем?!

Вскоре после Балтийской регаты начинались финалы IV Спартакиады народов СССР. Парус впервые был включен в программу. Частично этим, а в значительной степени приближением Олимпийских игр объяснялось большое внимание к гонкам в Ленинграде.

Начались они с ветром. Первые два дня мой “Финн” пересекал финишный створ третьим. А потом по прогнозу должен был быть чуть ли не штиль. И вот тут-то на мне очень откровенно поставили крест. Если уж он с ветром не мог победить, так что будет дальше?

Объяснять им, что я целую зиму готовился к слабым ветрам, что на Балтике проверял свои пока что теоретические разработки да к тому же выступал на новой пластмассовой лодке фирмы Эльвстрема? Но кого это интересует? От лидера ждут только победы. А все остальное — его личные подробности.

На третью гонку Спартакиады вышел предельно собранным. Действительно, начиная с этого дня и до самого последнего, ветра не было. Но, начиная с этого дня и до самого последнего, мой “Финн” приходил только первым.

К четырем победам в чемпионатах страны добавился выигрыш Спартакиады народов СССР. Разговоры приумолкли. Но я их хорошо запомнил. С тем уехал сразу же после ленинградских финалов в Финляндию на “Золотой кубок”.

Гостеприимный комфортабельный теплоход “Балтика”. В одиннадцать вечера отчалил из Ленинграда, а в одиннадцать утра — Хельсинки. В Финляндии я впервые, но знакомиться со столицей некогда. Недолгая стоянка, и на автомашине едем в Ханко.

Финляндия... “Финн”... Хотя и знаю, что конструктор “Финнов” — швед Рихард Сарби, все-таки мелькают мысли: “Финн” в Финляндии на месте. Будет нам тут с ним неплохо...

Опять маленький курортный городок. И опять переполненный. К многочисленной армии отдыхающих и туристов прибавилась еще и многоязыкая армада поклонников парусного спорта.

В Ханко парусом увлекаются чуть ли не все. Наверное, нет ни одной семьи, так или иначе не причастной к парусам. Справочники утверждают, что каждый десятый житель городка — член яхт-клуба.

Да, похоже. Еще никогда не приходилось видеть, чтобы все, буквально все было подчинено предстоящему первенству мира. Отовсюду — из витрин магазинов, со световой рекламы голубеет эмблема “Финна”: две волнистые линии.

126 гонщиков из 24 стран мира должны через день начать борьбу. Последний “Золотой кубок” перед Олимпиадой. Кто окажется сильнейшим? Претендентов хоть отбавляй. Все собрались. Встречаемся на обмере. Раудашлю и Брудеру делают много замечаний, и они принимаются за работу. Моя лодка проходит проверку чисто. Объявляют, что после каждого финиша будут вновь просматривать первые три яхты. И хоть каждый стремится попасть в число первых трех “обмериваемых”, но ведь это означает еще и дополнительную нагрузку после напряженной борьбы. И — не дай бог! — лодка чем-то не удовлетворит мерителей!

Седьмого августа — шторм. Шесть-семь баллов, и судейская коллегия отменяет гонку. Еще один свободный день. Ловлю себя на том, что несколько не огорчен задержкой. Нервное напряжение стихает.

В яхт-клубе — музыка, разговоры за коктейлем. А все-таки непривычно целый день ничего не делать... Прошу мерителей еще раз проверить по лекалам мой “Финн”. Они соглашаются, и снова никаких замечаний. Теперь можно быть спокойным. Остановка за небольшим — приходит к финишу в первой тройке.

Восьмого снова небо хмурое. Ветер треплет листья на деревьях. Неуютно, холодно даже в окно выглянуть. А каково на улице?

В сводке, которая висит в яхт-клубе, указано: ветер 4—5 баллов. Гонка состоится вовремя.

Готовлю лодку, спускаю на воду. На душе спокойно, будто у себя дома собираюсь выйти на тренировку. За четверть часа до старта ветер усиливается... Эх, не ту мачту поставил, не рассчитывал, что так задует. И вот впервые за 12 лет выступлений на “Финне” принимаю решение поменять мачту. Так хочется выступить получше...

Запасная на катере у старшего тренера Игоря Николаевича Климчинского. Времени в обрез, минут двенадцать, не больше. В спешке никак не могу приблизиться к катеру. Наконец опустил парус, отсоединил его и вынул мачту. С трудом передал ее на катер. С не меньшим трудом принял другую. “Финн” почти неуправляем из-за того, что руки заняты работой, лодка танцует на волнах. Игорь Николаевич пытается помочь, да где уж там. Ветер крепчает все больше. Наконец мачта стоит. Пытаюсь поднять парус и вижу, что неправильно закрепил снасть. Перехлест — и парус застрял посередине мачты, дальше не поднимается. Нужно снимать мачту. На маленькой лодчонке с ней не управиться. Один выход — бросить за борт и в воде перевернуть.

Втягиваю мачту, ставлю в гнездо. Снова не так! Снова приходится менять положение мачты... Ну вот теперь правильно. Поднял парус, и тут... лопается фал. Парус падает на палубу, накрывая меня с головой. И как раз в этот момент звучит стартовый сигнал.

С ободранными руками, побитыми ногами барахтаюсь под жестким полотнищем, проклиная все на свете. Прийти в себя помогают выстрелы, отзывающиеся яхты назад, — массовый фальстарт. Значит, у меня есть в запасе еще десять минут. Связываю фал, и тут огромная волна обрушивается на яхту. Смывает меня с нее. Оказываюсь за бортом — верхом на мачте. Встаю на лодку, втягиваю мачту вслед за собой. Стоит! Ох...

Гонку начал последним, с опозданием. Может быть, не тратить понапрасну сил и уйти в гавань? Все равно ведь хорошего результата не будет.

Нет, решаю — нужно бороться. Выжимаю из яхты все, на что она способна, и даже чуточку больше. Лодка не идет, а летит круто к волне. От усилия, с которым сжимаю руль, руку сводит судорога. И все же приближаюсь. Приближаюсь к тем, кто ушел вперед. А их все сто двадцать пять!

На финише был сорок вторым.

И уже на берегу увидел, что сквозь днище торчат обрывки снасти. Во время гонки они попали в водосос и замедляли ход. В этот день, видно, все было против меня. И зачем только я вздумал менять мачту? Может быть, этот непонятный шаг и решит, в конце концов, судьбу регаты. Ну зачем было так рисковать на самом старте соревнований?

Не помню, как убрал лодку, как добрался до гостиницы под проливным дождем. Помню только, что, раздевшись, долго и тупо смотрел на свои почерневшие от ударов ноги.

Наутро не мог встать с постели. Кроме ушибов, еще и растяжение. А над морем ревет-завывает шторм. Тот самый, что принес большие разрушения в Таллин. Даже лес в Пирита поредел наполовину...

Еле-еле выбираюсь на улицу. Ребята сообщают: гонки не будет. Ну хоть с этим повезло. Отлежусь, может быть... Впереди еще шесть гонок. И все шесть нужно выстоять на корточках. Пожалуй, впервые думал об этом со страхом. Никогда не пугали меня часы, проведенные в таком неудобном положении. Настолько натренировал ноги и настолько привык к этой позе: ведь даже дома, во время отдыха смотрел телевизор, усевшись перед ним на корточки, чем не раз вызывал насмешливое неудовольствие: забудешь когда-нибудь, что ты не на яхте? Можешь хоть раз в год быть просто человеком?!

А теперь с ужасом думал о гонке.

...После сильного шторма море успокоилось. На смену ветру пришел штиль. Что ж, еще немножко повезло. Не нужно как напрягаться. Это с одной стороны. А с другой — нельзя за всю гонку ни разу присесть: сразу отразится на ходе яхты.

Со старта ухожу в группе лидеров. На первой лавировке — четвертый. Ветра почти нет. Приходится сидеть в яхте на кончиках пальцев, чтобы реагировать на малейшее дуновение, на самый незначительный заход ветра, чтобы чувствовать под днищем волну.

Постепенно выхожу вперед — и на финише мой "Финн" первый.

Судьи собирались дать в этот день две гонки. Но ветер окончательно скис.

Теперь отдыхать. Отдыхать. Пришел Игорь Николаевич и взялся массировать ноги. От боли хочется кричать. Но терплю. Завтра снова в море.

11 августа состоялась третья гонка. Кажется, вся наша группа — и Потапов, и Дырдыра, и Козлов, и я хорошо ушли со старта. Но этого оказалось мало. Слабый, неустойчивый ветер перемешал все карты.

После первой лавировки ветер упал окончательно. Вдоль горизонта ходят темные тучи. Может быть, задует?

Задуло. И сразу в паруса шведа Старка. Вслед за ним подхватило меня. А потом уже и Раудашля. Вот в таком порядке и обогнули первый поворотный знак.

Пытаюсь достать Старка. Расстояние сокращается. Совсем немного, совсем... Финишный свисток звучит Старку первым. Мне через 23 секунды. Раудашл финиширует седьмым. По сумме трех гонок вперед выходит Старк. Я отстаю от него на 13 очков — 38 и 51.

Боль в ногах не проходит. Чувствую ее на протяжении всей гонки. Вечером снова массаж. И вот, кажется, первую ночь сплю более-менее спокойно. Видно, усталость взяла свое, да и боль немного начала отходить.

Четвертая гонка. Задул ветер, и начались неудачи с мачтой — лопнула оттяжка клина. Что-то эти неудачи уж слишком меня тут преследуют. Гик лег на палубу, и при каждом повороте приходится буквально вдавливать в днище, чтобы не снесло голову. Но по спине достается. Хорошо, что

надел на себя несколько свитеров, амортизируют немного удары. Кое-как финишировал шестым. А тут сразу же старт еще одной гонки — закончил четвертым. Шел все время рядом с Кувайде. Вилли выбрался в лидеры.

Готовясь к последней гонке, очень нервничал. Вот теперь, когда победа была уже почти в руках, вдруг перестал ее ощущать. Стартовая линия прячется в тумане. Где там Кувайде. От исхода этого дня будет зависеть, кто из нас станет чемпионом.

Расходимся с Вилли в разные стороны. Ему повезло: поймал-таки ветер. А мой парус висит, как простыня на веревке в тихий ветер. Первую лавировку закончил тридцатым. Кувайде не вижу, но знаю, что он впереди. И вот тут-то, почувствовав, как уходит из-под самого носа то, о чем мечтал столько лет, собрался с силами. На второй лавировке — пятнадцатый. На финише — шестой. А Вилли закончил первым. По сумме всех гонок лучший результат у меня, но с выбросом худшей — у Кувайде. Он чемпион мира. Я серебряный призер. Отстал на десять очков. У Кувайде пошли в зачет приходы — 1, 2, 3, 10, 1, у меня — 1, 2, 6, 4, 6. Худшая гонка у Вилли — 59, у меня — 42. В результате разница в десять очков. Бывший одно время лидером Старк не попал в шестерку. Из наших ребят лучший результат у Дырдыры — он одиннадцатый.

Прямо из Финляндии лодка на теплоходе отправляется в Италию, в Неаполь. А я на несколько дней — в Москву. Нужно успеть решить массу проблем, а времени, как всегда, не хватает. Перед чемпионатом Европы меня еще ожидают соревнования в Лаболе, где должен происходить отбор одиночек. Давно уже раздавались голоса, что “Финн” - де устарел, требует модернизации. Многие конструкторы, гонщики взялись создать одиночку, которая могла бы заменить существующую. В прошлом году в Англии их уже демонстрировали. А теперь вот решили в Лаболе не просто провести гонку претендентов, но еще выпустить с ними вместе “Финн”. Международная ассоциация класса “Финн” предложила выступить мне. Приятно, но и немножко боязно. Уж слишком по многим каналам будет идти соревнование — и на абсолютную скорость, и на маневренность, и на мореходность. Да и соперники не совсем обычные. Не просто гонщики, а одновременно и конструкторы, которые вдвойне заинтересованы в победе своего судна. Попробуй тут не растеряйся и докажи, что старая конструкция не нуждается в изменениях!

В предотъездной суете не заметил, как простудился. В самолет сел с температурой. Страшно болело горло. Но наглотался таблеток и отправился в путь. Билетов на прямой рейс до Парижа не оказалось. Пришлось добираться через Копенгаген.

Никогда не думал, что так тяжело будет лететь. Особенно на взлетах и посадках.

В Копенгагене остановка на пять часов. Снова принимаюсь за таблетки, а потом пытаюсь по телефону разыскать Тимира Пинегина. Он здесь, приехал на первенство мира среди “Звездников”. Дозвонился. Настроение, говорит, у ребят неплохое. Ветер, говорит, тихий, но поборемся. По голосу почувствовал, что Тема волнуется. Завтра первая гонка. Хотел было договориться о встрече, но подумал, что накануне регаты ребятам не до меня.

Вот и посадка. До Парижа летим “Каравеллой”. В воздухе вроде бы почувствовал себя лучше, но страшно болела голова. Мой сосед, пожилой американец, любезно предлагает мне две таблетки аспирина. Отказываюсь, говорю, что уже наглотался всякой всячины. Но он так горячо убеждает, что просто невозможно отказаться. А при посадке снова боль в ушах. Надо же такому случиться. Впервые отправился больным на соревнования. Да еще на такие ответственные.

Сел в поезд, устроился в уголочке сиденья. Задремал — входит проводник. Проверил билет и сделал большие глаза. Оказалось, вагон этот до Лаболя не идет, его отцепят по дороге. Хорошо еще, что зашел проводник. Обычно они по вагонам не ходят. Пришлось перейти.

Утром 27 августа был в Лаболе. Снова не могу удержаться от восхищения этим прелестным городком — сверкают пляжи, море усеяно парусами. Хочется скорее взглянуть на лодки, с которыми предстоит состязание. А горло все болит.

С завистью думаю о том, что в других видах спорта вот так, по одному, не уезжают далеко от дома. А тут расхворался — и никого своих, один. Пытаюсь уснуть и не могу. Эх, завести бы на Киевском море свой дом! Что дом, любую хибару. Но чтоб все по-своему. И чтобы яхта рядом. А в доме все так, как мне нравится: под рукой нужные книжки, журналы. Где-то в углу —

инструменты (и никому не мешают). Проигрыватель с пластинками. Через окно воду видно... Надоели временные жилища. От постоянных разъездов даже собственная квартира в Киеве кажется краткосрочным пристанищем... А вот такое бы жилье!..

Засыпаю, и мне снится дом на берегу водохранилища. Волны лижут песок у порога. Я вывожу на тележке из пристройки свой "Финн", сталкиваю его в воду, а дальше начинается какая-то путаница-. Просыпаюсь от того, что стало трудно дышать. Весь горю, видно, температура поднялась.

Пришел на берег почти в час дня, но сил заняться яхтой нет. И уже не умиляет ни сверкание солнца, ни лихие пируэты водных лыжников, ни сотни яхт в море. Вызываю врача и отправляюсь в гостиницу. Врач пришел быстро, поколдовал надо мной и выписал счет на 150 франков. Это почти все, что у меня было. Так, теперь к болезни прибавляется еще строжайший режим экономии. Да ладно, лишь бы поправиться.

20 одиночек собралось в Лаболе. Мачты у них в основном металлические. Открыен облегчается трапециями, выдвижными и поворотными досками. Почти у всех лодок двойные днища. Приехал сегодня Вилли Кувайде и с ним еще трое...

Походил около лодок часика два. Сфотографировал все и, кроме того, приспособления, показавшиеся наиболее интересными.

Завтра должна быть первая гонка. Предупреждают, что при фальстарте назад возвращаться не нужно. Идти гонку до конца. Просто в протоколах запишут. Это, наверное, для того, чтобы не мешать наблюдательному комитету следить за лодками. Лишь при массовом фальстарте будут всех возвращать.

Первая гонка началась в девять часов. Максимальная вода — в 10.32. Значит, в девять действие прилива еще не будет сильно ощущаться.

Сразу со старта ухожу в берег, а с отходом ветра одним галсом на знак. Те, кто повернул в море, проигрывают. "Финн" при изменении ветра гораздо маневреннее, чем другие суда, но на длинных галсах уступает им. Все-таки трапеция и другие приспособления для открыен помогают развить большую скорость. К тому же лодки легче по весу, а паруса у них больше. Там, где мне приходится напрягаться изо всех сил, чтобы открепить лодку, другие делают это очень легко. Первым финиширует Кувайде. Я пятым. .

После гонки долго разговаривали с Вилли. Ему 24 года. Уже служит пилотом гражданской авиации. В море бывает лишь на гонках. Зато на берегу много занимается легкой атлетикой, плаванием, штангой.

Раудашл в Лаболе не гонялся, но свою конструкцию прислал. На ней выступал Уве Марес. Интересно, что мне был предоставлен "Финн" тоже фирмы Раудашля, раудашлевский же парус и мачта Брудера — короче, все лучшее, что только есть в нашем классе.

Проводилось всего 13 гонок. Я принял участие лишь в шести, потому что торопился на первенство Европы. Больше других мне понравились лодки, на которых выступали Кувайде и Марес. Они оказались универсальнее других. Победил же австралиец на конструкции "Контендер".

Правда, все гонки проходили в тихий ветер. Интересно, как бы проявили себя эти конструкции в сильный? Наблюдательный комитет отобрал девять судов, которые будут допущены к следующим соревнованиям — в сильный ветер.

Улетел из Лаболя в Париж. Там уже были Козлов и Мелентьев. Не застал их в аэропорту — они ушли бродить по городу. Оказалось, что для меня нет еще итальянской визы. Начал волноваться. Но вот появился Мелентьев с визой. Мы летим в Неаполь.

Уже достаточно поскитался по свету, а в Италии еще не бывал. Заранее представлял, как там все интересно, но теперь летел без всякого энтузиазма. Болезнь убила все эмоции. Хотя французский врач снял остроту ангины, все равно не выздоровел. Чувствовал себя плохо. Был вялым. Руки не слушались.



И все-таки Неаполь всколыхнул. Как мечтал я о Неаполе шесть лет назад, когда здесь должны были состояться парусные соревнования Олимпийских игр! Да, пока что Неаполь для наших яхтсменов был самым счастливым городом. Здесь Тимир Пинегин, затесавшись в ряды коронованных особ, выиграл золотую медаль. Здесь Саша Чучелов был награжден серебряной. И победил на "Финне" в третий раз Пауль Эльвстрем. Хельсинки, Мельбурн, Неаполь — три Олимпиады подряд. Только норвежцу Торвальдсену удалось еще дважды выигрывать олимпийские регаты на "Драконе" — в 1948 и 1952 годах. Но это было давно.

А вот теперь Неаполитанский залив принимает чемпионат Европы в классе "Финн".

Четвертого сентября состоялась тренировочная гонка. Ветер 5—6 баллов. Пришел первым. На следующий день первая гонка. Тихий ветер, большая волна. Мачта и парус работают несогласованно. Да и я чувствую себя прескверно. На финише двадцать седьмой.

Перед соревнованиями надеялся выступить хорошо. Все-таки до Олимпиады всего один год. Если хочешь там быть среди первых, то ведь нужно и перед тем добиться успеха. Серебряная медаль в Ханко придала уверенности.

Но здесь эта уверенность удивительным образом превратилась в неуверенность. Чувствовал себя скованно. Нервы явно не выдерживали напряжения борьбы. В каждой гонке сделал много ошибок. После третьей записываю в дневнике: "Нет собранности, уверенности". А после последней делаю вывод: плохо с общефизической подготовкой. Плохо с материальной частью. В результате занял шестое место.

Козлов не ждал победы. Расслабился и начал регату очень хорошо. Но, когда понял, что может выиграть, может получить медаль, вдруг растерял всю свою свободу и две последние гонки начисто проиграл.

Вот тебе и психологический настрой.

Домой вернулся совершенно больным и разбитым. Четыре дня пытался домашними средствами привести себя в порядок, но ничего не получалось: не спал, все время болела голова. Пришлось лечь в диспансер. Провел там пять дней, а на шестой буквально сбежал, давши расписку, что за последствия отвечаю сам. Мне необходимо было быть в Одессе, куда прибывал из Неаполя мой "Финн". В Одессе узнал, что десятого октября лететь в Мексику на предолимпийскую неделю. Значит, в запасе 20 дней.

Выписываю себе в дневник наиболее необходимые слова и выражения. Хотя мой английский уже вполне пригоден для разговора да и читаю по-английски прилично, но все-таки испанский не помешает. "Добрый день" — "Буэнос диас". Дальше идут: "пожалуйста", "спасибо", "до свидания", "до завтра", "рыба", "хлеб", "сок", названия разных фруктов. Но, конечно, не только в этом заключалась подготовка к предолимпийской неделе. Запасался фотопленкой. Готовился не выигрывать, а изучать акваторию, местные условия. И всеми силами старался привести себя в порядок, чтобы снова не расклеиться. Кажется, удалось.

Вся литература утверждала, что в Акапулько, где дистанция разбита в открытом океане, тихие ветры. Знал еще, что там жарко. Вот и все.

Но весь сезон пытался показать, что тихий ветер — это мой ветер. И вот теперь подводил итог. На Спартакиаде выиграл четыре гонки в тихий ветер. В Ханко при спокойной погоде финишировал первым и вторым. Ничего.

За день до вылета вся группа, которая должна была принять участие в предолимпийских соревнованиях в Мексике, собралась в Москве. Мы все встретились в Комитете по физкультуре и спорту. С интересом выслушали рассказ о стране. Конечно, очень поверхностный и короткий. В основном это были данные о площади, о населении. Немножко истории, политической обстановки сегодня.

И вот Ту-104. Маршрут на Африку, Алжир, Кубу. Я сижу в одном ряду с Жаботинским и Турищевой. Такие разные и такие похожие по предстартовому настроению. И все же у каждого свои мысли. Разговаривать особенно никому не хочется, хотя полет длится много часов.

На Кубе пересадка на Ил-18. Страшная духота. По-моему, еще никогда не было такой жары. Сел в последний салон. Рядом было еще место. Позвали Леню Жаботинского. И буквально через минуту прибежал пилот и попросил его перейти поближе к центру — нарушился баланс, нужно облегчить хвост. Долго смеялись, подшучивали над Леной, что он чуть было не вызвал авиакатастрофу.

Первое впечатление от Мексики ошеломляющее. Солнце, музыка, песни. Два дня, проведенные вместе со всей делегацией, пролетели будто в едином порыве света, в едином вихре какого-то радостного, не прекращающегося движения.

А потом Михаил Хоменков, Вячеслав Гаврилин и я машиной отправились в Акапулько... Загадочное, экзотическое Акапулько. Дорогой Слава рассказывал мне об этом модном, фешенебельном курорте. Он провел в Мексике много времени и теперь щедро делился со мной своими наблюдениями, знаниями. И от него я узнавал то, чего не было в прочитанных перед отъездом книгах. Видно, журналистам действительно дано видеть то, что заметит не каждый.

Мы недолго пробыли вместе. Попутчики подождали, пока я устроился в отеле "Колетта", сходили вместе со мной в яхт-клуб и уехали. Почти на целый месяц я остался один, без соотечественников.

Рядом с яхт-клубом шло строительство пирсов. Возводились легкие, невесомые строения, которые, по сути, прежде всего должны были укрывать от палящего солнца. Правда, в случае тропического ливня они тоже надежно спасали, как потом мы смогли убедиться. Все это в роще кокосовых пальм, в тени от которых стояли столы для обмера парусов. Очень скоро мы, "финнисты", овладели "техникой" сшибания кокосовых орехов мачтами своих яхт. А потом и спортсмены из других экипажей стали одалживать у нас "орудия производства".

Чудесная природная гавань так и манила выйти под парусом. И насколько хватал глаз, виднелись яхты, катера.

Температура воды в океане не опускалась ниже тридцати градусов. Можно было целый день просидеть в ней, купаясь, плавая, охотясь с подводным ружьем. Не обходилось и без курьезов. Кто-то из спортсменов наступил на морского ежа. Пришлось бедняге отправиться в больницу. Вместо белого паруса над головой у него был потолок больничной палаты.

И все-таки оторваться от океана трудно. Он привораживал и днем и ночью. В гостиницах на окнах стекол не было. Через натянутые сегки круглые сутки доносился шум океана. С ним засыпали. С ним просыпались. Если хотелось спрятаться от жары, шли в гостиницу. Там же, в "Колетте", был бассейн с океанской водой. Бассейном каждый день заканчивалась утренняя зарядка, но охлаждения не приносил и он.

Несколько дней над Акапулько бушевали грозы. Сверкали молнии, гремел гром, шелестели ливни. Все словно усилено как минимум десять раз по сравнению с привычным.

Яхт-клуб огорожен забором. И из-за забора целыми днями выглядывали лохматые темные мальчишечьи головенки, сверкали жгуче черные глаза девчонок. Они с завистью глядели на яхты (каждый в этом городе втайне мечтает стать яхтсменом), на нас и на ребяташек, которые нам помогали. Дело в том, что к каждому экипажу был приставлен юный помощник. Мне достался тоже.

В один из первых дней, когда я возился возле "Финна", ко мне подошел мальчонка лет девяти-десяти. Важно, по-взрослому, отрекомендовался: Дуглас Слопе. Вот так мы познакомились. И вскоре парнишка стал просто незаменим. Он все понимал не то что с полуслова, с полувзгляда. И тут же бросался исполнять. Дуглас был и переводчиком, потому что говорил и по-английски, и по-французски, и, естественно, по-испански. Ревниво следил за тем, чтобы другие ребята не подходили к лодке: я сам справлюсь. "Нам никто не нужен?" — полуспрашивал, полуутверждал он в первые дни.

Отец Дугласа был членом оргкомитета по проведению олимпийской регаты. Он хотел, чтобы сын увлекся парусом, поэтому был очень рад нашей дружбе. А мы и в самом деле подружились. Не раз по вечерам Дуглас затаскивал меня к себе домой. Это было очень приятно, потому что именно по вечерам становилось тоскливо. Сидишь в комнате. Надоедливо гудит вентилятор. Конечно,

свободного времени почти не было — изучал течения, ветры, анализировал дневные впечатления, сопоставлял их с предыдущими. И все же попасть в дружную семейную обстановку приятно.

А днем — днем скучать было некогда. Почти все гонщики приехали в Акапулько со своими яхтами: и американцы, и бразильцы, и аргентинцы. Эльвстрем тоже -привез свой “Финн”. Я же приехал без лодки. Президент Мексиканской федерации класса “Финн” господин Беккер предоставил мне свое судно. Это, конечно, было почетно. Но я не знал, с какой стороны к нему приступить, чтобы сделать его пригодным к гонкам. Парус привез с собой. Мачту мне дал американец Шумекер. Вот так — с миру по нитке — и набралась мне вооруженная яхта.

Начались тренировочные гонки. Иногда уходил в океан один. Стоило чуть удалиться от берега, как к яхте тут же пристраивались дельфины. Они прыгали вокруг, то обгоняли лодку, то отставали, будто предлагали: поиграй с нами. И сразу становилось веселей. В первый раз я было испугался — не повредили бы лодку. Но вспомнил все, что читал об этих удивительных созданиях, об их дружелюбии, успокоился. Кстати, перед Акапулько, не помню уж в каком журнале, читал о том, что в Мексике, мол, яхтсменов ожидает борьба с акулами. Нужно позаботиться о том, чтобы опрокинувшийся гонщик не был съеден океанским хищником. И даже предлагались проекты каких-то проволочных ограждений.

Не знаю, где автор той заметки видел акулу, пожирающую яхтсмена. Нам свидетелями, а тем более участниками такой сцены стать не привелось. А вот дельфинов видели ежедневно. И потом, когда начались соревнования, они кружили по дистанции, но ни разу никому не помешали.

Соревнования проходили в основном при тихом ветре. Значит, прогнозы оправдываются. Значит, и дальше надо худеть, чтобы максимально облегчить яхту.

Оправдались и предостережения о том, что условия гонок невероятно тяжелы. Действительно, на следующий после ветреного день долго сохраняется зыбь. А поверх нее образуются новые ветровые волны. Ход их определить трудно — мешает яркое солнце и слабый ветер. И лишь когда яхта попадает на волны, улавливаешь их характер.

Сложность представляет и удаленность дистанции от берега. Почти час добирались до нее на буксире за катером. Гонка еще не началась, а уже чувствуешь себя усталым.

Лучше всех провел регату Пауль Эльвстрем. К этому времени я уже разговаривал по-английски и теперь не замолкал стыдливо, когда датчанин обращался ко мне. За эти годы успел окончить курсы английского языка, да и практика возросла.

Интересно было познакомиться с американцем Питером Барретом, который незадолго перед тем написал труд по теории парусов.

Все встречи и разговоры обычно проходили по вечерам. Нередко усаживались у самой кромки воды. Рядом стояли поднятые из воды яхты. “Летучие голландцы”, казалось, вот-вот снимутся с места. Из-за тихого ветра гонщики даже не опускали на них парусов. От этого обстановка — берег, наплывающие на него волны, прозрачный вечерний свет, четкие силуэты мачт — представлялась нереальной. Но потом кто-нибудь не выдерживал, вскакивал и бросался в воду. И начиналась веселая кутерьма дурачащихся, уставших за день мужчин.

В свободные дни ходили на бой быков. Но на меня он большого впечатления не произвел. Я выступал неудачно, поэтому все мысли были заняты гонками. Лодка, конечно, было старой и неважной, но я искал, в чем же виноват сам.

В последней гонке едва дошел до финиша — шверт слетел с проржавевшего болта. Вот здесь-то и могли бы оказаться кстати акулы и проволочные ограждения. Но все-таки удержал лодку, не опрокинулся. И, проклиная высокую честь, в результате которой я был удостоен такого “Финна”, в последний раз вытащил свое суденышко на берег.

Предолимпийские соревнования окончились, а вместе с ними и последний предолимпийский сезон.

До свидания, Акапулько. Как-то мы с тобой простимся через год?

Когда мы расставались, Дуглас успокаивал: на следующий год будет лучше. На следующий год мы им всем покажем.

Говорят, устами младенцев глаголет истина. Если бы так.

## **АКАПУЛЬКО-1968**

Мы летим вместе с ночью. Кажется, ей не будет конца. Вот уже почти двенадцать часов подряд ночь, ночь, ночь. И все же время торопится, спешит вырваться из объятий темноты, чтобы разом бросить самолет в раскаленное небо Гаваны.

Еще утром была Красная площадь. Торжественная в своей предрассветной тишине. Перечеркнутая узкими косыми тенями. Замер почетный караул у Мавзолея. И сердце тоже замерло, остановилось на мгновение.

Сколько раз бывал здесь, проходил мимо. Но почему никогда не было этого щемящего чувства, граничащего с экзальтированной восторженностью? Почему пустынная площадь утром 21 сентября вдруг стала воплощением всего самого дорогого в жизни? Видно, в каждом из нас живет тщательно спрятанное до поры до времени чувство кровной привязанности вот к этой частице Родины. И может быть, именно поэтому в самые ответственные моменты жизни тянет прийти сюда, постоять молча, безмолвно поговорить с самим собой.

Мы пришли сюда все вместе, всей командой. Пришли после всех официальных собраний, на которых обещали достойно защитить спортивную честь страны. Но только здесь, на утренней Красной площади, стало особенно ощутимым, что скрывалось за теми обещаниями. Слова приобрели особый вес и смысл. Они перестали быть просто словами. Это была наша клятва как можно достойнее представить Родину на олимпийском ристалище.

Самолет летит. И с ним на крыльях летит ночь. Далеко внизу осталась Африка. Теперь под нами океан. Но он так же далек, как все, что было до этого Дня. Даже то, что произошло вчера. Теперь, после утренней встречи с Красной площадью, все распределилось на “до” и “после”.

“До” была жизнь, окончившаяся сегодня в 14 часов 15 минут, когда в Шереметьево взрели турбины самолета и Ту-114 взял курс на Мексику. На XIX Олимпийские игры. Об этом дне мечтал долгие годы, с того самого первого лета, когда услышал голос ветра в парусе. К этому стремился и шел так долго. Так долго, что временами думал: дойду ли?

Весь 1968-й был уверен, что, кроме меня, нет претендента на выступление на Олимпиаде на “Финне”. И все же чего не бывает? На этот раз никаких неожиданностей. Хотя и на “Золотом кубке” в Англии, и на первенстве Европы в Медемблике выступил не очень удачно, но все-таки в Мексику лечу я. Больше никому. Возможно, именно поэтому же проигрываю международные регаты: дома слишком легко побеждаю.

Целый год отработывал старты. Думал только о стартах. И именно старты были ужасными. Особенно у нижнего знака — сразу давал фору основным соперникам. А потом поди догони, если лодки у всех приблизительно одинаковы, да и мастерства хватает у каждого. Тот, кто выиграл старт, как правило, наполовину уже победил.

Хорошо стартовать гребцам. До последней секунды держат их лодки за “хвосты”, а потом мчится каждый по своей дорожке. А здесь никакой определенной линии, огромный створ. Но как бы огромен он ни был, в нем всегда тесно: все стремятся начать гонку из самого выгодного положения. Стартовать на грани риска — вот что нужно для победы. А эта грань состоит из массы составных частей — чувства створа, времени, правильного выбора места. И над этим работал изо дня в день, определив задачи на каждую тренировку. Отработывал умение выбрать место с учетом дрейфа, умение сдрейфовать в нужное место за определенное время. Старт с места. Старт с максимальным ходом. Спурт со старта... И для каждого из этих заданий своя специальная техника, свой выбор упражнений.

И все это — “до”...

Мы мчимся вслед за ночью, а за нами вдогонку мчится рассвет. И когда, наконец, на крыльях вспыхнуло солнце, началось долгое, долгое утро.

Гавана окутывает духотой. Все три часа, проведенные в городе, трудно дышать. Духота буквально забивает горло, просачивается через глаза, уши в голову, наполняя ее ужасной тяжестью.

И снова полет. Только уже не на Ту, а на Ил-18. Еще три часа над облаками, а потом несется прямо нам навстречу шумный, яркий Мехико, наполненный музыкой, цветами. Перед автобусом, который везет нас в олимпийскую деревню, пристроилась целая процессия. У некоторых какие-то странные нашивки. Решили, что это официальные служители. Но и они вместе со всеми остались за воротами деревни: не помогли и хитро придуманные знаки отличия. Посторонним вход воспрещен.

В деревне толчея. Так много народу, что все время неловко себя чувствуешь — так и хочется вырваться на простор. Но в Акапулько отправимся только двадцать третьего. Значит, целый день в Мехико. Спать ложусь в восемь вечера, предварительно взвесившись — 89 килограммов с половиной. Это после года строжайшей диеты. Многовато. И, наверно, от горьких мыслей по поводу лишних килограммов да еще от беспокойного сна теряю к утру полторы тысячи граммов.

Год назад я ехал в Акапулько машиной. Но тогда нас было мало. А теперь целая команда. И 500 километров на юг преодолеваем в автобусе — красивом, двухэтажном. Сразу по выезде из Мехико пытались раскрыть окна, но водитель остановил: если хотите прохлады, сидите с закрытыми. И правда, над дорогой просто висит жара. Ее даже, кажется, видно и можно потрогать руками.

Автобус быстро мчится по обновленной автостраде. Год назад здесь как раз шли дорожные работы. А теперь ровная, прямая стрела прорезала страну к океану.

24 сентября разместились в гостинице "Колетта". Снова, как и год назад, "Колетта". Только теперь уже рядом друзья. В одной комнате со мной живет Тимир Пинегин. Сразу расположились как дома, основательно — нам здесь предстоит пробыть почти месяц. Пристроил на столике свой проигрыватель, разложил пластинки. Ну все, очередная гостиница обжита.

В яхт-клубе меня уже ожидал Дуглас. Вид у него был взъерошенный и озабоченный. Оказывается, ему по распределению достался в "подшефные" другой спортсмен. А я девчонке. И вот теперь он развернул бурную деятельность по обмену. С трудом мог разобраться, кто с кем меняется. Понял только, что Дуглас все равно будет со мной. Не знаю, кто из нас обрадовался этому больше.

Вместе с мальчишкой пошли осматривать "Финны". Их было приготовлено штук пятьдесят. Яхты стояли обмеренные, выстроенные словно по линейке. Мы с Дугласом осмотрели каждую из них и решили, что не будем загадывать, которая лучше. "Обживем" любую.

Помню, в Токио Саше Чучелову очень понравился 37-й "Финн". Каждый день проходил мимо и все мечтал получить его по жребию. Саше повезло, но вот выступил он на своем тридцать седьмом неудачно. Поэтому я и решил не загадывать: какой будет, такой и будет. У меня есть надежные помощники — Дуглас и запасной нашей команды Валентин Замотайкин. Поработаем вместе.

Когда мы приехали в Акапулько, там уже было много яхтсменов. Все хлопотали у своих яхт. И "финнисты" тоже. Хотя выступать придется на судне, доставшемся по жребию, многие привезли для тренировок свои. В том числе и Брудер. Что ж, ему легче. Привезти "Финн" в Мексику из Бразилии несколько проще, чем из Киева.

На этот раз, когда местный комитет поинтересовался, какую яхту мне предоставить, я попросил что-нибудь попроще, не из эллинга президента федерации. И вот в первый же день выхожу на дистанцию. Ветер западный, с отходом к югу. Чтобы определить действие течения, смастерил поплавок из консервных банок и пенопласта.

Вечером в дневнике подробно записал всю тренировку, сделал зарисовку дистанции с течениями.

На следующий день то же самое. Ветер стал еще слабее. "Финн" по волнам шел, как телега по мостовой — ухал носом так, что в голове сотрясалось. Да, не очень приятно, если учесть, что по жребию будут разыгрываться точно такие: мой из их же семьи, только сошедший с мерки. .

И снова в дневнике зарисовки, схемы.

26 сентября сразу несколько лодок отправились в тренировочную гонку. До дистанции идти целый час. Вся наша компания моментально обгорела на солнце. Синие костюмы, в которые нас вырядили дома, для Акапулько совсем не годились. Да и кеды тоже обувь не для жары. Пошли в ход другие одежды. Прежде всего панамы и... косметика: лица распухали на солнце моментально. Пришлось усиленно мазаться кремами от солнца и от ожогов.

Гонку проводили с одиннадцати до шестнадцати. Как раз- в то время, когда будут проходить олимпийские. Старались максимально приблизиться к условиям будущей борьбы. Слабый юго-западный ветер еле доходил до одного-двух баллов. Прогнозы оправдывались. И я с ужасом по утрам поглядывал на стрелку весов.

В этот день намного впереди всех был австралийский спортсмен. За ним Брудер. Оба выступали на своих яхтах. Но это, конечно, было слабым оправданием. Моя лодка шла тяжело. Да, придется сгонять вес. Определил для себя разгрузочные, фруктовые дни. Усилил зарядку. Ограничил воду, хотя и так не позволял себе лишние полстакана выпить — от жары постоянно во рту было сухо. Запасся солеными таблетками.

Жара действовала угнетающе. 27-го проснулся явно больным. Видно, прав был Эльвстрем, когда писал, что яхтсменов в Акапулько подстерегают простуды (он имел в виду европейских). Не привыкшие к такому пеклу, мы хватаем что-то холодное и... Болело горло, ломило в костях. Решил отдохнуть денек, полежать у себя в комнате. Но не выдержал и на моторном катере пошел на дистанцию, чтобы посмотреть со стороны на тренировку. С собой набрал целый кулек фруктов. Грыз их, мечтая о куске мяса, но... разгрузочный день. И снова брался за фрукты.

Наутро задул ветер. Опять судно идет тяжело, останавливается, ударяясь носом о волну.

А вечером на яхт-клуб, на нашу "Колетту" обрушился тропический ливень. Как кролики в клетке, сидели мы с Темой у затянутого сеткой окна.

Сидели и думали о своем. Сплошной стеной лил дождь. Журчание воды сливалось с гулом океана. Вот и сбылось то, к чему стремился так много лет, — я участвую в Олимпийских играх. "Важна не победа, а участие". Что ж, вторая половина, во всяком случае, осуществилась — участвую.

Поя шум дождя хорошо думается. Одолевают воспоминания, но я гоню их. Это хорошо, что дождь. Нужно расслабиться, отдохнуть. Тема нервничает. Его "Звездник" пришел позже всех яхт. Когда другие уже выходили в океан, он оставался на берегу. Плавал и овладевал тайнами подводной охоты. Поначалу все мы вдруг увлеклись ею. А потом стало жаль рыбу — наловим, набьем, а девать ее некуда. Стали охотиться только за самыми верткими. Тоже хорошо отвлекает от всех тревожных мыслей.

Так и уснули под шум дождя. А утром за окном снова было нестерпимое солнце. И листья пальм важно помахивали огромными своими лапами. Значит, есть ветер. В тренировочной гонке финишировал третьим. Первым был Брудер.

Скорее бы пролетели эти дни. Получить бы уж яхту и начать ее готовить к регате.

Как всегда, раньше других проснулся Костя Александров, включил приемник. Из всех комнат, где жили наши ребята, начали выглядывать заспанные физиономии. Действительно, что-то сегодня Костя слишком рано нас разбудил. Как хочется еще поспать! Преодолевая лень, подымаюсь и не могу понять, отчего так трудно передвигаю ноги. Попробовал заговорить — из горла вылетели хриплые звуки, будто накануне накричался до одурения. Так и есть, простудился. Вроде и пытался даже не смотреть в сторону прохладительных напитков. А вот поди ж ты — не удержался. На каждом шагу так соблазнительно сверкают пузырьки в наполненных разноцветной жидкостью стаканах.

Провожая ребят в яхт-клуб, а сам остаюсь в гостинице. Теперь, в тишине и одиночестве, надо всерьез проанализировать все записи в дневнике — и прошлогодние, и сделанные в последние дни. Думай, Валентин, думай: отчего ты ни разу не финишировал пока еще первым? Только ли яхта виновата? А может быть, и сам ты? Снова и снова припоминаю, как действуют приливы и отливы, как под их влиянием ведет себя лодка на дистанции, как меняют ее курс течения. Пытаюсь выработать и стратегический, и тактический планы будущих гонок, учитывая прогноз погоды на дни регаты.

Американец неплохо ходил все дни. Ему хорошо, весит килограммов семьдесят, не больше. Да и испанец совсем как мальчишка. Им нет нужды морить себя голодом: вон как наловчились сшибать мачтами кокосовые орехи. Да, а испанец еще каждый день ходит на “Финне” по пять часов. Говорят, во всяком случае, так.

Трудно усидеть в гостинице, когда все на берегу или уже на дистанции. И все же заставляю себя. Готовлю форму к гонкам. Чтобы лишнего ничего не было и чтобы не перегреться на солнце.

Потом все-таки не выдерживаю, выхожу. Сразу же ко мне бросается несколько мальчишек с сапожными щетками. Не знаю, кто больше сконфужен, они или я. У меня на ногах только резиновые вьетнамки.

Вернулся. И снова за дневники, пока не прибежал Дуглас, как всегда полный идей, новостей. Чтобы утихомирить мальчишку, пришлось включить проигрыватель. Дуглас занялся пластинками, а я снова планами будущих гонок.

Так пролетело три дня. Вокруг ничего не изменилось. Все те же тренировочные гонки, только ставшие более массовыми. Яхтсменов приехало еще больше. Четвертого октября выиграл испанец. Придется присмотреться к нему внимательнее.

Пятого заштормило. Выход запрещен. Чтобы деть куда-нибудь энергию, полдня не вылезал из бассейна, а вечером пошли смотреть прыжки со скалы Кебрада.

Акапулько жил не только Олимпиадой. Просто Олимпиада придавала особый привкус всегдашним соблазнам этого фешенебельного, сверхмодного курорта. В витринах сверкали олимпийские кольца. С плакатов смеялись девушки, украшенные драгоценностями в виде олимпийских эмблем. И отель “Мирадор”, куда мы пришли, предлагал в своем меню “олимпийские” блюда. Но самым пикантным его блюдом был ночной прыжок в воду. Прыжок с сорокаметровой скалы, который и влечет сюда туристов со всего света. Говорят, когда-то здесь снималась одна из серий “Тарзана” и знаменитый Джонни Вайсмюллер не отважился прыгнуть с Кебрады. Пришлось брать дублера, местного парня.

Затаив дыхание смотрели мы, как на скале размахивал зажженными факелами прыгун. Момент — и он летит в черную бездну, сам себе освещая путь. Буквально у самой воды выпускает из рук факелы.

Нет уж, лучше бороться со штормами, лучше встречаться со шквалом, но только не такой вот прыжок навстречу смерти, лишь бы пощекотать нервы тех, кто уже всем пресытился.

Говорят, что прыжки со скалы — это тоже спорт. И часто вот эти самые прыгуны принимают участие в чемпионатах мира по прыжкам в воду и даже побеждают в них. Да, в каждом виде спорта есть риск, есть и доля опасности — большая или меньшая. Есть всплеск энергии, долго копившейся, а потом вылившейся в фейерверк рекорда. Так, например, как это было у Бимона. В спорте много общего с искусством. Успех приходит лишь тогда, когда есть вдохновение. Но обязательно в сочетании с постоянным трудом. Однако одного труда, даже самого тяжелого, мало, нужен взлет, нужно вдохновение. И тогда рождается то, ради чего существует спорт, — еще одно доказательство безграничных возможностей, которыми награжден человек от природы, и умелое использование их, не так ли? Но все это, даже риск, во имя мужества человека. А Кебрада? Какой же это спорт? Это просто тяжелый, тяжелый труд. И жалкая плата, полученная за него. И безграничная усталость, не озаренная радостью победы.

Наконец-то жеребьевка. Вот стоят они, “Финны”, все как на подбор. И все-таки все разные. Какой-то достанется?

В одной из хижин под пальмами собрались представители команд. Моя судьба в руках Игоря Николаевича Климчинского. Он опускает руку в широкую чашу, где лежат совершенно одинаковые бумажные трубочки. Вынимает одну — 26. Ну что ж, пусть будет 26. Здесь же разыгрываются мачты и паруса.

Яхтсмены других классов волнуются: идет обмер. Мы, “финнисты”, спокойны. За все обнаруженные несоответствия отвечает оргкомитет, который предоставил нам лодки. Англичанин Фостер всем дружески улыбается, но от него не ускользает ни малейшее отклонение от нормы. Оказывается, что макушка моей мачты искривлена на 15 сантиметров. Допустимый предел — 6. Я подхожу к Фостеру: “Это мачта “Финна”?” Англичанин все с той же улыбкой разводит руками. Дело в том, что когда он сам обнаруживает какое-либо несоответствие, то всегда говорит: “Это не “Финн”. И вот теперь, услышав от меня повторение своей излюбленной фразы, только разводит руками. И дает разрешение на замену мачты.

Не успел я как следует рассмотреть то, что предлагали, как притащил свою мачту мексиканский гонщик. Темпераментно, бурно выражал он свое возмущение тем, что мачта побита. Ему тоже разрешили замену. И пока он возился среди сваленных мачт, я внимательно рассматривал забракованную им. Действительно, побита, но зато ровная. Подойдет. Подстрогаем немного, и будет то, что надо. Валентин Замотайкин тут же помог мне взвалить мачту на плечи, и мы зашагали прочь от мерителей, туда, где Дуглас уже крутился возле моего двадцать шестого “Финна”.

В яхт-клубе закипела работа. “Финнисты” строгали, шили, перекраивали. В дальний угол спрятался от любопытных глаз Брудер — один из лучших конструкторов “финновских” мачт — и колдовал там, чтобы никто не видел.

Валентин и Дуглас занялись моей яхтой. А я снова уселся за дневники и лишь после этого начал строгать свою мачту. Кончилось тем, что, когда я первый раз вышел на дистанцию, Брудер пристроился рядом со мной, а потом на берегу подошел посмотреть, что же я такое соорудил.

Но это было позже. А пока два дня я со своими помощниками не знал отдыха. Нужно было подогнать рулевое управление, настроить яхту по себе. Уходил с берега и засаживался за расчеты. Росли таблицы цифр. С первым выходом на дистанцию их стало еще больше.

12 октября все собрались у телевизоров. Смотрели трансляцию торжественного открытия Олимпиады в Мехико. Было немножко завидно: они все там, их много. Но заботы быстро гасили все другие чувства. До первой гонки оставался всего один день. Тринадцатого вышел в океан, вооружив свой “Финн” по-боевому. На этот день у меня значилось одиннадцать пунктов заданий и еще приписка, что надеть на себя. Последняя проверка. Последняя прикидка перед боем.

Сколько их уже было, первых гонок в самых ответственных регатах! И все-таки такой первой, как завтра, не было. До самого вечера выискивал себе дела. Не столько по необходимости, сколько для того, чтобы меньше думать о завтрашнем дне. За работой всегда успокаиваешься. Нароботавшись, лучше спишь. А спокойный сон был необходим.

14 октября проснулся рано. Взвесился — 80 килограммов. Все-таки многовато, хотя и похудел на 10 килограммов. Ничего, отъемся после Олимпиады. Сделал зарядку. Включил проигрыватель. Это, у меня уже вроде ритуала — когда волнуясь, нужно послушать любимые

пластинки. Сразу создается привычная атмосфера, как на всех регатах. Да, собственно, чем эта регата отличается от других? Те же соперники, только их меньше, чем на “Золотом кубке”, например. У всех одинаковые лодки. Постепенно успокоился и ушел в яхт-клуб. Дуглас уже расчехлил лодку и теперь драил палубу. Вместе вооружили судно. Мальчишка протянул мне термос воды с лимоном.

За полтора часа до старта катера потащили лодки на дистанцию. Юго-западный ветер силой до четырех баллов разогнал океанскую волну.

Решил, что стартовать выгоднее левым галсом у нижнего знака. Чувствовалось, что все волнуются. Нервы напряжены. А я продолжал про себя настраиваться на то, что это обычная международная регата, каких было не один десяток и еще не один будет. Заметил, что



спортсмены боятся стартовой линии, держатся от нее на приличном расстоянии. Я зашел между основной группой и стартовым створом. Так, пожалуй, все опоздают. Разогнал яхту, набрал скорость и вместе с выстрелом пролетел через стартовую линию.

Начал неплохо. На первый знак вышел пятым. Лодка шла хорошо, плавно. Постепенно обошел еще двоих и финишировал третьим. Первым пришел француз Сория. Ну, этот не соперник, так что его победа не мешает. Все основные конкуренты оказались позади.

Да, пока прогнозы на тихий ветер не оправдывались. И все же один день еще ни о чем не говорит. Когда соседи по комнате пошли ужинать, остался один: решил все-таки держать вес. А наутро ветер усилился до пяти баллов. И чего голодать?

Стартовал снова удачно, но ход у лодки неважный. Почти сразу после старта лопнул ремень открена с правого борта. И теперь, чтобы откренить яхту, нужно было держаться ногой за острый, треугольной формы пластмассовый бимс.

Почти всю дистанцию шел четвертым, а финишировал пятым. Победил австралиец Джеймс. Но на этот раз рядом были и Раудашл, и Брудер. Брудер подал протест на американца, который во время огибания знака навалил на него. Между прочим, и накануне американец был не безгрешен: навалил на буй. Да, после дисквалификации ему вряд ли светит место в первой десятке.

Пока спортсмены разоружались, прошелся по берегу, посмотрел центровку мачт. У всех больше. Придется немного увеличить наклон, завалить ее назад. Посмотрим, что это даст.

За ночь ветер стих. Наконец-то два балла. Вот тебе и на! Обрадовался тому, что ветер затих? Да, обрадовался, ведь настраивался почти на штиль. И теперь сразу почувствовал себя уверенным. Зато у экипажа "Летучего голландца" настроение упало. Рвалов с Пильчи-ным не любили тихого ветра, да и собственный вес их никак не настраивал на оптимистический лад: слишком большой.

Взял старт у нижнего знака. Снова пролетел условную линию вместе с выстрелом. В этот день получалось все. Яхта повиновалась малейшему моему движению. Казалось, даже мысли. Все знаки огибал первым. Лишь через две минуты с небольшим финишировал после меня второй яхтсмен.

В эту ночь спал совершенно спокойно. Перед сном соседи по комнате не издевались уже надо мной по поводу объявленной голодовки — ветер все-таки стих!

Стих и, кажется, не собирался пока усиливаться. Во всяком случае, 17 октября. Долгим показался путь за катером. Вчерашняя победа придавала не то чтобы желание бороться — его всегда хватало, а азарта, что ли? Прыгали за катерами маленькие верткие "Финны". Пекло солнце. Даже небольшой встречный ветерок не охлаждал. Вот и стартовая зона. Катера отошли. Остались одни яхты. Ветер совсем слабый. Такой же, пожалуй, как и накануне. Значит, и стартовать надо так, как накануне. И повнимательнее следить за теми, кто выходит в лидеры. Четвертая гонка должна уже внести ясность.

Со старта ушел хорошо. Так и держался всю дистанцию в первой пятерке. Тут же были и Раудашл, и Аль-барелли. Пока мы еще не контролировали друг друга. Просто старались как можно удачнее провести гонку. На последнем знаке Раудашл был впереди меня. Оставалась последняя финишная лавировка. В лавировке Хуберт особенно силен. Ну что ж, попробуем сразиться "на его поле". Ага, дружок, это тебе не Аттерзее. Тут мы все не дома. Чуть-чуть, но все-таки опередил. Есть еще один первый проход.

Что же у меня перед днем отдыха? Третье, пятое, два первых. Ничего, жить можно. У Хуберта несколько хуже, но впереди еще три гонки, и, очевидно, именно с Хубертом придется драться до конца. Старательно зарисовал в дневнике свою финишную лавировку. Пригодится.

В свободный день почти все отправились на берег. Купались, охотились, просто валялись в тени пальм. Наслаждались кокосовым напитком, бросая кубики льда просто в половинки ореха. А мне смотреть на воду не хотелось. Отдых так отдых. И вот собрались нас несколько человек и отправились в горы. Вроде бы и не так далеко уехали от Акапулько, а казалось, что попали совершенно в другую страну. Суровые горы, раскаленные немилосердным солнцем.

Приткнувшись к скалам бедные домики, скорее хижины. Вернулись уставшие. Как ни хотелось отвлечься от гонок, а все равно засел за расчеты. Возможность выиграть Олимпиаду стала почти реальной. И от этого волнение не уменьшилось. Старался заглушить его работой. Успокаивал себя: ты боялся с самого начала, что помешает большой вес.

Не помешал. Хорошо брал старты. Удачно анализировал ветровую обстановку, течения. Одевался как надо. А теперь вот еще повнимательнее понаблюдать за конкурентами.

Снова два балла. Снова палит солнце. Выбирая место на старте, все время поглядываю, а где Раудашл. Мне важно не выпустить его вперед. Конечно, желательно и самому прийти поближе к первым, если уж не удастся первым.

Слабый ветер выматывал бесконечно. Яхта моментально реагировала на любое неловкое или резкое движение потерей хода. Поэтому приходилось все время сидеть на корточках, амортизируя каждое свое движение. Ноги уставали, но эта усталость стала уже привычной. Нет, она не переносилась легче, но к ней легче было притерпеться. Да к тому же мысли были заняты гонкой и Раудашлем.

Я шел первым, Хуберт вторым. Когда до финиша остался последний круг, Раудашл резко повернул в море. Я понимал, что курс явно невыгодный. И все же, предупреждая возможные случайности, пошел вслед за ним. Не дать Хуберту ни в коем случае финишировать раньше! Пока мы гонялись друг за другом, первым окончил гонку швед Аккерсон. Я был вторым, а Хуберт, выбираясь из своего невыгодного положения, лишь четвертым. Хорошо еще, что я не слишком увлекся и только чуть-чуть проконтролировал его.

Вот когда по-настоящему почувствовал, до чего же устали ноги. Уселся в яхте со всеми мыслимыми удобствами. И быстренько в уме подсчитал, каково положение после сегодняшнего дня. Я остаюсь первым. Хуберт отстает, но ненамного. Значит, на завтра задание то же: пройти получше и не выпустить Раудашля.

Вечером Игорь Николаевич долго возился с моими ногами — массажиста с нами не было. И вот уже не впервые выручал меня Климчинский. Под его сильными, ловкими руками боль затихала. Казалось, он выталкивал ее из мышц.

И снова утром два балла. И снова ясное небо. Задание определено. Составлен в уме план гонки. Кажется, все в порядке. Так откуда же волнение? Пытаюсь, пользуясь старыми приемами, уговорить себя: обыкновенная гонка, обыкновенная регата... А подсознательно сам же себе возражаю: и гонка не обыкновенная, и регата... Сегодня может все решиться...

Нас с Хубертом разделяет двадцать очков. Если после окончания сегодняшней гонки разрыв даже уменьшится наполовину, все равно я победил. Следовательно, снова контролировать Раудашля. Других соперников практически нет. На худой конец можно даже проиграть Хуберту, но немного, чтобы мое преимущество сохранялось по сумме минимум на десять очков. Все ясно, все просто. А на самом деле ох как непросто...

Буквально с самого старта начал контролировать Раудашля. А тот чувствовал это и пытался всеми силами уйти из-под моей опеки. Хуберт отваживался просто на невероятные маневры, и я повторял их вслед за ним. У меня на яхте не было компаса — полагаюсь на себя, на свое чувство пространства. Но если бы компас был в этой гонке и если бы он мог зафиксировать, как видеолента, все изменения курса, его записи нелегко было бы расшифровать, пользуясь только здравым смыслом и знанием направления ветров и течения.

Раудашл всеми силами уходил от поражения. А я шел к победе. Представляю, как хотел мой соперник к своим титулам чемпиона Европы и мира добавить последний, недостающий — олимпийский. И как чем ближе к концу подходила гонка, тем явственнее ощущал он, что здесь, в Акапулько, ему уже не удастся это сделать.

На последней лавировке Хуберт снова, как и накануне, резко повернул в явно невыгодную сторону. Надеялся, что хоть так сбросит меня. Сцепил зубы, буквально силой заставил себя повторить маневр Раудашля. Понимал, что проигрываю на этом гонку. Но твердо знал, что, не выпуская соперника из-под контроля, выигрываю регату.

Финиш был точной копией предыдущего. Я — второй, он — четвертый.

Все. Победа.

Все? Победа? Вот так просто и буднично? А может быть, нет?

Снова считаю в уме. У меня приходы — третий, пятый, два первых, два вторых. У Хуберта — двадцатый, два третьих, три четвертых. Нет, на самом деле все. В седьмую гонку можно не идти.

Неужели вот так и осуществляются самые дерзкие мечты? Неужели вот так и становятся олимпийскими чемпионами? На берегу меня бросились все поздравлять, а я как-то даже не ощущал радости. Подошел Хуберт: с тобой приятно было соревноваться. Было? Значит, уже все кончилось? Хотелось сказать Раудашлю что-нибудь доброе, но я не нашел ничего лучшего, как только жать ему руку и говорить спасибо за то, что еще зимой мы с ним так славно поработали на его судоверфи, где строился для меня новый “Финн”. Хуберт, видно, понял мое состояние. Он тоже жал мне руку: “Хорошую лодку я тебе построил?” Хотя какое отношение имела та лодка вот к этой Мексиканской регате.

После первой гонки, когда пришел третьим, думал: вот так бы и кончить. После второй, где был пятым, проснулась жажда борьбы. И вот она удовлетворена. А что чувствую я?

Завтра последняя гонка. Мне можно не идти. Отсыпаться, отдохнуть. Снова переживать каждую прошедшую, вспоминая все детали. Купаться вместе с Дугласом — сбылись его предсказания. Охотиться с Замотайкиным под водой. Они здорово помогали мне — Дуглас и Валентин. И теперь мы могли бы вместе отпраздновать победу.

А как же наши остальные? Ведь они все будут продолжать борьбу. Нет, неловко отсиживаться на берегу. Да и, положив руку на сердце, здорово хочется еще раз> последний, взять старт на олимпийской регате. И уже никого не контролировать, ни за кем не следить, а идти туда, куда хочется и куда подсказывает чутье яхтсмена.

21 октября. Прогноз обещал изменение ветра — сильный заход со стороны моря. Все теснятся слева у подветренного знака. Уступаю им половину стартовой линии, занимаю место посередине. Ухожу левым галсом. И сразу же резко поворачиваю к берегу. Вся масса яхтсменов двинулась навстречу ветру в море. Метров через двести, почувствовав отход ветра, я повернул и сразу выиграл у тех, что шли мне наперерез, свернув вслед за мной в берег. А это, собственно, были все, ушедшие сначала в море.

Теперь я был один. Впереди, в море, чернела туча. Мой “Финн” летел прямо к ней. А, чем черт не шутит, почему бы и не рискнуть! Еще метров пятьсот осталось за кормой. И тут ветер будто бы задул с другой стороны. Лодка выпрямилась на мгновение. Быстро сделал поворот и уже был на другом галсе, имея огромное преимущество перед всеми. Рядом со мной были только дельфины. Будто почетный эскорт, прыгали они вокруг яхты. То ныряли, то выскакивали высоко над волнами. И я все время боялся, как бы мое хрупкое суденышко не столкнулось с ними.

Огибал знак в компании одних дельфинов. Все остальные “Финны” были далеко у берега. И вот здесь впервые за эти семь изнурительных от постоянного напряжения дней я почувствовал вдруг полную свободу. Стало так легко, будто и впрямь иду по своему родному Днепру, только вместо чаек, сопровождавших там яхту, здесь дельфины. Разрыв все увеличивался. Соперники оставались все дальше. А дельфины прыгали и прыгали вокруг лодки, поблескивая на солнце своими совершенными по обводам телами. Так и финишировал.

К концу регаты из Мехико приехали в Акапулько наши журналисты. Теперь и они поздравляли меня с победой.

А потом все смешалось: церемония награждения в яхт-клубе. Все нарядные, смеются. Все ярко, празднично. Когда награждали Рольфа Паттисона, в небо взмыл на воздушных шарах английский флаг. Говорят, Паттисон заранее все подготовил, настолько был уверен в своей победе.

Мы стояли на пьедестале. Я, Раудашл, Альбарелли. Все старые знакомые, не раз встречавшиеся в гонках. На этот раз счастье улыбнулось мне. Но я не обольщался. Просто сегодня был мой

праздник. И синее небо — синее для меня. И яркое солнце — яркое для меня. И ослепительные облака тоже для меня такие ослепительные. Но это лишь на один миг. На тот миг, когда я склонил голову и почувствовал на шее тяжесть олимпийской медали. А в следующий мысли уже лихорадочно работали: почему где-то проиграл, что-то упустил, чего-то недоделал? Жизнь продолжалась.

Теперь можно было бы поближе познакомиться с Акапулько. Поездить. Но ничего не хотелось. Только домой. Только в Киев.

Вернулись в Мехико. Там мне вручили значок заслуженного мастера спорта. И Роберт Рождественский прочел посвященные мне стихи.

Так закончилась моя Олимпиада.

А у других ребят из нашей команды?

Здорово ходил на прикидках Юрий Анисимов. И когда в первой гонке его вчерашние соперники оказались совершенно другими, растерялся. Понял, что они просто не показывали на тренировках всего, на что способны.

Жаловался, что парус оказался плосковат и мачта слишком плоская. В результате одиннадцатое место.

Самый старший среди нас, Константин Александров, выступал на самой большой яхте — “5,5-метровый”. Построенная специально для Олимпиады, она оказалась не очень удачной, неустойчивой на курсе. Вот и приходилось работать румпелем, как лопатой — двумя руками сразу. Да еще авария... Девятое место.

Для Тимира Пинегина Мексиканская олимпиада тоже оказалась неудачной. Его “Звездник” закончил регату шестнадцатым, не финишировав в двух гонках.

Успешно начал борьбу на “Летучем голландце” Лев Рвалов. Но чем слабее становился ветер, тем труднее было управлять яхтой тяжелому по весу экипажу. Да еще слабый ход на полных курсах. А соперникам только того и надо. Пятнадцатый.

У каждого из них были сильные конкуренты. На “Драконах” и “Звездниках” победили американские экипажи Г. Фридрихса и Л. Норта. На “пятерках” шведы братья Сунделин. А на “голландцах” — блестящий экипаж братьев Паттисон.

А мои соперники? Что у них можно позаимствовать? Чему поучиться? Раудашл блестяще лавирует. Брудер в тихий ветер заставляет парус не шелохнуться. Пожалуй, на полных курсах мало равных ему. Вот разве что австралиец Джеймс. Раньше с ним не встречался. У этого гонщика все продумано, начиная с одежды. Он очень силен физически и блестяще идет на полных курсах в сильный ветер. Именно тогда, когда и нужна сила. А вот у меня явно хромает техника управления на большой волне. Что ни говори, а океанская дистанция для нас непривычна. И все же впереди на “Финнах” оказались европейские гонщики. Джеймс — четвертый. Рау-дашля с Альбарелли разделяло лишь одно очко — 53 и 54. У меня — 11,7. Кажется, есть повод порадоваться. А на душе тревожно: что дальше?

## **И СНОВА ВСЕ СНАЧАЛА**

А потом была еще одна Олимпиада. Но в промежутках между ними случилось так много всего, что подчас думал: полно, неужели прошло только четыре года?

Не успел вернуться домой из Мексики, как снова с головой окунулся в дела школы “финнистов”. Снова бегал из бассейна “Водника” в городской спортивный комитет, метался в поисках тренеров, начальника школы. Составлял сметы на паруса и яхты, разрабатывал перспективные планы. Оформлял заказы на верфях. А в свободное от организационных забот время пытался тренироваться.

Казалось, постепенно все налаживалось. Школа наконец-то утверждена. Первая в стране специализированная детская школа по парусу. Мои вчерашние напарники и ученики, друзья — как я и был уверен — стали в ней тренерами. И вдруг настал такой день, когда мне сказали: ну а ты-то, чего ты тут крутишься? Кто ты такой в этой школе? Поначалу растерялся. Как кто? Но задающие вопросы настаивали. И мне пришлось ответить: никто. Формально никто...

Руководство бассейна признавало только одно: даешь полный зачет по всем классам. Вместо того чтобы поддержать меня, старательно заливало воду в трещину, образовавшуюся между мной и тренерами. Я начинал злиться. Да неужели трудно понять, как необходима такая школа! Местом ее выбрали Лютеж — большое село на Киевском море. Вместе с парусным спортом к деревенским мальчишкам могло прийти так много! Я бился лбом в стену и в конце концов пришел к выводу: успех будет лишь в том случае, если сам оставлю спорт и всецело уйду в дела школы.

Я выбрал пока спорт. Решение давалось трудно — отказаться от того, о чем мечтал столько лет, чему отдал уже так много сил и времени.

Но решение принято. И вместе с ним пришла страшная усталость. Да еще опустошение. Сколько лет, сколько сил потратил на то, чтобы пробить школу. ВЦСПС поддержал. Дети начали заниматься парусным спортом. Росли их результаты. Думал, пригодятся тренерам, добровольным помощником которых хотел быть в свободное время, мой опыт, мои знания паруса и "Финна". Но оказалось, что никому фактически не нужен ни мой опыт, ни мои знания. Мальчишкам, может быть,годились бы. Да вот тренеры, те, кого сам рекомендовал, отказались от моих услуг. Так долго был знаком с ними, так слепо верил в их преданность парусу, а оказалось, что все не так просто. Парус им, вполне возможно, и не был безразличен, но вот беспокойной жизни они себе совсем не хотели. А мое присутствие, видимо, вносило беспокойство. И они поторопились избавиться от меня, пользуясь далеко не самыми пристойными средствами. Не гнушались элементарными кляузами, анонимками, обвиняя меня во всех мыслимых и немыслимых грехах. И если бы не настоящие друзья, бросившиеся защищать меня (хотя и нужды-то в такой защите не было — никто не принимал всерьез "писания"), было бы тяжело. До сих пор не могу понять, почему ополчились на меня вчерашние ученики. Правда, по возрасту они ненамного отличались — младше всего на пару лет. Но в парусе они были учениками. И я чем мог помогал им — знаниями, материальной частью. Пробивал для них поездки на интересные соревнования, старался, чтобы поскорее стали мастерами спорта. Считал друзьями. Так почему же они так повели себя? Неужели я так долго и так беспросветно заблуждался?

С тех пор прошло уже много лет, но урок, преподнесенный мне, крепко засел в памяти.

Тогда, в 1968 году, я расстался с "Водником". Стал морским офицером. Но все равно когда-нибудь я снова вернусь к школе.

Горечь от незавершенной работы живет до сих пор.

Весной 1969 года призеров Олимпийских игр пригласили принять участие в мемориале Бистюра. Пепи Бистюр был "финнистом", веселым и жизнерадостным человеком. Он погиб в автомобильной катастрофе в 1961 году. И вот в честь памяти этого любимца французских поклонников парусного спорта в Бордо проводится мемориал его имени. Стартуют только "Финны".

На аэродроме в Бордо меня встретил организатор этих гонок господин Маори. Его сын Серж был тогда молодым парнишкой, подающим большие надежды в парусе. Мы познакомились с ним и буквально часами говорили о тренировках и гонках, о тайнах паруса. Серж засыпал меня вопросами. Я тогда и вообразить не мог, что через три года он поднимется на высшую ступеньку олимпийского пьедестала почета и получит золотую медаль за победу в классе "Финн".

На регату собралось сто "финнистов". Был среди них и Хуберт Раудашл. Он надеялся "расквитаться" со мной за мексиканский проигрыш.

Меня пригласили на судоверфь, где было налажено производство пластмассовых яхт. Владелец фирмы господин Лунавер распорядился, чтобы для меня сняли лодку с конвейера (я приехал без своей).

На незнакомой лодке всегда выступать труднее. Занял пятое место. А Хуберт — шестое. Не удалось ему опередить меня. И все-таки уезжал из Бордо неудовлетворенным.

Тогда я еще не думал о том, что мемориалом Бистюра для меня начался последний сезон на "Финнах". Зато был доволен, что наконец-то осуществилась моя мечта: я не ездил больше врозь со своей яхтой. Наконец-то был куплен "рафик", построена тележка. И теперь я отправлялся на соревнования — сам спортсмен, сам шофер, сам... Мне доставляло огромное удовольствие колесить за рулем по всей Европе. Казалось даже, что не уставал. А если нужно было отдохнуть, в переоборудованном "рафике" к моим услугам был удобный диван.

Первый раз поехал на машине с яхтой на прицепе в Варнемюнде на традиционную регату. Я уже рассказывал о том, что это трудное соревнование для "финнистов", так как хозяева дистанции сильны именно в этом классе. В 1960 году Саше Чучелову все-таки удалось выиграть. И вот теперь, девять лет спустя, его успех по вторил я.

Там же, в Варнемюнде, проходило и первенство Европы. Оно для меня было совершенно неудачным. В одной из первых гонок разрезал тросом руку. Началось воспаление. Всю регату гонялся, работая одной рукой. Какие уж тут могли быть результаты!

Не ладился у меня 1969 год. Дома неудача со школой. На соревнованиях тоже сплошное невезение. Выступить было трудно еще и потому, что каждый считал своим почетным долгом победить олимпийского чемпиона хотя бы в одной гонке.

Все чаще и чаще одолевали мысли: что же дальше? Ставил этот вопрос сам перед собой. Одолевали домашние: слава богу, тридцать лет стукнуло, может быть, пора остепениться: дома у меня никогда парус не считали серьезным делом. А теперь, когда выиграл Олимпийские игры, козыри в руках родственников покрупнели. Они считали, что в спорте я уже добился всего, пора взяться за будничные дела. Ходить на службу. Вовремя возвращаться домой. Короче, заниматься тем, чем и положено заниматься мужчине, главе семьи.

Мысли мыслями, а жизнь продолжалась. И привела она меня на Бермудские острова.

С самолета вглядываюсь в воду. Еще никогда не видел такой изумрудно-зеленой.

Что представляли собой Бермуды? Понятия не имел. Вернее, составил какое-то, как потом оказалось, совершенно далекое от реальности. Почему-то думал, что здесь, как в Мексике, тихие ветра. Но незадолго до "Золотого кубка" над островами пронесся тайфун. И теперь тут все кипело.

Перед гонками лодки пришлось прятать в укрытии за яхт-клубом. Затолкали в расщелину, привязали, за что только можно. Хотя тайфун был уже далеко, ураган не прекращался. Сидели по домам и боялись нос высунуть на улицу. Мы впервые поселились не в гостинице. В городке Гамильтон нас приняли как гостей. У каждого гонщика была семья-патрон, которая и предоставила ему свое жилье.

Вот и сидели мы по домам, ожидая, когда ветер утихнет настолько, что можно будет начать гонки.

В Гамильтоне нас поразило отсутствие машин. Казалось, что все жители передвигались только на мопедах. Уселись на мопеды и мы. И сразу же начались неприятности. Дело в том, что на Бермудах движение левостороннее. Никак не могли привыкнуть. Первым поплатился Шилов — поехал не по той стороне...

Ураган утих, но море не успокаивалось. Дистанция была разбита за коралловыми рифами. Стоило наклониться над водой, как глубина завораживала своей прозрачностью. Видно было чуть ли не до самого дна.

Экзотика окружала со всех сторон. К столу подавали плоды, даже названия которых никогда не слышал. Туристы носились по длинным волнам на досках... Будто сам вошел в одну из программ Клуба кинопутешествий.

Здорово гонялся Эльвстрем. Удачно выступал Мак-дональд Смит — бывший матрос Паттисона. А сам Паттисон выходил на дистанцию на катере в качестве почетного гостя “Кубка”.

Не переставал удивляться Эльвстрему. Знал, что он уже осваивает новый олимпийский класс “Солинг” (кстати, именно в 1969 году он стал на нем чемпионом мира), но и с “Финном” не расстается. Да еще так здорово у него все выходит! В самом деле уникальный гонщик!

А у меня продолжало не ладиться. На прощанье, в последней гонке даже не смог финишировать. Шедший передо мной австралиец перевернулся. Я резко изменил курс яхты. Настолько резко, что вдребезги разлетелся румпель. Пришлось сойти с гонки.

С девятым местом через Нью-Йорк и Канаду возвратился домой с последнего в моей жизни “Золотого кубка”. Правда, тогда еще не знал, что с последнего.

Поездкой на Бермуды закончилась для меня и штатская жизнь. Призвали в армию и, учитывая мое парусное образование, определили на флот. Так я стал инженер-лейтенантом. Теперь уже на соревнованиях буду защищать цвета не “Водника”, а спортивного клуба ВМФ. Сожаления не было, хотя спортивная жизнь на протяжении десяти лет была связана с “Водником”. Настолько тяжелым и неприятным был осадок после всех усилий, связанных с работой в только что созданной специализированной школе по парусному спорту. И все-таки, несмотря на всю горечь, дал себе слово: когда-нибудь вернусь к школе. Обязательно вернусь.

Вместе с “Темпестом” пришли новые знакомства в парусном мире. Но и старые не отпали. Хуберт Рау-дашл тоже поменял “Финн” на “Темпест”. Все грозился, что уж на новой яхте обязательно сочтется со мной за Акапулько. Ушел в другой класс и Вилли Кувайде. Выбрал “Звездник”. Норвежец Питер Лунде, чемпион Римской олимпиады на “Летучем голландце”, облюбывал “Темпест”. Пауль Эльвстрем пересел на “Солинг”...

На Кильской регате, в которой впервые стартовал на “Темпесте”, познакомился с голландцем Беном Стартисом, экипажем поляков — Томашем Хольцем и Романом Рутковским. Это были опытные яхтсмены, имевшие уже не только опыт хождения на лодке нового олимпийского класса, но и определенные успехи. Поляки, например, владели званием вице-чемпионов мира.

В Киле 1970 года мы с Володей Витюковым заняли второе место, проиграв 0,1 балла французу Троппелю. До чего же радовались! Место будущей Олимпиады, опытные соперники, а мы — вторые. Правда, радость была недолгой. Мы готовились к первенству мира в Киброне. Снова условия, как в Лаболе — огромные приливы и отливы. А на месте оказалось, что вдобавок ко всему масса водорослей, как в огромном аквариуме. И никак не удавалось разгадать замысловатые течения. Приходилось больше смотреть внутрь яхты, чем раздумывать над обстановкой. До автоматизма было далеко.

В Киброне собралось много яхтсменов. Только из США прибыло 11 экипажей.

Каждая гонка была полна неожиданностей. И это нагромождение неизвестного давало ни с чем не сравнимое удовольствие. Давно уже не приходилось так трудно. Уставали мы с Володей и физически, и морально. В голове постоянно роились мысли: как построить гонку, куда пойти... Зачастую не знал, как прореагирует яхта на тот или иной маневр. И все тот же первый чемпионат запомнился приподнято-светлой атмосферой. Может быть, потому, что был он первый? Здесь, в Киброне, ближе сошелся со Стартисом. Еще в Киле вскоре после знакомства Бен пригласил нас с Володей в гости. Пообедали и засиделись допоздна за разговорами. Прощаясь, шутили, что после такого Дружеского ужина грешно на следующий день плохо пройти гонку. В тот следующий день мы с Беном действительно выступили удачно, далеко оторвались от всех конкурентов. До самого конца боролись только наши два “Темпеста”. Мы финишировали первыми, Стартис — вторым.

И вот теперь, в Киброне, в свободный день регаты встретились за ужином в яхт-клубе мы с Володей, Стартисом, Лунде. Настроение было хорошее. Вспоминали тот кильский вечер. “А что? Недурно бы сделать традицией наши ужины и удачи наутро после них?”

Судьба, видно, подслушала нас: мы снова финишировали первыми, вторым был Лунде, Бен — пятым.

Окончился чемпионат победой братьев Джека и Джима Линвиллов из США. Стартес получил серебро, уступив американцам лишь одно очко — все решилось в последней гонке. Мы заняли десятое место.

Зима, как всегда, время анализов. Особенно внимательно изучались записи Кильской регаты. Ведь именно в этой гавани будет проводиться серия олимпийских гонок. 20, 18, 10, 1, 2, 1, 3 — так финишировали мы с Витюковым. И хотя результаты того дня, когда мы были двадцатыми, аннулировались из-за нарушения правил самими судьями, а восемнадцатый приход не пошел в зачет как худший, все равно именно эти гонки подробно вспоминал и раскладывал “по полочкам”. Лодка идет плохо в слабый ветер? А где гарантия, что в следующих ответственных стартах будет сильный?

Кстати, слабые ветры преследовали нас, пожалуй, во всех крупных соревнованиях. Вплоть до олимпийских. Значит, недаром в ту первую зиму “Темпеста” именно о тактике в слабый ветер думалось больше всего.

1971 год. Снова Кильская регата. И снова второе место. Теперь впереди Стартес. Значит, он будет одним из основных соперников на Олимпиаде.

На первенстве мира в Швеции чемпионом стал американец Глен Фостер. Братья Линвиллы — третьи. А второй — английский экипаж в составе Аллана Уоррена и Дэвида Хента.

Дэвид Хент вызывал у меня просто лютую зависть. Рост — 195 сантиметров. Вес — 95 килограммов. Получше, чем у шкотового Бена. Тот 192 сантиметра и 93 килограмма. Правда, на восемь лет моложе. На общей фотографии мы с Калиной на фоне этих гигантов казались просто карликами. Отличные физические данные сочетались у ребят с великолепной атлетической подготовкой. И где только они берутся, такие?

У меня с новым шкотовым не все клеилось. Женя привык сам сидеть на руле. И теперь каждый маневр вызывал обязательные обсуждения. Сначала мне это понравилось — в споре, как известно, рождается истина. Но в гонке, да часто и в тренировке бывают такие острые ситуации, когда нужно не рассуждать, а просто точно выполнять. Стоило мне потребовать это от шкотового, как он обижался, считал, что я сковываю его инициативу, превращаю его в робота.

На берегу мы с Женей были друзьями. Мне нравилось его умение отлично отдохнуть (я никогда этого не умел), бесконечная фантазия, строгое соблюдение режима. Но выходили в море и...

Может быть, у меня действительно скверный характер и я требую от матроса невозможного? Но ведь мы сели в одну лодку для того, чтобы бороться, добиваться успеха. А какой же успех без труда? Без ежедневной, независимо от настроения и погоды, зарядки? Без бесконечно повторенных поворотов и других маневров? Без постоянного поиска? Без дневников?

На протяжении второго сезона “Темпест”, наконец-то, перестал быть для меня загадкой. Каждая снасть, каждый сантиметр на своей лодке. Много фотографировал. Не прошел равнодушно мимо ни одного “Темпеста”. Смотрел, запоминал, чем же он отличается от других. К концу лета сам уже сделал несколько усовершенствований, вызвавших интерес других гонщиков. Мелкие, на первый взгляд совсем незначительные, они давали возможность свободнее маневрировать, экономить время на дополнительных операциях. А все это в конечном счете приносило выигрыш во времени. Пусть пока незначительный, но приносило.

В погоне за техническим усовершенствованием яхты совершенно не оставалось времени на тактические поиски. Жил старым багажом, накопленным годами выступлений на “Финне”. Но со старыми знаниями далеко не уедешь. Да и новые соперники требовали новых вариантов тактики. Не говорю уже о требованиях класса.

В плане на олимпийский сезон первым пунктом записал: тактика!

Простились с Калиной. Женя уехал к себе в Минск, куда перебрался из Днепропетровска. Что ж, пусть повезет ему там на тренерском поприще. Условия для работы у него отличные.



Я приехал домой. Стояла чудесная киевская осень. Склоны Днепра полыхали под нежарким солнцем. Обмелевший к концу лета Днепр навевал воспоминания. Отдыхать, отдыхать...

На водной станции в Матвеевском заливе встретились с Виталием Дырдырой. Когда-то мы с ним почти в одно время начинали заниматься парусом. Оба на одиночках. Правда, Виталий еще греб в каноэ, но потом полностью ушел в парус. Мы были с ним основными соперниками в Киеве, на Украине. И наверное, из-за этого у нас никогда не было с ним особенно дружеских отношений. Скорее наоборот. Кончилось тем, что Виталий вообще уехал из Киева. Говорил, что нам вдвоем тесно. Несколько лет прожил в Таллине. А теперь вот снова вернулся домой. Мы уже не были с ним конкурентами: он остался на "Финне", я ушел на "Темпест". Как говорят, делить нечего. И общая молодость, общие воспоминания... Короче, встретились друзьями.

Я как раз мыкался без шкотового. Хотя собирался отдыхать, пропадал все время у яхты. Постепенно Виталий стал мне помогать. Попробовали с ним вместе пройтись по Днепру. Получилось вроде бы неплохо. А что, если вместе на Олимпиаду?

Бросились отговаривать меня: он же никогда не сидел на шкотах, он же "финнист", одиночник, рулевой...

Бросились отговаривать его: ты же рулевой, один из сильнейших в стране "финнистов"... Не уживешься с Манкиным, вспомни, как вы с ним не мирились, когда были каждый сам по себе. А теперь вместе, да еще он рулевой...

Мы начали совместные тренировки. Помогал Виталию разобраться в снастях, такелаже. Виталий быстро осваивал новое. Вот только спинакер долго оставался для него коварным парусом. Он никак не хотел его слушаться и не раз в самый ответственный момент гонки выходил из повиновения. Так случилось в первой большой регате лета 1972 года. Тогда на юге Франции проводился Олимпийский критериум, на который съехались все будущие участники Олимпиады, кроме американцев.

В Иере мы заняли третье место после Уоррена и Стартиса. Удачными были для нас гонки в сильный ветер, неудачными — в слабый. Особенно запомнился шестой день.

Штормило. Стартис решил не рисковать и остался на берегу. Многие в тот день не вышли в кипящее море. Мы пошли в гонку. Виталию с самого начала приходилось висеть на трапеции. И вот при первом повороте трапеция лопаётся. Дырдыра повис на шкотах. Пришлось его "вылавливать" из бушующих волн. Но с дистанции мы не сошли. При каждом изменении курса обносили трапецию вокруг мачты. К концу измучились так, что даже второе место на финише не радовало. В тот день, кажется, к нам подходили все участники регаты — не верили, что при такой погоде можно было пройти всю дистанцию на поврежденной яхте.

В этой гонке погода сыграла злую шутку с Томашем Хольцем. Высокая волна приподняла его над лодкой, когда он на мгновение выпустил румпель, и опустила... в море. "Темпест" был уже далеко впереди. Незадачливого рулевого подобрал шедший сзади "Летучий голландец". На нем Хольц и вернулся на берег, где его уже ожидал перепуганный шкотовый. И это случилось с одним из опытейших гонщиков, который уже в 1967 году имел серебряную медаль на чемпионате мира! Так стоило ли нам расстраиваться из-за неудачи с трапецией?!

На этой же регате я чуть не остался без руки. Наутро после окончания соревнований мы собирались уезжать. Виталий вздумал вымыть лодку. Уж не знаю зачем, но основательно намылил ее. Я прыгнул на нос, чтобы принять стаксель, и не удержался на ногах: намыленная пластмасса пострашнее отполированного льда! Пытался схватиться за трос, падая, но жесткая снасть соскочила с ладони и как нож впилась в руку. Хлынула кровь. Оказалась поврежденной вена. Меня успокаивали тем, что могло быть хуже, если бы разрезало сухожилие.

В Иере мы окончательно убедились, что наша лодка не годится для слабого ветра. И прямо из Франции отправились машиной в Италию, где на судовой верфи в Ко-голето для нас строили новый "Темпест".

Дорога была удивительно красивой, но боль в руке, кажется, притупила все остальные ощущения. И пролетали мимо незамеченными самые живописные курорты Средиземноморья.

Дней десять провели мы на родине Колумба. Шутили, что яхта, рожденная там же, где и великий мореплаватель, должна обладать великолепными мореходными качествами.

Шутили и надеялись, что новая лодка станет такой, о какой мечтали. По ходу вносились предложенные нами изменения, усовершенствования, что задерживало строительство. Когда лодка, наконец, была готова, времени на ее опробование не осталось. Яхту отправили в Ригу. А сами со старым "Темпестом" девятого мая оказались в Ла-Рошели.

Этот городок на западном побережье Франции не раз был местом соревнований яхтсменов. Проводились здесь первенства мира на "Летучих голландцах", Европы — на "Драконах". Для наших ребят они кончались неудачно. И вот теперь чемпионат Европы на "Темпестах".

Дистанция хотя и незнакомая, но понятная своей похожестью на Киброн: те же приливы и отливы, когда уровень воды колеблется в пределах 7—8 метров. Устье реки. Надеялись, что нам поможет наше умение ходить по Днепру и справляться с речными течениями.

Начали с победы в первой гонке в сильный ветер. Лидировали и во второй день. Первый знак обогнули вторыми, а ко второму подошли со значительным пре-имуществом: следующая яхта отставала метров на двести. При повороте из рук шкотового вырвался брас, при помощи которого он управлял дополнительным парусом. Я не смог удержать лодку на курсе. Виталий растерялся. Спинакер улетел вверх и развевался на макушке мачты, как знамя. Шестибалльный ветер играл с длинным мокрым брасом, то подымая его чуть ли не под облака, то опуская в воду. Я прыгнул за борт, надеясь его там поймать. Со стороны это выглядело, наверно, как дельфиний цирк. Снасть резвится над волнами, а я выпрыгиваю из воды, стараясь ее поймать. Наконец, ухватился. Повис всей тяжестью, спустил вниз спинакер. Скомкал его, погасив надувавшийся парус ветер. Влез в лодку. Вдвоем окончательно утихомирили взбунтовавшийся спинакер. Яхта выпрямилась. А последний "Тем-пест" был уже далеко впереди. Сойти? Нет!

Гонка продолжалась. Мы финишировали десятыми, оставив позади добрых три десятка "Темпестов". Среди них и поляка Хольца.

Между прочим, не только мы в Ла-Рошели побывали в такой неприглядной роли. В первый день, когда ветер достигал 6—7 баллов, перевернулся Стартисес. Но и он не сошел с дистанции. Поднял яхту, продолжил гонку и финишировал, как и мы, десятым.

В следующих гонках мы шли все время рядом с голландцем. В третьей финишировали друг за другом: мы — первые, он — второй. В четвертой вышли на первый знак во втором десятке. Бен ушел с дистанции, а мы продолжали борьбу. Лишь одного Хольца не смогли догнать и закончили вторыми, убедившись еще раз, что не бывает безвыходных ситуаций.

И здесь, в Ла-Рошели, в конце концов все испортил нам слабый ветер. В результате пришлось удовлетвориться бронзовыми медалями, хотя до последнего дня было неясно, кто же из нас троих победит. Золото досталось Стартисесу. Серебро — Хольцу.

По дороге домой яхту оставили в Киле, где должна была состояться последняя преолимпийская регата. А новый "Темпест", так и не опробованный, стоял в Риге.

До Олимпиады оставалось совсем немного. Дни проходили в хлопотах, напряженно, нервно. Не было уверенности в лодке, не испытанной в условиях соревнований. Да и в тактике, видно, было что-то не в порядке, раз слабый ветер продолжал оставаться "заколдованным".

Кильская регата снова прошла при тихих ветрах. Занятое на ней восьмое место настораживало. Правда, в остальных классах результаты наших гонщиков были еще ниже. Но от этого спокойнее не становилось.

Снова, в который раз, возвращался к мыслям о том, что отсутствие соперников дома — огромный минус в подготовке. Где же экспериментировать, где испытывать новые тактические варианты, как не дома? Но в борьбе с кем? Считанные "Темпесты" постоянно переходили из рук в руки. И, по сути, все гонки в этом классе были пустой формальностью. Побеждали только мы с Виталием, не чувствуя от этого ни малейшего удовлетворения. Наоборот, совсем наоборот... С завистью вспоминал старые времена выступлений на "Финне", когда рядом стартовал Александр Чучелов, а

потом более молодые гонщики, но все упрямые, дерзкие, не желающие проигрывать и умеющие бороться.

А теперь один сильный экипаж на всю страну? Нет, пользы от этого быть не может.

Когда пытался говорить с товарищами по сборной, с тренерами, те отмахивались: будь доволен, что тебе не приходится трепать нервы многочисленными отборами.

А отборы продолжались. В июле в Риге проходило первенство страны. И на нем решалась судьба экипажей на "Драконах". Юрий Анисимов и Борис Хабаров уходили в каждую гонку, как в последний бой. А мы с Виталием спокойно испытывали свой "Темнеет".

Месяц выдался теплый. Рижское взморье буквально кишело отдыхающими. К нам всем приехали семьи. Чьи-то жены ходили на тренерских катерах в гонки, переживали. Другие спокойно отдыхали. И после чемпионата страны мы остались в Риге. На последний предолимпийский сбор.

Вставал чуть свет и уходил в яхт-клуб. Бегал, делал зарядку, греб на шлюпке по Даугаве. Виталий приходил часа на два-три позже. Он считал, что зарядка — блажь, лучше поспать. Я его не разубеждал. У человека свои сложившиеся взгляды на спорт. За год совместных тренировок и выступлений я это хорошо усвоил. Мы оба понимали, что ничего прочного из нашего союза не выйдет — слишком по-разному смотрели на одно и то же. Но не расходились, негласно решив для себя: до Олимпиады мириться со всем. А уж потом можно и распрощаться.

Над олимпийским сбором шефствовали рижские комсомольцы. Они старались в свободное время как можно лучше познакомить нас со своим городом. Хотите послушать орган Домского собора? И для нас припасены билеты, хотя туристы буквально ночуют у касс, чтобы попасть на концерт.

Мы были благодарны шефам за то, что они старались снять напряжение предстартовых тренировок. И как-то невольно начинали себя чувствовать в долгу перед ними, а потому тренировались еще самоотверженнее.

А потом наши гостеприимные хозяева преподнесли нам сюрприз. Объявили, что вся сборная команда едет на сенокос.

Что за чудесные были дни! Тишина, покой, только звенят косы, совсем как у Толстого. От зноя травы пахнут так, что кружится голова. И нигде никакой воды. Луга, луга... Никогда в жизни не отдыхалось так хорошо, как в эти короткие дни сенокоса.

...Мы готовили новую яхту к Олимпийским играм. Доля риска в том, что станем выступать на "Темнеете", с которым не успели как следует познакомиться, была. Но вместе с тем знали, что старая лодка для тихого ветра абсолютно не годится.

Почему готовились к тихому ветру? Да потому, что в его пользу говорило все: изучение метеорологических условий за последние годы, подробное знакомство с господствующими ветрами в конце августа — начале сентября, температурой воды — все то, из чего складывается погода. Не говоря уже о том, как подробно были изучены лоции, как тщательно проанализированы не только все гонки, проведенные на месте Олимпиады, а все отрезки этих гонок, каждая ошибка. Вот когда все мысли были о тактике. Только о тактике.

Понимал, что лодки у всех основных соперников приблизительно одинаковы по ходовым качествам. Каждый, стремился использовать максимум новинок и усовершенствований. Паруса тоже большого преимущества не давали, потому что и они были изготовлены одними и теми же ведущими мировыми фирмами. Оставалась тактика, умелое построение гонки, то есть то, что определялось уровнем мастерства.

Снова мысленно представлял, чем силен каждый

соперник: Стартиес, Фостер, Хольц, Уоррен. А Лунде Раудашл? Оживали в памяти все проведенные с ними регаты. Припоминались тактические рисунки их гонок. Продумывались варианты борьбы с каждым из них. Можно сказать, что до начала олимпийских гонок каждая из них была несколько раз проведена мысленно: с различными лидерами, с разными вариантами

ветра. Даже с разными случайностями — на всякий случай. Слишком свежи были воспоминания о “приключениях” в Иере и Ла-Рошели.

У нас с Виталием окончательно испортились взаимоотношения. Уходя из яхт-клуба, мы с ним не разговаривали. Но у лодки приходилось себя сдерживать. Как-никак в парусе мы с ним понимали друг друга. Значит, все личное на потом. Сейчас Олимпиада. Только Олимпиада.

В один из последних дней пребывания в Риге у нас состоялось партийно-комсомольское собрание. Сборная команда по возрасту пестра — есть и комсомольцы, есть и люди постарше, имеющие не один год партийного стажа. Это было строгое, даже немножко суровое собрание. Выступил каждый из нас. Нет, мы не обещали достать звезды с неба. Но каждый из нас дал слово отдать все силы борьбе. Все, без остатка. И это было нашей клятвой накануне Олимпиады.

Помню, было похожее собрание и перед Мексикой. Я тогда был на четыре года моложе. Ехал на первую Олимпиаду. И от волнения не мог толком говорить. Но и тогда наше обещание было клятвой.

Я ее выполнил. И наградой для меня стал орден “Знак Почета” и занесение моего имени в книгу Почета Ленинского комсомола.

Вот эта связь с комсомолом — она неразрывна. Мы растем, мужаем, но в душе все равно остаемся мальчишками-комсомольцами. Не потому ли мы так любим песни Александры Пахмутовой, так дружим с ней? Не потому ли родственны нам стихи Роберта Рождественского, повзрослевшего, но все равно сохранившего в душе комсомольский огонек поэта? Они были с нами в Мексике. Мы их будем ждать в Киле...

Саша Чучелов поедет запасным. Весь сезон он выступал на “Солинге”. И хотя среди других был новичком, его присутствие в регатах заставило лидеров подтянуться. Теперь он едет в Киль. Это хорошо. Когда друзья рядом, всегда хорошо. А мы с ним, разойдясь по разным классам, подружились по-настоящему. Все-таки, когда стоит между “кому быть”, дружба не та. А теперь между нами не было ничего. Был только парус, которому мы оба преданы до конца.

Итак, на Олимпиаде участвуют: на “Финне” — Виктор Потапов, на “Летучем голландце” — Владимир Леонтьев с Валерием Зубановым. На “Звезднике” чуть ли не в последний день у Бориса Будникова поменяется шкотовый. К Олимпиаде Борис готовился с Федором Шутковым — самым заслуженным из всех наших матросов, соавтором Пинегина по римской победе. И уже в Киле тренерский совет решил заменить 48-летнего Шуткова Владимиром Васильевым, тоже известным среди поклонников “звездного” класса яхтсменом рулевым. На “Драконах” Борис Хабаров, выиграв первенство Союза, одновременно завоевал и место в сборной вместе со своими шкотовыми Николаем Громовым и Владимиром Яковлевым. Тимир Пинегин будет стартовать в новом для себя классе — управлять “Солингом” ему помогают Валентин Замотайкин и Раис Галимов, Ну и на “Темпесте” мы с Дырдырой.

## **КИЛЬ-1972**

И вот Киль. На этот раз Киль олимпийский. Знакомый и незнакомый. Так же, как соперники, знакомые и незнакомые. Знакомы, потому что не раз встречались.

Незнакомые, потому что на Олимпийских играх, на “Темпестах”, впервые.

Первая гонка. Ходят в стартовой зоне Лунде, Хольц. Сегодня мы уже соперники. А еще вчера вместе провели последнюю тренировку, окончательно проверив настройку своих яхт.

Мы приехали в Киль на машинах. Вовремя, с целыми лодками. И хотя с последней регаты прошло совсем немного времени, олимпийская база преобразилась.

12 августа провел первую тренировку. Ветер северо-восточный, баллов пять. Виталий приболел. Пошли с Васильевым, неплохо размялись. Вечером договорились с Лунде, что будем вместе настраивать лодки. Нужно проверить наклон мачты, натяжение такелажа, от которого зависит гибкость мачты. Лунде охотно согласился. Он приехал из Норвегии один, и ему, как и мне, не с

кем было вместе походить. В остальных классах соотечественники Питера привезли по несколько экипажей, чтобы помочь олимпийцам готовиться к регате.

Четырнадцатого вышли в море с Лунде. Обнаружили, что его лодка лучше идет в бакштаг (курс, когда ветер дует сзади и сбоку яхты), а наша — в лавировку.

На следующий день пошел дождь. Северо-западный ветер доходил до четырех баллов. Провели две тренировки и поняли, что наш спинакер никуда не годится. А еще через один день подняли яхту и начали готовиться к обмеру.

Приехал Раудашл и привез последнюю модель грота. Предложил мне этот новый парус.

— А ты не боишься, что я буду ходить быстрее тебя?

Раудашл в ответ только улыбнулся:

— Если тебе поможет в этом мой парус...

Гонки гонками, а о престиже фирмы тоже не приходилось забывать. И здесь, видно, Раудашл-гонщик уступал Раудашлю — владельцу судоверфи.

Четыре дня прошло в подгонке яхты, парусов, а потом снова тренировочная гонка. Не ладилось у нас со спинакером. Первым пришел запасной англичанин Пикок.

Двадцать второго — день отдыха. Поехал в Гамбург. Получил на вокзале пакет с парусами. В регате можно использовать три грота, три стакселя, два спинакера, две мачты и два гика. Парусов у меня меньше.

Двадцать шестого открывалась Олимпиада в Мюнхене. Нас решили повезти туда. Сто километров до Гамбурга ехали машиной. Там проболтались до 12 часов. Прямо с самолета на стадион. Долго стояли на поле, не видя ничего, кроме спин и затылков. А в 12 ночи вернулись в Киль. Утром ребята, не ездившие в Мюнхен, подробно рассказали нам, как же открывалась Олимпиада. По телевизору они увидели все гораздо лучше.

Двадцать восьмого прошла церемония открытия у нас в Киле. Спортсмен с факелом прибежал на час раньше времени. Его устроили на отдых в холле. Потом он снова побежал, будто и не останавливался.

А сегодня, двадцать девятого, наша первая гонка.

Основные конкуренты известны. Сильнее других Фо-стер и Уоррен. За ними идут сразу человек восемь, приблизительно равных по силам.

Утро было тихим, солнечным. К началу гонки над морем дул ветер балла в два. Постарались облегчить яхту настолько, насколько это возможно. Не взяли с собой ни завтрака, ни воды. Даже кеды выкинул на катер — все-таки килограмма полтора лишних. С собой захватили только отвертку и плоскогубцы.

В первой гонке, еще ничем не связанный, сам выбираешь для себя определенное поведение на дистанции, в стартовой зоне. Северо-западный ветер напомнил мне Акапулько. Здесь тоже выгоднее было начинать борьбу у левого, нижнего знака. Но с тех пор изменились правила соревнований. Раньше можно было все время ходить по стартовой зоне. Теперь же ввели правила одной минуты. За минуту до выстрела уже нельзя было пересекать стартовую линию. И это сразу меняло тактику.

Гонщики держались подальше от опасной зоны. Прикинул, что так они скорее всего опоздают секунд на десять. Выбрал место себе, но до поры до времени решил не раскрывать его. И когда уже оставались считанные секунды, натренированным маневром пошли навстречу флоту. Прямо перед всеми яхтами развернулись и пошли стартовать к самому знаку. Нос "Темпеста" пересек

створ вместе с выстрелом. После гонки Константин Мельгунов, наш тренер, говорил, что у него дух перехватило: показалось, что фальстарт.

Впереди две мили лавировки. Слева до дистанции шельф, течение слабее. Мелководье, достаточное для того, чтобы пройти, но сильно отражается волна. Пройдя несколько сот метров, весь флот повернул и шел левым галсом на глубокое место. Повернули и мы. За кормой остались три лодки, не принадлежавшие к числу фаворитов. Они рисковали при малейшем заходе ветра к востоку проиграть всем остальным.

Минут через 15—20 ситуация прояснилась. Вопреки прогнозу ветер отошел на 15 градусов, и именно “левая” тройка получила преимущество. Я был посередине между ней и основной группой. И ко мне в паруса ветер пришел раньше, чем к Фостеру и Уоррену. Я Догонял ушедших вперед шведа Альбрехтсона и француза Троппеля. Третьего, ирландца, мы догнали чуточку раньше.

На втором круге ветер еще больше зашел на восток, и судейская коллегия изменила курс.

Уоррен постепенно выправил свое положение. Он нагонял один “Темнеет” за другим. Приблизился к группе лидеров и Фостер. Но впереди по-прежнему были швед и француз, приобретшие еще на первой лавировке огромный “запас прочности”.

Три часа длилась гонка. Со старта ветер был тихий, и все яхтсмены сидели в кокпите — внутри яхты. Мы же, набрав скорость еще до выстрела, разогнались. Прямо по-буерному получилось начало гонки. От быстрого хода выпельный ветер вырос, и Виталию пришлось выйти на трапецию. Это была странная картина: все сидят внутри, а мы висим за бортом. Вот что значит хорошо настроить яхту!

Разрыв сокращался. И все же догнать тех, кто ушел в крайнюю левую позицию, мы не могли. Шведу и французам явно повезло. Вот поэтому-то и проводится регата из серии гонок, чтобы свести на нет всевозможные случайности. Повезти так, как повезло “левым” в первой гонке, может один раз. А уж коль удача приходит и раз, и два, и три, то тогда это не удача, а мастерство.

Первым закончил Троппель. Вторым — Альбрехтсон. Мы третьими. Четвертым был Уоррен.

На берег сошли возбужденные и уставшие, довольные своим результатом: стартовали удачно, не ошиблись в выборе направления, хотя прогноз обещал заход ветра к западу. Да и основные соперники остались сзади.

Подошли к Леонтьеву. Мы видели, как на старте его буквально затерли, закрыли его “Летучему голландцу” ветер. Пришлось Володе с самого начала быть догоняющим. Финишировал девятым. Старт “звездников” не видели. Заметили только во время гонки, что американец, отлично ходивший на тренировках, шел далеко сзади. А может быть, не сзади? Может быть, обошел всех на круг? Но нет, закончил тринадцатым. Оказалось, что он хорош только в сильный ветер. Американцы даже отбор к Олимпиаде проводили в шторм. А здесь чуть ли не штиль. Наш “Звездник” был седьмым.

Переживал за Потапова. Все-таки на “Финне” выступает. Виктор пришел пятым. Для начала не так уж плохо.

Пока мы узнавали, как закончилась гонка, Валерий взялся за лодку. Осмотрел, ощупал всю. Привел в порядок. Недаром все говорят, что у “Бати” (кличка Тол-стикова) золотые руки. Даже нырнул под воду, чтобы днище проверить. Бр-р-р! Это в такую-то холодину!

Вечерний прогноз на завтра обещал точно такую же погоду. И снова заход ветра к западу.

Старт начал тем же маневром, что и накануне. Но через несколько минут после выстрела ветер подул справа. И те, кто стартовал справа у судна (стартовый створ обозначен с одной стороны вешкой, а с другой — судейским судном), получили преимущество. Среди них были Стартисес и Уоррен.

Мы гнались за лидерами. На первом знаке замыкали десятку. Потом переместились немножко вперед. Готовились с Виталием в этот день к тихому ветру, а тут задуло. “Темнеет” Фостера пролетел мимо нас, как катамаран. Матрос всеми своими ста килограммами откровенно улыбался. Американцы неслись к финишу, не зная, что все напрасно: судьи уже зафиксировали им дисквалификацию за фальстарт. Мы с Фостером стартовали далеко от судна, и он не слышал сигналов. Но об этом мы уже узнали на берегу. А пока всеми силами старались приблизиться к тем, кто ушел вперед.

За первое место в этот день боролись Бен и Уоррен. Буквально на самом финише англичанин обошел Стартиса. Третьим неожиданно оказался бразилец, ушедший на предпоследней прямой в море. Там он “поймал” порыв, который и принес его к финишу. Мы были четвертыми.

Фостер ходил по берегу, огорченный дисквалификацией. Очень трудно бороться, когда у тебя нет ничего в запасе: худшая гонка уже позади. И теперь любая неудача может обернуться провалом. Вслед за Фостером ходили Линвиллы, утешая товарища. Они специально приехали в Киль, чтобы помочь Фостеру настроить яхту, подготовиться к регате. И теперь не отходили от него.

А наши ребята чувствовали себя именинниками. Первыми закончили гонку сразу три экипажа — Потапов, Будников, Леонтьев. В этот день, шутили они, мы специально постарались, чтобы сделать подарок Арнольду Грэн. Арнольд Грэн был руководителем нашей парусной делегации. Мы все успели его полюбить. И надо же такому случиться, что именно его день рождения оказался самым удачным для нашей команды.

Настроение у всех поднялось. Гоняли на велосипедах из одного конца деревни в другой. У нас не то что в Мюнхене, где олимпийская деревня — нагромождение камня. У нас простор, фонтаны с подсветкой. Бассейн, парилка — излюбленное место вечерних бесед. Это здесь однажды разговорились Грэн и представитель местной администрации Сплит, и оказалось, что оба они в один и тот же день войны были в Таллине, Грэн ворвался в город на первом броневике. А Сплит удирает из него на последнем катере... Вот такие-то встречи бывали на этой Олимпиаде.

Утро третьего дня принесло облегчение. Выглянув в окно, увидел на море барашки: наконец-то!

Стартовали снова так, как в первый день, одновременно с выстрелом. Шли рядом англичане, американцы и мы. Следующую группу возглавил Лунде.

Почти всю дистанцию были рядом наши три “Темпеста”. Но мало-помалу Фостер отстал. Остались мы и Уоррен. Англичанин прошел попутный курс — фордевинд — прямо, мы бакштаг с двумя поворотами. И обошли на этом соперника.

В этой чудесной гонке настроение портили водоросли, неизвестно откуда принесенные ветром. Но, наученные горьким опытом Киброна, когда путались в подводных зарослях, мы с берега еще запаслись удочкой. И теперь время от времени хитроумными маневрами забрасывали ее под яхту и снимали зеленые нити, тормозящие движение судна. То же делал Уоррен.

Как ни норовили англичане вырваться вперед, мы тщательно контролировали их. Наконец Уоррен взмолился: красноречивыми жестами он давал понять, что не претендует на победу в этой гонке — на него уже “наседал” Фостер. Мы финишировали с отрывом приблизительно метров в двести.

Продолжая успешно выступать, Виктор Потапов закончил гонку вторым.

У “Финнов” дистанция была расположена ближе к берегу, поэтому мы не могли видеть, что у них происходит. Обо всем узнавали лишь на берегу. Тренеры говорили, что Виктор удачно лавируется. Среди его соперников много почти неизвестных мне гонщиков. Четыре года назад они были совсем юными. Среди них и Серж Моури, с которым когда-то я встречался в Марселе. Теперь он считается фаворитом. Хотя по сумме трех гонок впереди Потапов.

И у нас на “Темнеете” уже явно выделилась группа лидеров — Уоррен, Фостер и мы. Так выглядела тройка. Каждый из нас понимал, что вот теперь-то борьба обострится и внутри тройки, и за ее пределами. Не собирались сдаваться ни Стартиса, ни Лунде.

Я чувствовал, что у меня внутри все как туго закрученная пружина. Со мной рядом жили Шутков, Толстаков, наш шофер Паша. Старался разговаривать с ними о чем угодно, только не о гонках. И не считать очки. Боялся, как бы пружина не сорвалась.

Первого сентября ветер усилился до пяти баллов. Направление оставалось все тем же — восточным. Прибавилась крутая, большая волна. Со старта никак не мог приспособить к ней лодку — то слишком круто, то зарывалась носом в волну. На первый знак вышли девятыми.

Возглавлял гонку Ханс Лапрелл, спортсмен из ФРГ, победитель последней Кильской регаты. Сразу за ним шел Уоррен. Фостер держался рядом с нами. Но под спинакером мы обошли пять лодок — уроки Ля-Рошели пошли на пользу! — и устремились вдогонку за лидерами. Уоррен был более внимателен и сохранил свое преимущество. Фостер шел вторым, а мы завязали дуэль с Лапреллем. Вровень с ним повернули на финиш, отдавая все силы открену. Висели за бортом оба — и Виталий, и я. Лапрелл не выдержал. Мы финишировали третьими.

К вечеру меня стало знобить, заболело горло. Я уже с утра чувствовал себя простуженным, а теперь хотелось только одного — лечь, отдохнуть. Благо завтра день отдыха.

Итак, первая половина регаты закончилась. По сумме четырех гонок мы занимаем второе место после англичан. В других классах удачнее всех выступает Потапов. Хотя в четвертой гонке он “завалился” — был двадцать третьим. Да, трудно сохранить спокойствие, почувствовав, что близка победа. Только бы Виктор преодолел себя, только бы настроился. Вот где начал сказываться недостаток опыта ответственных международных встреч. Ведь общий уровень мастерства у Виктора достаточно высок. Умеет бороться до конца, с честью выходить из сложных гоночных ситуаций. Как-то повлияет на него перерыв? Спадет психологическое давление или наоборот?

Неплохое положение после четырех дней было и на “Летучем голландце”, и на “Звезднике”. Лишь на “Дракон” и “Солинге” наши экипажи были далеки от лидеров.

Отдых лишь условно можно было так назвать. Вынутые из воды яхты нуждались в ремонте: одни — в мелком, многие — в серьезном. Возле английского “Темпеста” собралось несколько десятков туристов. Они общими усилиями до блеска полировали днище. Американцы покрывали свою лодку каким-то составом, якобы значительно уменьшающим трение.

И все-таки все, у кого было время и у кого его не было, у кого было настроение и у кого нет, собрались, чтобы полюбоваться парадом парусных судов. Они уже несколько дней стояли на рейде — крупнейшие парусники, которые еще бороздят моря и океаны. Ожидали японский четырехмачтовик. Но он так и не успел дойти вовремя до столицы парусной олимпийской регаты. И вот теперь эти красавцы выстроились на парад.

Быстро пролетели два дня отдыха.

К пятой гонке ветер изменил направление на западное. Три-четыре балла с возможным усилением по прогнозу обещали интересную гонку.

Со старта мы пошли довольно удачно и контролировали основных соперников. Первый знак обогнули в лидирующей группе — третьими-четвертыми вместе с Раудашлем. Фостер был девятым, Уоррен — двенадцатым. Отлично.

Повернули и стали поднимать спинакер. Сколько раз мы тренировали эту операцию, стремясь сократить секунды, уходящие на нее. Добивались буквально автоматизма. И вот теперь Виталий заученным движением дергает за снасть. Вспыхивает красно-голубой парус, но... дважды перехлестнутый шкотами. И это при первом подъеме, после того как он был уложен на берегу. Уложен неправильно. Эта грубейшая ошибка шкотового привела к тому, что на наших глазах ушли далеко вперед лидеры. Вслед за ними яхты, шедшие далеко позади. Мы оказались двенадцатыми.

Всю гонку пришлось догонять. Финишировали восьмыми. Трудно назвать одним словом чувство, владевшее мной. Не берусь описывать, что было на душе у Виталия, виноватого в случившемся.



Вот так, по собственной вине\* упустили преимущество, завоеванное в нелегкой борьбе в предыдущие дни.

Напряжение нарастало. Мы ждали ветра. Как говорят, каждый молился своему богу, чтобы тот прислал циклон. Но напрасны были надежды. Снова тихое, солнечное утро. Прозрачный горизонт. Типичное бабье лето. Метеорологи обещали, что ветер постепенно усилится с запада. Но мы уже привыкли не очень доверять их обещаниям.

В этот день стартовая линия была как никогда широкой. Очень слабый ветер часто менял свое направление, и трудно было решить, откуда выгоднее начинать гонку.

За минуту до старта мы проходили мимо лодки Лун-де. Питер подал знак, что не возражает против того, чтобы мы прошли в непосредственной близости от его "Темпеста". Так мы и сделали, направляясь к нижнему знаку. Но в тот момент, когда яхты сблизилась, Лунде резко привелся. От неожиданности я так же резко остановил судно. И почти тут же прозвучал стартовый выстрел. Мы начали гонку, не успев набрать скорость из-за неожиданной остановки. Пошли позади большой группы гонщиков.

Уоррен стартовал с противоположного конца створа у самого судейского судна. Он и возглавил гонку.

Потеряв скорость, наш "Темнеет" терял и ветер. Его незначительные порывы "застревали" в парусах яхт, шедших рядом. Нужно было как можно скорее выбраться из этой "каши".

Ветер не усиливался. Проходило время, а яхты все так же медленно ползли до дистанции. Наконец выбрались на последнюю прямую. Как ни было трудно, нам удалось дотянуться до лидирующей группы. И тут началось самое трудное.

Уоррен и Фостер ушли вправо, потому что в левой части дистанции ветра было меньше. Но вот и там, где были они, затихло. И тогда я повернул свой "Темнеет" влево, туда, где все время был штиль. Думал, если в одном месте — справа — ветер затих, то должен же он где-то задуть. Расчет оказался правильным. По воде побежала легкая рябь. Паруса ожили. Один за другим оставались сзади "Темпесты" соперников. А Уоррен и Фостер почти не двигались с места.

Но и ветер не переставал капризничать. Вот он уже набросил рябь на воду в правой стороне дистанции. И уже англичанин с американцем покинули тихую зону. Так и шли мы к финишу, попеременно ловя ветер.

Мой путь оказался короче. Лишь одного гонщика — швейцарца Кохлера не удалось нам обойти. Уоррен был шестым, Фостер — восьмым.

Вместе со вторым приходом шестая гонка принесла нам и выигрыш в сумме. Правда, настолько незначительный, что радоваться особенно было нечему. Лишь 0,3 очка отделяли нас от Уоррена. Теперь все, буквально все зависело от последней гонки.

Плохо сложились дела на малой дистанции. Из тридцати пяти "Финнов" лишь три закончили гонку — венгр Финаци, Моури и финн Вебер. Остальные не уложились в контрольное время. Учитывая, что у Виктора Потапова был уже двадцать третий приход, приходилось делать грустные выводы. Теперь и у него все зависело от последней гонки. Правда, надежд на золотую медаль уже не было.

На "Летучих голландцах" после шестой гонки определился чемпион. Четырежды первым финишировал экипаж. Роднея Паттисона, один раз — третьим и один — одиннадцатым. Никто не мог его догнать. Англичане имели полное право выйти на последнюю гонку зрителями. Снова, как и в Акапулько, могли они заранее готовить воздушный шар с английским флагом.

Перед последним днем не мешало хорошенько отдохнуть. Поужинали и устроились перед телевизором, чтобы посмотреть передачи из Мюнхена. .

Вдруг вбегает в комнату тренер:

— Вы тут бездельничаете, а там на вас протест подали!

Протест? Кто? Кому мы помешали? Чем?

По правилам, если кто-то подает протест, он делает это во время гонки. Сразу после нарушения выбрасывает красный флажок и сообщает судьям. Но мы такого не заметили. Да и после окончания гонки уже прошло достаточно времени.

Быстро собрались и пошли на заседание судейской коллегии. Оказалось, что это Уоррен, поддержанный Питером Лунде, заявил, что мы-де нарушили правила во время старта.

Даже если бы мы нарушили, то как мог видеть это Уоррен, находящийся на другом конце створа?

Удивление мое было так велико, что, кажется, даже сам Лунде растерялся. Против нас выступал тот самый спортсмен, с которым мы так дружно готовились к регате, с которым так искренне делились своими мыслями, наблюдениями? Невероятно. Да ведь и на старте мы ему нисколько не помешали. Он сам предложил нам пройти впереди его яхты. И даже когда попытался неожиданным изменением положения судна спровоцировать нас на нарушение (теперь я это понимал как провокацию, хотя там, во время старта, объяснял просто тем, что нервы сдали), резкой остановкой я предотвратил столкновение. Невероятно! Но такова жизнь. Уоррен начал терять победу. И, очевидно, решил, что все средства хороши для достижения цели. В результате протест. И нисколько не смущен тем, что совершенно очевидно: нельзя было с места, занимаемого его "Темпестом", видеть нашу яхту и наш старт.

Судьи начали разбирательство. Вызвали Уоррена, меня и Лунде в качестве свидетеля. Любезно предложили мне переводчика. Я отказался. Хотя от волнения не всегда находил нужные английские слова, но уж лучше медленнее, да точнее.

В конце концов Лунде был вынужден признаться, что я не мешал ему стартовать. Уоррен уже до конца соревнований так и не смотрел мне в лицо, избегая встреч. Проснулась совесть?

Нечего говорить, что этот неприятный инцидент испортил и радость удачно проведенной гонки, и удовольствие предстоящего отдыха. Появилась злость. И напрасно говорят, что злость мутит сознание. Нет, здесь, наоборот, она помогла мыслить четко и рационально, когда разрабатывали тактический план последней олимпийской гонки.

У нас худшим приходом был восьмой. У Уоррена — шестой. Разрыв — 0,3 очка. Значит, нам обязательно нужно прийти впереди англичанина и обязательно в первой шестерке. Уоррена устраивало любое место перед нами, даже двадцатое, лишь бы увести нас подальше от первого. Вот этим и диктовался план гонки: впереди Уоррена и в первой шестерке.

На следующий день яхты в море не вышли — это был тот самый день, на который была приостановлена вся Олимпиада. Мы получили дополнительный день отдыха. И все. Снова проверили снаряжение яхты, отлили воду. Валерий Толстиков целый день ныря^, очищая днище и проверяя подводную часть лодки. И снова страшно было смотреть на него, прыгающего в холодное море.

Пружина внутри меня затянута еще туже. И я плавал и плавал, меряя взад-вперед 25-метровые дорожки бассейна, наполненного подогретой морской водой. Плавал, стараясь ни о чем не думать. А из головы не шли варианты будущей гонки.

Седьмого сентября утро выдалось туманное, тихое. На старте видимость ограничена. Все-таки кое-как различаем соперников. Когда до старта оставалось секунд двадцать, к нам вплотную приблизился Уоррен. Видимо, решил помешать. Но не учел, что перед нашим "Темпестом" была еще пара десятков свободных метров. Уходя от англичанина, мы набрали скорость, прошли вдоль линии и пересекли ее сразу же после сигнала. Расчет Уоррена не оправдался. Вместо того чтобы помешать нам, он будто подтолкнул нашу лодку, а сам остался в худшем положении.

Чем дальше яхты уходили в море, тем плотнее становился туман. Вот уже пропали из поля зрения соперники. Лишь у первого поворотного знака убедились, что Уоррен отстает от нас. Мы же обогнули марку пятыми-шестыми.

К густому туману добавилась плотная сетка дождя. И судьи после того как мы провели два часа мучительной борьбы со стихией, приняли решение прекратить гонку.

На берег вернулись усталыми, измученными. И физически, и морально. И так, снова все по-старому. Все те же 0,3 очка. Все то же задание. Если завтра погода не улучшится, зачет будет проведен по шести гонкам, то есть мы чемпионы. Но удовлетворения от такой возможности не испытывали. Очень хотелось еще раз сразиться с Уорреном и победить его. Победить чисто, чтобы не оставалось возможности для разговоров, что нам-де помог случай. Хотя какой случай! Пусть 0,3, но ведь и это победа чистая.

Всю ночь мешали спать тревожные гудки теплоходов, идущих в тумане. Не прекратились они и с рассветом.

Вышел на зарядку и не мог различить даже конца корпуса, в котором жили. Туман оставался плотным и низким. Старт перенесли на час. А потом все в том же тумане буксиры потянули яхты на дистанцию.

Попробуй в такой мгле контролировать соперника!

Снова и снова отодвигалось время старта. Наконец сквозь слой тумана пробился первый луч солнца. И будто по мановению волшебной палочки, туман взлетел вверх, и вся дистанция засверкала до самого горизонта.

Ушли в море "Летучие голландцы", начинавшие гонку за десять минут до нас. Вслед за ними приготовились к борьбе "Темпесты".

Стартовая дуэль с Уорреном закончилась в нашу пользу. Заметив, что от берега идет усиление ветра, мы повернули туда. Англичанин ушел вправо.

Поймав порыв, быстро обошли всех и заняли лидирующее положение. Но когда заканчивали первый круг, ветер скис, и яхта замерла на месте. Все ближе и ближе подходили остальные и среди них "Темпест" Уоррена. Сжав изо всех сил румпель, я ждал ветра. Я так его ждал и так люто сжимал руль, что тот не выдержал и... сломался. Пришлось наспех связывать его.

Все преимущество было потеряно. Успокаивал себя: считай, что ты только что стартовал. Перед тобой целая гонка. Начинать сначала. Причем с удачного старта: все-таки твой "Темпест" первым обогнул знак.

Уоррен все дальше уходил в море, тогда как остальные шли к берегу, где дул ветер. Контролируя англичанина, мы немножко проводили его в море, а потом легли на тот же курс, что и основная масса гонщиков. Но на этом маневре мы выпустили вперед Стартиса и еще две яхты.

Подняли спинакер. Использовали малейший заход ветра, каждую волну. Приблизились к голландцу. Но идти с ним на равных не могли — поломанный руль мешал четкой лавировке.

На финишной прямой Уоррен повторил тот же маневр, что и перед тем. Снова потянулся вправо: Очевидно, надеялся, что и мы уйдем вслед за ним, в результате чего окажемся за шестеркой.

Мы действительно пошли за Уорреном, но лишь немножко, а потом снова повернули к основной группе.

Финишировали третьими под звуки салюта. Так в парусе встречают чемпионов.

Вот она, победа! Подняли спинакер и уже с полными парусами помчались к берегу.

Так закончилась моя вторая Олимпиада. И снова поздравления и интервью, парад и награждения. На пьедестале стоим рядом с Виталием. Мы победили вместе. И к черту все разногласия! Сегодня мы на пьедестале.

На "Финне" золотую медаль получил Серж Моури. Самый молодой чемпион XX Олимпийских игр по парусному спорту. А самый молодой рулевой нашей команды Виктор Потапов был награжден бронзовой.

Все-таки счастливый для нас класс — "Финн". Так рассуждали в Киле мы, бывшие "финнисты" и настоящие. Саша Чучелов в Риме выиграл серебро. Я в Акапулько золото. И вот теперь в Киле Витя Потапов — бронзу.

Леонтьев на "Летучем голландце" занял шестое место. Пинегин на "Солинге" — седьмое. Будников на "Звезднике" — девятое. И Хабаров на "Драконе" — четырнадцатое.

У нас на "Темпесте" результаты первой шестерки были такими: 1. СССР, В. Манкин, В. Дырдыра — 28,1 очка. 2. Великобритания, А. Уоррен, Д. Хант — 34,4. 3. США, Г. Фостер, П. Диан — 47,7. 4. Швеция, Д. Аль-брехтсон, И. Ханссон — 57,4. 5. Голландия, Б. Стартиес, К. Куппершейк — 58,7. 6. Норвегия, П. Лунде, А. Гресвиг — 70,0. Хуберт Раудашл занял десятое место. Не расквитался со мной за Акапулько, но парус его оказался хорошим. Пригодился мне в гонках. А вот другому бывшему "финнисту", Вилли Кувайде, смена класса не помешала выступить удачно. Он получил на "Звезднике" бронзовую медаль, лишь четыре десятых очка проиграв серебряному призеру шведу Пелле Петтерсону. Четвертым на "Звезднике" был бразилец Брудер. Но он не навсегда простился с "Финном". Он еще вернется на свою любимую одиночку. Вернется и погибнет летом 1973 года. Самолет, в котором он будет лететь на "Золотой кубок", разобьется под Парижем. И вся регата пройдет с приспущенными флагами. Так "финнисты" почтят память одного из лучших гонщиков, покинувшего их семью. Теперь уж навсегда.

А тогда, в Киле, Брудер снова фантазировал, какие мачты войдут в моду в будущем сезоне. Конструктор брал верх тотчас же, как только яхта подымалась из воды.

Все это было. И, такова уж участь яхтсмена, было очень много работы. Сразу же после торжественной церемонии награждения яхту подняли, обмыли пресной водой, приготовили к дальней дороге домой. И на следующий день простились с Килем.

Три года назад именно в Киле я впервые стартовал на "Темнеете" в международной регате. И вот в Киле пришла победа, о которой мечтает каждый спортсмен. Вспомнились недоуменные вопросы: "Зачем уходить с "Финна"?", "Зачем тебе нужен "Темнеет"?", "Сколько лет уйдет на его освоение?"...

И мысленно снова отвечал на эти вопросы.

Ушел с "Финна", потому что хотелось попробовать силы в новом классе. Да и возраст "поджимал" — как-никак "Финн" скорее молодежный класс.

Выбрал "Темнеет", потому что привлек своей новизной и неизвестностью.

А осваивать его нужно еще долго, долго. Звание олимпийского чемпиона совсем не означает, что судно освоено до конца. Я лучше знал "Финн", еще не будучи чемпионом. А значит, снова работа. Снова тренировки, усовершенствования. И так всегда. Спорт не стоит на месте. И в нем прогресс вызывает к жизни новое.

Вот и снова конгресс Международной федерации парусного спорта по предложению комиссии политики классов исключил из олимпийской семьи "Звездник" и "Дракон". Такие привычные, такие, если хотите, родные яхты, без которых даже трудно представить рейд. Вместо них гонщики начинают осваивать другие классы. Борис Будников ушел на "Темнеет". Юрий Анисимов — на "Солинг".

Вместо "старичков" вошли в олимпийскую семью "470" и катамаран "Торнадо".

"470" — легкий швертбот-двойка, рассчитанный явно на молодых. На него ушел с "Финна" Виктор Потапов.

А быстроходный "Торнадо" прельстил бывшего "звездариста" Владимира Васильева...

Закончился для меня еще один олимпийский сезон. И вместе с окончанием принес снова массу проблем. Виталий Дырдыра возвратился на “Финн”. А я снова занялся поисками шкотового. На этот раз, кажется, нашел такого, которого искал. Рост — под два метра. Возраст — девятнадцать лет. Студент института физкультуры. Киевлянин. Вадик Акименко. Влюбленный в парус так, наверно, как был влюблен в него я в своя девятнадцать лет. Готовый отказаться от всего в жизни, лишь бы был парус. Как и я в девятнадцать лет. Да и в тридцать пять тоже.

Мы выиграем с Вадиком первые для нас международные соревнования — традиционную Кильскую регату. А потом будем тренироваться, выступать, снова тренироваться. И мне придется беспокоиться о том, чтобы Вадик успешно сдал сессию. И следить за тем, чтобы он побольше ел в завтрак, и в обед, и в ужин. Одного роста мало. ...И сдерживать себя во время утренней зарядки — мальчишка еще не привык к таким нагрузкам. И я вдруг почувствую себя тренером. Пока одного единственного яхтсмена. И почувствую ответственность за то, что взял к себе в экипаж паренька, который появился на свет, когда я уже занимался парусным спортом.

## **ЧТО БЫЛО ПОСЛЕ ТОГО, КАК БЫЛА ОКОНЧЕНА КНИГА**

Была победа, о которой Манкин мечтал все годы, с того самого первого дня, когда начал заниматься парусным спортом. Он стал сильнейшим в мире. Звание это пришло к нему на следующий год после второй победы в Олимпийских играх.

Вот как сам Валентин рассказал об этом вскоре после чемпионата мира в украинской “Спортивной газете”:

“Позади было две победы в Олимпиадах. Но еще ни разу не удавалось стать победителем первенства континента и мира. В те времена, когда выступал на “Финне”, лучшими были вторые места. На “Темнеете” — “бронза” Европы и... десятое место в мире. И так, есть к чему стремиться.

Сезон начали с новым напарником. Разрабатывая планы на сезон, определили главным заданием подготовку к стартам в Неаполе. Там должно было состояться объединенное первенство Европы и мира. Этому и подчинили все. Правда, была еще Кильская регата, которую тоже не удавалось выиграть ни одному экипажу нашей страны.

Киль был в июне; Основным соперником там стал “Темпест” Баара из ФРГ. Четырежды финишировал он первым. И все же после последней гонки победа была присуждена нам. Но мы хорошо запомнили, какой это опасный конкурент, особенно в слабый ветер. Казалось, ему ничего не стоит на последней прямой перед финишем догнать любую яхту, обойти ее и финишировать намного раньше. Прощаясь с нами, он говорил: “Ну ничего. Впереди — Италия”.

Да, Италия была впереди. И мы готовились к ней на Черном море, чтобы максимально приблизиться к условиям будущей ответственной регаты.

Мой помощник, еще совсем недавно бывший новичком на “Темпесте”, становился опытнее. Не было такого, за что бы Вадим не брался горячо, рьяно. Даже когда от усталости, казалось, ноги не держат, он все равно находил в себе силы и работал, работал, овладевая мастерством. Кстати, между напряженными тренировками Вадим успешно сдал весеннюю сессию в институте и перешел на четвертый курс.

Спорткомитет СССР предоставил нам возможность выехать в Италию на две недели раньше, чтобы мы могли принять участие в открытом чемпионате страны. И, прицепив тележку с “Темпестом” к неуклюжему “еразику”, мы отправились в путь. С нами вместе в качестве шофера Федор Шутков. Да, теперь уже этот в недалеком прошлом лучший шкотовый страны сопровождает яхтсменов на гонки, имея обязанности сугубо технические. Ничего не поделаешь, хотя и говорят, что парусный спорт не поддается возрастным ограничениям, все же приходит время, когда этот самый возраст заставляет проститься с парусами. Федор сделал это в прошлом году. А его бывший рулевой, с которым они вдвоем победили в Неаполе на Олимпийских играх, Тимир Пинегин нынешним летом объявил, что кончает выступления и переходит на тренерскую работу. Его торжественно проводили во время чемпионата страны, на котором я, к сожалению, не присутствовал. И все же оба они — и Федор, и Тимир — остались в парусном спорте. Потому что такова его сила — не отпускает от себя. Пусть с краешка, но лишь бы возле парусов, вблизи яхт...

Я уже бывал в Неаполе во время чемпионата Европы для "Финнов". Вадим приехал впервые. Между двумя регатами у нас должно было быть три свободных дня. И мы планировали, как проведем их, как побываем на Капри, посетим Помпею...

Неаполитанский залив поразил нас не экзотикой, нет — страшной замусоренностью. На поверхности воды плавали миллионы пластиковых кулчков — больших и маленьких, всех цветов радуги и совсем прозрачных. Они подстерегали яхты, как умело расставленные сияки. Самыми опасными были прозрачные. Их трудно заметить издали. Они просто надевались на киль, и нужно было не абы какое мастерство, чтобы освободиться от них. Они цеплялись за киль яхты и рулевое управление, они просто изматывали нервы, потому что приходилось десятки раз за гонку снимать их. Мы с Вадимом распределили обязанности в операции "кулек". Он очищал киль, я руль, то есть каждому досталось то, что ближе расположено. Приспособили удочку, обмотавши ее мягкой замшей, чтобы не царапать яхту. И все же в одной гонке, когда киль буквально въехал в огромный прозрачный пакет, Вадим не справился с ним и упустил удочку. Теперь за лодкой тащилась еще и удочка, уменьшая скорость. А мы же вели принципиальную борьбу с экипажем итальянца Дотти, большого поклонника тихих ветров, а значит, и мастера ходить в тихий ветер. Понятно, что малейшая задержка на дистанции могла нам стоить проигрыша. Вот и принялись снимать кулек и удочку алюминиевым спинакер-гиком (это такая распорка, на которой крепится дополнительный парус). Яхту освободили, но очень поцарапали. Так и "погорели" все наши планы на свободные дни. Вместо экскурсий работа все три дня — приводили в порядок поцарапанную поверхность.

А что же борьба с Дотти, маленьким, подвижным итальянцем? Она закончилась для нас удачно. И мы с Вадиком принимали призы и награды вместе со званием чемпионов Италии.

(Газета "Le Mattino" писала в те дни: "После двух испытаний готовности советский Валентин Манкин "взорвался" вчера на итальянском чемпионате в классе "Темнеет", считающемся проверкой качества подготовки к чемпионату мира, который начинается ровно через неделю здесь же, в Неаполе. Владелец золотой медали Кильских соревнований выиграл третью гонку и отнял первое место у неаполитанца Пиккио Милоне". И еще через номер та же газета писала: "Валентин Манкин беспощаден. Чемпион Олимпийских игр. Килья и Акапулько победил и в состязаниях итальянского чемпионата"-.)

В этой регате, кроме хозяев, принимали участие экипажи других стран. Но на протяжении соревнований в Неаполь съезжались все новые и новые. Они наблюдали, готовились к чемпионату мира. Приехали все знакомые по Олимпиаде — англичанин Уоррен и голландец Стартиес, американцы братья Линвиллы, знакомые мне по предыдущим первенствам мира (кстати, чемпионы) и еще три их соотечественника, поляк Хольц, семь экипажей из ФРГ, два из Австралии, шведы, датчане... Всего собралось 43 экипажа.

Дистанция чемпионата мира по сравнению с той, на которой соревновались накануне, была увеличена на один треугольник. Нас ожидало шесть гонок, зачет по пяти лучшим.

Регата началась при солнечной погоде, с легким западным ветром. Сразу же пошли вперед. Так и вели гонку, но потом на прямом курсе к нам начал молниеносно приближаться итальянец Милоне. Мы ориентировались на Везувий, который был перед нами и в сторону которого дул ветер. Но вдруг Везувий будто застыл на месте, расстояние не сокращалось. Милоне пролетел мимо нас. Что случилось? Наверно, снова эти проклятые кульки! Но заглянуть под днище никак не удавалось" И только после изменения курса, когда яхта накренилась на один борт, мы рассмотрели огромный кусок пластика. Отцепили и потеряли на этом несколько драгоценных минут. Милоне был уже далеко впереди, а рядом с нами американец Дайсон. И немножко сзади сразу несколько сильных экипажей. Все же финишировали вторыми, а Дайсон буквально в считанных метрах от створа отлетел с третьего места на девятое — такой острой была борьба.

После гонки на Милоне было подано сразу два протеста. Между прочим, этот гонщик отличался слишком "бмелым" поведением на дистанции. Выступая на "Солинге" (в этом классе он был чемпионом страны), он мог дважды прийти первым, а потом дважды подряд был дисквалифицирован все за ту же "смелость". Поэтому яхтсмены старались держаться в стороне от дерзкого итальянца.

Вечером в одном из многочисленных неаполитанских яхт-клубов состоялся прием, на котором вручали награды за чемпионат Италия. Мы получили четыре красивых кубка. Вечер мы провели в кругу австралийцев, с которыми успел подружиться.

28 августа зарядку закончили бассейном. Хотя о холере еще и речи не было, но нырнуть в такое загрязненное и захламленное море было страшно. А в бассейне чистая, прозрачная вода. Накануне владельцы этого бассейна стали чемпионами Италии по водному поло. Возле противоположного пирса стояли яхты спортсменов военно-морского флота Италии. Их хозяйева дали нам .всевозможное снаряжение для работы под водой. И теперь Вадим возился с подводной частью яхты, вооруженный новейшей техникой. Мы даже шутили, что своей помощью моряки ставят под угрозу успех своих соотечественников. А они в ответ дружелюбно улыбались и говорили, что всегда рады помочь.

Вторая гонка была полна для нас всяких неприятностей. Перед ее началом потянуло свежим ветром. И Вадим сразу же натянул на себя двенадцатикилограммовый жилет, чтобы лучше откренивать лодку. Однако сразу же после старта ветер упал, а двенадцать килограммов остались. Потом у нас запутался спинакер, потом прицепилось несколько .кульков, развязался узел и выхлестнулась снасть, регулирующая форму грота... Финишировать вторыми было так трудно, что мы радовались этому больше, чем победе следующего дня, когда дотянулись до Милоне, который пошел вперед, и закончили первыми, а Милоне — пятым.

В четвертый день перед самым финишем повели дуэль с австралийцем Спайсом, с которым недавно так мирно ужинали. Спайс у себя. дома заведует большой похоронной конторой. Контора не знает простоев, денег хватает. Поэтому к себе в экипаж Спайс смог взять неоднократного чемпиона Австралии Гаррета — ловкого гонщика, настоящего мастера, но не имеющего собственной яхты. В отличие от Спайса, Гаррет беден. Так вот с этим экипажем мы и повели дуэль. Впереди шел Дотти. Потом мы со Спайсом. Остальные далеко. Чтобы “сбросить” австралийца, начали крутить бесконечные повороты. Спайс повторял их за нами до тех пор,. пока на самом финише Гаррет не вывалился за борт. Вадим в этрй борьбе вышел победителем.

Решающей гонкой была пятая. У нас было три вторых места и одно первое. Как закончим, .так и будет. Посбрасывали с себя все, остались только в плавках и шерстяных носках. Перед стартом у поляков сломались часы, и они попросили у нас. Я отдал, оставив себе секундомер. Но настолько привык к тому, что часы сами отсчитывают время, что забыл включить секундомер и на старт немного опоздал.

Упал туман. И сразу задул ветер. А потом на дистанцию хлынул ливень. Как мы мерзли, трудно передать. В этот день чудесно чувствовали себя на дистанции англичане, американцы. Готовясь к тихой погоде, мы не только разделись. Мы не взяли с собой ахтерштаг — снасть, не дающая мачте заваливаться вперед. И вот теперь, лидируя, мы боялись ставить спинакер. А без него да еще с такими соперниками... Вадим закрепился трапецией и сам превратился в ахтерштаг. Как ни трудно было, но мы имели такое большое преимущество, что англичанин чуть-чуть вышел вперед, и финишировали мы одновременно. Но судьи зафиксировали, что наша яхта была на полсекунды позади.

Снова вторые. И в общем зачете первые. Теперь нас уже никто не догонит. Чемпионы мира и Европы. Все. Можно отдыхать.

Но утром мы снова были на дистанции. Подняли новые, ни разу не испытанные паруса. Делали то, что хотели. Шли туда, куда нам нравилось, не обращая внимания на другие экипажи. И куда бы мы ни поворачивали, какой бы маневр ни выполняли, ветер всегда был с нами.

Несколько сот метров выиграли на финише у следующей яхты.

(И газета “*le Mattino*”, широко освещавшая чемпионат, дала заголовок своему последнему отчету: “Русский Манкин завершил регату с новой победой”. А дальше писала: “В последней гонке мирового чемпионата по парусному спорту для класса “Темпест” победил советский олимпийский чемпион Валентин Манкин, который уже позавчера обеспечил себе блестящий титул. Манкин подтвердил, что он истинный чемпион: его худшим результатом в общем зачете было второе место! Второго призера, итальянца Дотти, от чемпиона отделяло 11,7 очка: у Манкина — 9, у Дотти — 20,7. “Бронза” досталась экипажу Дайсона — 38,7.)

В городе уже была паника холера. Пришлось быстренько дергать прививки. А вечером раздавали призы. На нашу долю досталось шесть наград за призовые места в отдельных гонках, два переходящих кубка за победу в отдельных гонках, приз за лучшую сумму трех первых гонок, за сумму трех последних, за сумму всех шести гонок и Кубок за победу среди европейцев. И главный трофей — за первое место в чемпионате мира. На картине, вырезанной по дереву, было уже пять строчек: в двух значились английские гонщики, в трех — американские. Теперь в шестой добавились наши фамилии.

Загрузили призы в машину. Прицепили к ней яхту. И простились с Неаполем. Впереди почти три тысячи километров домой”.

...Закончился сезон 1973 года. Он принес Валентину Манкину сразу два почетных звания — чемпиона Европы и чемпиона мира. Теперь у него был полный набор титулов, которые может дать спорт. И что же дальше?

Не прошло и месяца после чемпионата мира, а “Темпест”, на руле которого сидел Валентин Манкин, снова резал крутую осеннюю волну Черного моря на Севастопольском рейде.

Нынче парус уже не сезонный вид спорта. Соревнования проводятся круглый год. Зимой разыгрываются Кубки страны, а там, глядишь, еще регаты.

Весной 1974 года шкотовый Манкина Вадим Акименко окончил Киевский институт физкультуры. Диплом был наградой и матросу, и его рулевому, который старался так организовать тренировки, чтобы его подопечный окончил учебу вовремя. А потом у Вадима был еще один успех. Он впервые стал чемпионом страны. Вот так сложилась его спортивная судьба: сначала победа в чемпионате мира, а потом — Союза.

Осенью сборная команда страны собралась на тренировку в Туапсе. И здесь Валентин Манкин снова сел на “Финн”. Выходил в море в любую погоду. Даже когда однажды налетел шторм и все яхты остались на берегу, он вооружил маленький “Финн” и бросился навстречу ветру. До десяти баллов проносились над морем. Они кидались на белый треугольник “Финна”. Они вгрызались в него. А тот будто и не чувствовал злости ветра; он повиновался приказам яхтсмена.

Валентин вернулся усталым: от напряжения мелко вздрагивали руки. Шел по камням и пытался не показать виду, как немилосердно ноют ноги. Десять баллов на “Финне” — это не шутка!

До конца дня был возбужденным, нарочито веселым: хорошо потренировался! И нет-нет, да и подходил к маленькому суденышку, похлопывал его по полированному боку, будто был тот живым. Видно, первая привязанность самая сильная. И парус для него — это всегда белый треугольник, такой, какой поднимается, над “Финном”.

Валентина Пожилова

## **БИОГРАФИЯ НА ДВЕ СТРАНИЧКИ**

1938 —Родился.

1945 — Первый класс, 136-я киевская школа. 1948 — Начал заниматься плаванием. 1953 — Первое знакомство с парусным спортом. Принят в комсомол.

1955 — Работа на стройке. Окончил школу рабочей молодежи с серебряной медалью, поступил на вечернее отделение строительного института.

1956 — Чемпион Украины среди юношей на “Финне”. Участник чемпионата СССР на “Финне” — 19-е место.

— Чемпион Украины.

— Первым на Украине выполнил норматив мастера спорта по парусу. Балтийская регата — 3-е место. Первенство СССР — 3-е место.



— Победитель Черноморской регаты. Чемпион СССР.

— Балтийская регата — 1-е место. Чемпион СССР.

— Победитель Балтийской регаты. Чемпион СССР.

— Окончил институт. Выиграл все Всесоюзные соревнования.

Чемпион СССР.

1963 — Те же победы в Союзе. “Золотой кубок” (неофициальное первенство мира) — 5-е место. Преолимпийская регата в Японии — 5-е место.

1964 — Вторые места во всесоюзных соревнованиях. Запасной на XVIII Олимпийских играх.

1965 — Чемпионат Европы в Португалии — 2-е место. Чемпионат мира — 4-е место. Присвоено звание мастера спорта международного класса.

1966 — Чемпионат Европы — 4-е место. Чемпионат мира — 9-е.

Первенство СССР — 2-е.

1967 — Принят в члены КПСС. Победа в Спартакиаде народов СССР, Балтийской и Черноморской регатах. Чемпионат мира — 2-е место.

1968 — Чемпион XIX Олимпийских игр. Награжден орденом “Знак Почета”. Занесен в книгу Почета ЦК ВЛКСМ.

1969 — Чемпионат мира — 6-е место. Победа в Варнемюндской регате.

1970 — Призван в Военно-Морской Флот. Знакомство с “Темпестом”. Кильская регата — 2-е место, чемпионат мира — 10-е.

1971— Кильская регата — 2-е место. Чемпионат мира — 15-е. 1972 — Чемпион XX Олимпийских игр на “Темпесте”. Награжден вторым орденом “Знак Почета”.

1973— Победы во всех соревнованиях сезона: Кильской регате, чемпионате мира и Европы, чемпионате Италии и во всех всесоюзных соревнованиях.