

Источник: Вехи Таганрога

Дата выпуска: 2005

Номер выпуска: 23

Заглавие: Исторические вехи развития парусного спорта в Таганроге

Автор: В. В. Назаренко

История отвела Таганрогу роль колыбели российского военно-морского флота, истока его неувядающей морской славы. Новый приморский город зарождался под пение пил на судоверфях, музыку ветра в снастях кораблей, стоявших в гавани первой военно-морской базы России, под аплодисменты их трепещущих парусов. И хотя в XX веке парус утратил свое некогда главенствующее значение на водных просторах, искусство хождения под парусами не стало не востребовавшимся анахронизмом. Каждую весну рядом с трехвековыми причалами таганрогской гавани вновь наполняются ветром белоснежные крылья грациозных яхт. Здесь стартуют парусные регаты, чарующие зрителей слаженностью и виртуозностью работы их экипажей. А в промежутках между гонками их участники вспоминают своих сподвижников, наставников и их рассказы о былом. Причем такие воспоминания бывают весьма поучительными. Ибо забвение прошлого - это гарантия повторения прежних просчетов.

В дореволюционном Таганроге спорт, в том числе и его водные виды, был уделом привилегированного сословия и не имел общественного значения. Из спортивных сооружений в городе имелись два стадиона, велодром, яхт-клуб и несколько теннисных кортов.

Общество «Яхт-клуб» было учреждено в Таганроге 12 августа 1908 года. Его правление возглавлял командор Семенюта Александр Симонович, а вице-командором был Соболев Василий Николаевич. Администрация таганрогского яхт-клуба располагалась в деревянном здании, построенном в 3-й четверти XIX века «Русским обществом пароходства и торговли». Здесь же находилась пристань и агентство пароходства таганрогского купца Стороженко, перешедшие впоследствии шахтовладельцу Древицкому.

Здание яхт-клуба было весьма привлекательным архитектурным сооружением с балконом и шатровой башенкой. С балкона, навес которого поддерживали 6 столбов, вниз вела лестница с деревянными фигурными балясами ограждения. Здесь работали ресторан и бильярд, охотно посещаемые местной знатью. Рядом с административным зданием находились деревянные постройки, где размещались различные службы и эллинг.

На рейде яхт-клуба стояли пять-шесть парусных яхт и несколько моторных лодок, принадлежавших частным лицам. Кроме того, в распоряжение учащихся таганрогских гимназий и некоторых других заведений предоставлялись гребные шлюпки. По праздничным дням на них совершались экскурсии к спасательной станции, на Калужинскую дачу, к саду Лакиера.

В 1915 году в Таганроге насчитывалось свыше 30 гребных, парусных и моторных судов. Численность членов общества «Яхт-клуб» превышала 100 человек, более 200 учащихся были записаны в гребные команды. Заботясь об обеспечении безопасности на воде, комитет яхт-клуба обратился в правление таганрогского округа Императорского общества спасания на водах с просьбой открыть на территории яхт-клуба спасательную полустанцию и предоставить в ее распоряжение спасательный вельбот, заявив о готовности нести все расходы по их содержанию за свой счет.

После революции в национализированном здании яхт-клуба был произведен капитальный ремонт - большевики планировали разместить здесь свой морской штаб. Новая власть реквизировала и суда членов яхт-клуба. Их передали рыбакам и «своим людям». Однако в мае 1918 года, после оккупации Таганрога немецкими войсками, все имущество (за исключением одного мотора, вывезенного большевиками из города и одной шлюпки) было возвращено его

исконным хозяевам и больше никогда у них не изымалось. Тогда же общее собрание членов яхт-клуба, число которых в 1918 году перевалило за 200 человек, постановило увеличить членский взнос до 25 рублей, а вступительный - до 10 рублей и взимать за стоянку судов по 15 рублей в сезон. Вице-командором яхт-клуба был избран Звороно, а членами комитета - Волосамаки, Камбуров, Михаэлис, Гирсанов, Лебедев, Данильченко и Раздольский.

В 1918 году в стране было введено Всеобщее воинское обучение, призванное обеспечить начальную подготовку пополнения для Армии и Военно-морского флота. Активисты территориальных морских отрядов Всевобуча занялись организацией военно-морской подготовки молодежи, вели пропаганду гребли и парусного спорта среди населения. Благодаря этой работе водные виды получили широкое признание.

16 марта 1920 года все дела по спорту и физическому воспитанию граждан в Таганроге и его округе перешли в ведение отдела Всевобуча при Таганрогском окружном военном комиссариате. Имущественный комплекс таганрогского яхт-клуба, находившийся до этого в ведении Кавалеристской школы красных командиров 1-й Конной Армии, постановлением президиума райисполкома Таганрогского уезда от 27 июля 1920 года был передан в ведение Всевобуча. Кроме того, согласно предписанию Штаба Войска Донской области по отделу Всевобуча были взяты на учет все лица, имевшие в своем распоряжении моторные, парусные, гребные лодки, а также принадлежности к ним.

Обучением военно-морскому делу в Таганроге занимался Азморцентр, который выпускал до 300 допризывников в год. Его курсанты проходили подготовку по гребле, парусному делу, навигации, такелажным работам, сигнализации, организации морского дела и политграмоте. В навигационный период они совершали учебные плавания на парусных яхтах и гребных судах. В частности, 8 июня 1923 года суда с учащимися Азморцентра двумя эскадрами ходили в Ростов, где посетили местный яхт-клуб, После этого гребные команды возвратились в Таганрог, а эскадра парусных яхт проследовала в Ейск, Мариуполь, Бердянск.

Месяцем позже в яхт-клубе «Аврал» города Ростова-на-Дону (ранее - Азовско-Донском яхт-клубе, основанном в 1893 году) состоялись парусные гонки с участием таганрогских спортсменов РКСМ. Победу в них одержали ростовчане. Первой была яхта «Маглонь» (рулевой Енгеев), второй - таганрогская яхта «Виват» (рулевой Андриади), третьей - яхта «Звездочка» (рулевой Ригельский).

В 1923 году Всевобуч полностью реализовал возложенные на него задачи и был упразднен, а спортивные сооружения подлежали передаче в ведение профсоюзных организаций.

В течение последующих лет таганрогским яхт-клубом фактически владели две организации: К-ская дивизия, содержащая в нем военно-морской учебный пункт допризывной подготовки, и Совпроф, создавший здесь водную станцию. И только в октябре 1927 года было достигнуто соглашение о полной передаче яхт-клуба Совпрофу, который, по мере необходимости, должен был предоставлять его территорию для военно-морских занятий учебному пункту. Начальником учебного пункта был назначен А. И. Флекель.

В 1925 году Краевым СФК (советом физкультуры) Северного Кавказа была утверждена программа крейсерского плавания пятитонной яхты «Альбатрос» таганрогского Азморцентра по портам Азовского и Черного морей с последующим эскадренным плаванием шести яхт по Азовскому морю. В конце сентября того же года в таганрогском яхт-клубе прошли гонки с участием ростовских яхт на переходящий приз Таганрогского СФК. Победу в них одержал экипаж яхты «Альбатрос» (рулевой Флекель). Второй была яхта «Ким» из яхт-клуба «Аврал», которой управлял рулевой Чивелегов. Третий участник соревнований - ростовская яхта «Звездочка» потерпела аварию и сошла с дистанции.

В августе 1926 года за переходящий кубок Таганрогского СФК боролись уже шесть яхт. Победу одержал экипаж яхты «Наяда» (рулевой Раздольский), построенной рабочими завода

им. Сталина. Это был ее первый дебют. Второе место заняла яхта «Виват» (рулевой Андриади), третье - яхта «Альбатрос». Последующие места заняли экипажи яхт «Лидия», «Дельфин» и «Арго». 13 февраля 1927 года в Таганроге были впервые объявлены гонки на буерах. На участие в них было подано 5 заявок. А в начале 1928 года по заливу носились уже 23 буера, 8 из которых приняли участие в официальных стартах. Кроме того, совпрофовский буер «Буйный» 23 февраля совершил пробег Таганрог - Ростов - Таганрог. В следующем 1929 году на ходу было уже более 30 буеров.

С 4 по 7 августа 1927 года на водной станции Совпрофа проводился 2-й краевой праздник физкультуры по гребле и парусу. В парусных гонках участвовало уже 10 яхт - четыре от Таганрога и 6 от Ростова. Победу одержал экипаж яхты «Эльга», вторым был экипаж «Наяды». Третье и четвертое место заняли ростовчане на яхтах «Каприз» и «Звездочка». А 15 августа на водной станции Совпрофа состоялся розыгрыш переходящего кубка Таганрогского комсомола. В соревнованиях участвовало 7 яхт - 3 от Ростова («Ким», «Звездочка» и «Ласточка») и 4 от Таганрога («Эльга», «Наяда», «Виват» и «Вызов»). Победителем стал экипаж яхты «Эльга». Второе место занял экипаж яхты «Вызов», третье - «Ким».

В 1928 году проводилась Первая Всесоюзная спартакиада, в программу которой вошли и водные виды спорта. В этом году при таганрогском яхт-клубе организовали буерную станцию, оборудовали кают-компанию и антропометрический кабинет, а с наступлением навигации при помощи плавучих понтонов впервые выгородили бассейн для пловцов. Кроме того, культотдел Совпрофа принял на работу в качестве инструкторов по водному спорту Ф. Мелентьева, с окладом в 65 рублей, а также Козореаова и Н. Депальдо с окладами в 60 рублей.

В сентябре 1928 года был проведен очередной розыгрыш переходящих кубков Донского облкомитета ВЛКСМ и Таганрогского СФК, в котором приняла участие ростовская яхта «Бурун» и восемь таганрогских яхт: «Наяда», «Эльга», «Виват», «Гучка», «КрасныйСапер», «Вега», «Вызов», «Викмар». И оба этих кубка завоевал экипаж яхты «Бурун».

Успех сопутствовал ростовским яхтам из клуба Крайсофпрофа и в сентябре 1929 года. В очередных соревнованиях, организованных на акватории таганрогского яхт-клуба, приняла участие уже 21 яхта. Переходящий кубок снова достался экипажу яхты «Бурун» (рулевой Скворковский). Вторым был экипаж ростовской яхты «Камбала» (рулевой Покровский).

В 1929 году была кардинальным образом изменена структура управления яхт-клубом. Вместо В. А. Ларионова, назначенного начальником водной станции Совпрофа в мае 1927 года, работой яхт-клуба стало руководить выборное правление из семи человек. Председателем правления был избран И. Раздольский (завод ЮМТ), секретарем - Козорезов (клуб строителей). При правлении были созданы три секции: учебно-методическая, культурная и хозяйственная. Произошли изменения и в процедуре выявления лучших рулевых. Из-за разнотипности имевшихся яхт и существенных различий их скоростных качеств в конце сезона стали проводить гонки с пересадкой экипажей. В 1929 году в этих соревнованиях участвовали рулевые Раздольский, Свечников, Мельничук; Андриади, Перететкин и Депальдо. Специальная гоночная комиссия присудила первенство за лучшее управление яхт рулевому Н. Депальдо.

В июле 1930 года Таганоогдосетила флотилия из пяти ростовских яхт: «Жемчужина», «Звездочка», «Зюйд», «Ласточка», «Ким» и «Пятилетка». По этому случаю были организованы междугородние товарищеские гонки на лучшую яхту. От Таганрога в них приняли участие яхты «Эльга», «Наяда», «Вега», «Виват» и «Дельфин». Победу в соревнованиях одержала яхта «Ким» ростовского клуба Аврал (рулевой Трусов), за ней расположились таганрогские яхты «Эльга» (рулевой Свечников), «Наяда» (рулевой Раздольский), «Вега» и «Виват». После окончания этих соревнований экипаж яхты «Наяда» под командованием рулевого Мельничук совершил двухнедельное спортивное плавание по Азовскому морю с заходами в Мариуполь, Ахтари, Ачурев, Керчь, Бердянск и Ейск. А 1 августа 1930 года 120

членов военно-морской секции таганрогского Осоавиахима отправились в агитпоход с посещением Азова, Ростова, Аксая и ряда прибрежных станиц. Участники похода размещались частью на яхте «Норд-Вест» (парусно-мо-торная яхта таганрогского СНАВа), частью на катерах. Они взяли с собой кинопередвижку и в местах остановок вслед за докладом «О хлебозаготовках и реализации займа «Пятилетка в 4 года» демонстрировали военно-морские фильмы.

В сентябре 1930 года на акватории таганрогского яхт-клуба были проведены окружные соревнования на лучшего рулевого младшего состава. В них приняло участие восемь рулевых: Неклюдов, Попов, Желябин, Вержбовский, Минаев, Звороно, Калашников и Удовиченко. В финал соревнований вышли Неклюдов, Минаев, Звороно и Вержбовский. Звания лучшего рулевого был удостоен Вержбовский, который, как победитель, переводился в старший разряд рулевых. А в августе следующего года здесь были проведены соревнования на лучшего рулевого 1-го разряда, в которых участвовали Мельничук, Минаев (Гидропресс), Андриади (Кустпромсоюз), Неклюдов, Раздольский (завод им. Сталина), Козорезов (горсовет), Калашников, Вержбовский (ТАТ), Желябин (Союзкино), Удовиченко (Металлургия).

В 1930 году при Всесоюзном совете физической культуры и спорта при СНК СССР была образована секция по водным видам спорта, объединившая гребцов, пловцов, яхтсменов и любителей водно-моторного спорта. Основной ее задачей было устранить разноречивость в работе на местах и сделать спортивную подготовку более продуктивной. В мае того же года на территории таганрогского яхт-клуба была открыта водная база заводов машиностроения. Она объединяла до 500 гребцов, пловцов и яхтсменов -членов профсоюза данной отрасли. Управление базой осуществлялось выборным физкультурным бюро. Для занятий яхтсменов здесь имелось восемь парусных яхт: «Наяда», «Эльга», «Виват», «Дельфин», «Вега», «Тучка» «Пролетарочка» и «Альбатрос». В распоряжение 40 гребных команд было предоставлено 13 шлюпок и моторный катер «Прибой». Кроме того, на подстанции у Каменной лестницы были еще 16 шлюпок, использовавшихся для катаний граждан.

Обязательными атрибутами проводимых базой морских праздников, помимо соревнований по всем видам водного спорта, стали кильватер яхт (движение строем) и концертные программы с неизменным участием духовых оркестров. Кроме того, занимавшиеся на водной базе совершали экскурсионно-агитационные десанты в полеводческие и рыбацкие колхозы, дислоцированные по берегам Таганрогского залива.

Однако эти преобразования не позволили таганрогским яхтсменам добиться значимого роста спортивных результатов. Его сдерживали существенные различия в ходовых качествах имевшихся яхт, отсутствие единообразия в проведении парусных гонок и несовершенство методик специальной подготовки яхтсменов-гонщиков.

Искоренением этих проблем занялась созданная в 1936 году Всесоюзная секция парусного спорта. Ею были разработаны единые правила парусных соревнований, налажено строительство яхт в Ленинграде и на Волге, создана программа подготовки яхтенных рулевых и капитанов, а также «Положение» об их квалификации. Стало общепринятым проведение гонок с пересадкой рулевых на первенствах городов, республик, спортивных обществ и проведение классных гонок в день Военно-морского флота.

Началось расширение географии проведения крупных парусных регат - Поволжье и Москва стойко заявляли о себе как о равнозначных с Ленинградской областью центрах развития парусного спорта. Но реализации перспективных планов развития отечественного парусного спорта помешала война.

Осенью 1941 года, накануне оккупации Таганрога гитлеровскими войсками, было принято решение затопить на рейде всю его яхтенную флотилию. Однако суда затопляли с таким расчетом, чтобы после освобождения города их можно было поднять и восстановить.

В послевоенные годы все крупные предприятия города имели спортивный парусный флот. К восстановленным и новым яхтам кустарной постройки добавлялись суда-монотипы,

созданные на специализированных спортудоверфях, которые обеспечивали равные условия для всех гонщиков. Именно в этих классах достижения таганрогских яхтсменов на соревнованиях всесоюзного масштаба оказались наиболее весомыми. За послевоенный период в Таганроге было подготовлено более двухсот яхтсменов - мастеров спорта СССР, около 100 таганрожцев стали дипломированными яхтенными капитанами.

В январе 1950 года Республиканский комитет по делам физкультуры и спорта принял решение о строительстве в Таганроге 1-й очереди водно-спортивной базы республиканского значения. А 28 мая 1952 года на месте деревянного здания был открыт двухэтажный кирпичный яхт-клуб с раздевалками и душевыми комнатами, кают-компанией, лекционным залом и классами для теоретических занятий. На прилегающей территории был возведен новый кирпичный эллинг, оснащены мастерские, благоустроены причальные сооружения. В мае 1975 года вступила в строй гостиница «Темиринда», предназначенная для размещения иногородних спортсменов.

Целенаправленная работа городской Федерации парусного спорта дала мощный импульс к развитию этого вида в спортивных обществах «Буревестник», «Водник», «Зенит», «Спартак», «Труд». Ежегодно в Таганроге проводилось до 15 соревнований. А в межнавигационный период квалификационная комиссия Федерации осуществляла теоретическую подготовку рулевых и яхтенных капитанов. В разные периоды Федерацию возглавляли: Н. Я. Прокопенко, Н. В. Лутай, И. Я. Смоляков, Ю. А. Ларин, В. А. Топчило, В. В. Назаренко и В. Е. Механиков. А в 1992 году Федерация парусного спорта первой в городе получила статус самостоятельного юридического лица.

На комбайновом и металлургическом заводах были организованы секции парусного спорта, Радиотехнический институт и завод «Красный гидропресс» открыли детско-юношеские школы парусного спорта.

В 1971 году в Радиотехническом институте была создана лаборатория спортивной электроники, которая осуществляла научно-методическое обеспечение подготовки яхтсменов сборной команды страны к Олимпийским играм.

С 1982 года в яхт-клубе работает Школа высшего спортивного мастерства по парусному спорту. Ее воспитанники - И. Фролов (класс «Финн»), Е. Рублевская (класс «Европа») и М. Зуева (класс «Парусная доска») входили в состав сборной команды СССР, мастер спорта международного класса Т. Жбанков в 2003 году стал чемпионом России в классе «Лазер», а В. Моисеев (класс «Парусная доска») - единственный из яхтсменов Ростовской области представлял нашу страну на Олимпийских играх (в Атланте, Сиднее и Афинах).

Не менее престижными для таганрогских яхтсменов являются гонки на крейсерских яхтах, которые не входят в олимпийскую программу. Тем более, что в них разыгрываются мемориальные призы таганрогских яхтенных капитанов; В. С. Беликова, П. П. Бессмертного, Н. Г. Богушева, Б. И. Бочкарева, О. П. Волошина, Ю. Г. Карниловича, Ф. И. Миркова, М. М. Нутовича, А. В. Попова, Н. Я. Прокопенко, Г. К. Синяева, Н. Г. Сапрыкина, А. М. Ткаченко, В. В. Филипова, Н. А. Шульгина и ростовчанина В. Д. Честы.