



ВАЛЕНТИН МАНКИН — ГВОЗДИ Б ДЕЛАТЬ ИЗ ЭТИХ ЛЮДЕЙ

**«Гвозди б делать из этих людей:
Крепче б не было в мире гвоздей».**

Н. Тихонов «Баллада о гвоздях»

Манкин Валентин Григорьевич — (19.08.1938–1.06.2014) советский спортсмен, яхтсмен. Трехкратный олимпийский чемпион (в классе «Финн» — 1968; в классе «Темпест» — 1972; в классе «Звездный» — 1980). На Олимпиаде 1976 г. завоевал серебряную награду в классе «Темпест». Чемпион Европы 1973, 1978, 1979 гг. Неоднократный чемпион СССР в различных классах судов. Заслуженный тренер СССР (1984 год) Завершив свою блистательную спортивную карьеру, Валентин Григорьевич стал не менее ярким тренером. В 1988-м году он уехал из СССР в Италию, с тех пор подготовил огромное число яхтсменов мирового уровня, выступающих в разных классах и самых престижных регатах мира. Заполучить Валентина Манкина в 1988 г. в качестве тренера для своей парусной федерации было огромной удачей для итальянцев. И они этого не скрывают. Одним из первых учеников Манкина стал Лука Девоти, завоевавший серебро в классе «Финн» на Олимпиаде в Сиднее в 2000 г. У Валентина

Григорьевича тренировались практически все звезды современного итальянского паруса — Алессандра Сенси (олимпийская чемпионка и чемпионка мира), братья Сибелло (чемпионы Европы в классе 49er), а также молодые Джулия Конти, Диего Негри, Андреа Трани, Габрио Дзандона. До самых последних дней он был очень активен и работал с неугасаемым азартом, также поддерживал контакты и с российскими финнистами.

Валентин Григорьевич Манкин родился 19 августа 1938 года в Киеве долгое время жил с родителями в тесной коммунальной квартире. Отец его работал строителем, а мать заведующей в поликлинике.

Однажды, после возвращения из пионерлагеря, отец отвел Валю бассейн. Плавание пришло на смену всем увлечениям. Вероятно, в классе Манкин стал самым заядлым физкультурником. Прямо после уроков оставался на занятия гимнастической секции. Потом домой, хватив на кухне что-нибудь перекусить, бежал играть в футбол.

Парусом Валя стал заниматься, пожалуй, так же неожиданно, как свое время плаванием. Закончилась тренировка в открытом бассейне «Водника» на Трухановом острове. На соседней водной станции «Меда»

ребята готовили к плаванию яхты. Один из них, тот, что постарше, показался Манкину главным. Его Валя и спросил нерешительно: нельзя ли и мне заниматься с ними? Улыбнувшись и не задав и единого вопроса, парень предложил помочь ребятам: «Приживешься, считай, что зачислен».

То было время самого высокого подъема парусного спорта в Киеве. Нет, украинские яхтсмены не отличались выдающимися спортивными достижениями. Но была искренняя увлеченность парусом. Каждый в душе был мореплавателем, хотя не каждый в своей жизни видел море. Всего три швертбота — две «эмки» да один «Олимпик» — были тогда в хозяйстве Николая Дудника, тренера парусной секции «Медика».

К концу лета проходило первенство города. Заболел матрос на эмке Дудника, и Николай взял Валю в гонку. Заняли они шестое место. Но вскоре Дудник, оканчивающий институт, уходил с тренерской работы. Парус в «Медике» прекращал свое существование. И тогда случай привел юношу в лучшую парусную секцию Киева. Группировалась она на водной станции ДОСААФ. Тренером был Сергей Машовец. То был человек, в лучшем смысле свихнувшийся на парусе.

Навсегда Валентин Манкин запомнил свой первый выход на «Олимпике» в летний день 1954 года. А в 1955 году он окончил вечернюю школу с серебряной медалью и поступил в строительный институт на вечернее отделение факультета.

Первыми большими соревнованиями Манкина был чемпионат страны 1956 года в Таллине. Тогда он увидел море, увидел «Финн». Все было тогда в новинку, все впервые. Валентин присматривался ко всему. Домой вернулся с девятнадцатым местом и с дневниками, заполненными эскизами, расчетами. Он донимал расспросами всех, к кому только мог подступиться.

Весной 1957 года, посоветовавшись с Машовцом, Манкин стал заниматься академической греблей. Сам не заметил, как постепенно увлекся. Прошло два ме-

сяца, и вдруг его совершенно неожиданно послали на первенство страны в Москву — больше некого было выставить в одиночке.

В этих единственных в жизни гребных соревнованиях Валентин не просто увидел знаменитых мастеров. Стартовал вместе с ними! В предварительном заезде — с В. Ивановым, в утешительном — с А. Беркутовым...

С 1959 года началось производство лавсана и было разрешено выступать под синтетическими парусами. Началась погоня за фирменными парусами. Даже на первенство города, даже гонщику, который не научился как следует управлять яхтой, считалось зазорным выйти под «тряпками». У Манкина в те времена были паруса, как у большинства, хлопчатобумажные. Синтетический парус имеет преимущество. Прежде всего, он жестче, не вытягивается от ветра, его форма не зависит от капризов погоды. Как же нейтрализовать это преимущество? Валентин купил стеариновые свечи, растопил их и начал пропитывать этой смесью свой парус. Покрывал стеарином, гладил. Давал застыть и снова начинал все сначала. Парус становился жестким, блестящим. Под ним он и выступал на чемпионате страны в Одессе в 1959 году. Тогда и получил свою первую золотую медаль.

Следующий год — олимпийский. Валентин мечтает поехать в Рим, хотя еще ни разу не стартовал в международных регатах, если не считать победную Балтийскую 1960 года, на которую, впрочем, тогда редко приезжали именитые гонщики. Чемпионат страны выигрывает Чучелов, он и отправляется в Рим.

В 1961 и 1962 годах Валентин Манкин выигрывает первенство страны. Но международные старты продолжают оставаться для него закрытыми. Лишь в 1963 году впервые принял участие в соревнованиях за границей — в знаменитой Варнемюндской регате. Знаменита она тем, что всегда собирает много сильных гонщиков, особенно в классе «Финн», очень популярном среди хозяев регаты.



Попав в компанию сильнейших «финнистов» мира, Манкин увидел свои просчеты в тактической подготовке. Он понял, что нужно коренным образом менять систему тренировок: отрабатывать отдельные элементы, создавать искусственные ситуации и искать из них более рациональный выход. А для этого необходимо было собрать группу из одинаковых по качеству судов. И работать вместе с этой группой.

У яхтсменов линия старта на воде не очерчена. Обозначен лишь створ между двумя знаками, величина которого колеблется от нескольких десятков метров до сотен. И вот этот створ всегда является ареной 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. Вот это-то умение взять старт с разгона и отрабатывал Валентин 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.

А ситуация предолимпийского лета 1960 года повторилась в 1964 году. Причем в еще более жестком варианте. Снова Манкин с Чучеловым были претендентами на участие в Олимпийских играх. И снова перед ними были поставлены жесткие условия: каждый старт — отбор. А это значит — ни малейшего послабления себе на протяжении целого сезона.

Когда окончательно решался вопрос, верх взяло то, что у Чучелова был большой опыт международных стартов, в том числе «серебро» Рима. В 1964 году Манкин выиграл Черноморскую и Балтийскую регаты, занял четвертое место в «Золотом кубке». На первом для себя чемпионате Европы Валентин уступил только Демелю. Манкину первому среди яхтсменов присвоили звание мастера спорта международного класса. В 1965 году он становится призером европейского чемпионата.

В 1967 году «Золотой кубок» в классе «Финн» — это неофициальное первенство мира — разыгрывался в Ханко. Участвовало в нем более полутора сотен спортсменов. Манкин стартовал на своей старой боевой яхте «Финн-636» — «Эскимо». По сумме семи гонок у Валентина был лучший результат, но с выбросом худшей гонки он оказался вторым. Это было самое удачное соревнование Манкина на первенстве мира.

Все ближе XIX Олимпийские игры. Основные конкуренты нашего яхтсмена — Раудашль, Кувайде, Брудер, Аккерсон, Демель... У каждого гораздо больший опыт выступлений в крупных международных соревнова-



ниях. К тому же — удачных. Кувайде — трижды чемпион мира и победитель XVIII Олимпийских игр. Раудашль — чемпион мира и Европы. Демель — Европы.

Валентина же продолжали считать гонщиком сильного ветра. А в Акапулько обещаны тихие ветры, значит, нужно овладевать хождением в таких условиях. В тихий ветер огромное значение приобретает вес яхты, а, следовательно, и вес самого гонщика. Каждый лишний килограмм — это потеря в скорости, а значит, преимущество соперника. И пришлось за целый год до Олимпиады сесть на строгую диету. Готовился к тихим ветрам Манкин и тактически.

Отработка стартов была в том сезоне главной его целью. Акапулько-68 засвидетельствовало, что она достигнута. Во всех гонках Валентин уходил со старта в лидирующей группе. А между прочим, «Финнов» на Олимпиаде было больше, чем лодок любого другого класса, — 37. Валентин Манкин вспоминает в своей книге «Белый треугольник» о своей первой Олимпиаде: «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, отъежусь после Олимпиады. Сделал зарядку. Включил проигрыватель. Это у меня уже



вроде ритуала — когда волнуешь, 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». 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 обогнал 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: ре-



шил все-таки держать вес. А наутро ветер усилился до пяти баллов. И чего голодал?

Стартовал снова удачно, но ход у лодки неважный. Почти сразу после старта лопнул ремень от крена с правого борта. И теперь, чтобы откренивать 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 Раудашль, и Брудер. Брудер подал протест на американца, который во время огибания знака навалился на него. Между прочим, и накануне американец был не безгрешен: навалился 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, запрокинуть 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 увереннее. Зато у экипажа «Летучего голландца» настроение упало. Рвалов с Пильчиным не любили тихого ветра, да и собственный вес их никак не настраивал на оптимистический лад: слишком великоват.

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 какого-то 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 рванул хорошо. Так и держался всю дистанцию в первой пятерке. Тут же были и Раудашль, и Альбарелли. Пока мы еще не контролировали друг друга. Просто старались как можно удачнее провести гонку. На последнем знаке Раудашль 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. Снова два балла. Снова палит солнце. Выбирая место на старте, все время поглядываю, а где Раудашль. Мне важно не выпустить его вперед. Конечно, желательно и самому прийти поближе к первым, если уж не удастся первым.

Слабый ветер выматывал ужасно. 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, Раудашль резко повернулся 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, назавтра задание то же: пройти получше и не выпустить Раудашля.

Вечером Игорь Николаевич долго возился с моими ногами — массажиста с нами не было. 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 почему же нервничаю? 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



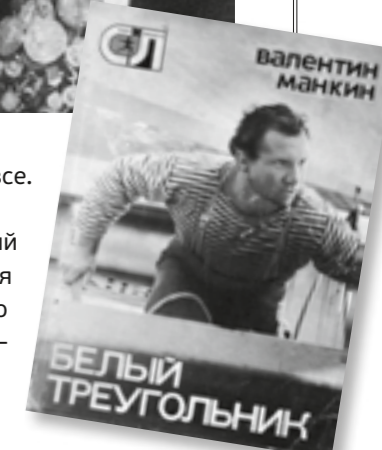
даже проиграть Хуберту, но немного, чтобы мое преимущество сохранялось по сумме минимум на десять очков. Все ясно, все просто. А на самом деле ох как не просто...

Прямо 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.

Раудашль 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 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. Сцепив зубы, я силой заставил себя повторить маневр Раудашля. Понимал, что проигрываю на этом гонку. Но твердо знал, что, не выпуская соперника из-под контроля, выигрываю эту 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».

В 1969 году Международный парусный союз внес изменения в олимпийскую программу. Было введено два новых класса — «Темпест» и «Солинг». И Манкин принимает решение перейти на «Темпест». В том же году началась его служба на Черноморском флоте — Манкин стал окончательно морским человеком. В Киле в 1970 году он с Володей Витюковым занял второе место, проиграв 0,1 балла французскому Троппелю. Но на чемпионате мира в Киброне они оказались только десятыми.

Следующий, 1971 год, как и прошлый, начался Кильской регатой. И снова — второе место. Только в экипаже



был уже другой шкотовый — Евгений Калина, бывший рулевой «Летучего голландца». С Калиной они тоже продержались вместе только сезон. Евгений не хотел чувствовать себя только шкотовым. В олимпийский сезон Манкин входил Виталием Дырдырой — офицером, преподавателем Киевского высшего военно-морского политического училища. Виталий сам ходил на «Финне», но согласился стать матросом, поняв, что это нужно для дела.

Регата Олимпийских игр 1972 года проходила в Киле. Киль встретил штилем. Манкин вспоминает:

**ГАС МИЛЛЕР (Gus Miller), США,
один из старейших финнистов США,
участник Олимпийских игр**

Впервые я встретился с Валентином Манкиным в 1976 году в Кингстоне, на олимпийской регате, где он гонялся на Темпесте. Нас познакомил Андрей Балашов. А Деннис Коннор, который случайно на берегу столкнулся с Манкиным, сказал ему тогда: «Я тебя обойду». В следующий раз, когда я увидел Денниса на воде, он шел за Манкиным в его ветровой тени. А Манкин летел полным ходом, как будто он был на Финне. В итоге Манкин взял на той Олимпиаде серебро, а Деннис — только бронзу. Валентин любил парусный спорт и учил этому других. Однажды в Таллинне в гостинице Спорт наши номера оказались рядом. У него на столе лежала стопка тетрадей, где были выписки из журнальных статей о парусных гонках, которые он делал в течение многих лет. Но самое интересное не это, а то как он мыслит. В основном, он гонялся интуитивно, но то, что требовало систематизации, как например, правила гонок, откладывалось у него в голове причудливым геометрическим узором. Насколько он был сильным и волевым? Как-то он рассказал мне историю, сразу после того как сошел лед, он вышел на воду на одно из подмосковных озер. И идя полным курсом, он перевернулся, сумел быстро поставить лодку, но не смог поставить руль, и снова перевернулся. Вскоре он понял, что если останется в воде, то умрет от переохлаждения, и поплыл к берегу. Расстояние составляло около 200 метров, нашел на берегу чью-то дачу, влез туда и развел огонь, чтобы согреться и высушиться. После этого полным курсом он всегда шел очень осторожно. В Мексике Манкин завоевал свое первое олимпийское золото в классе «Финн», точно зная, как переделать верхушку мачты «Финна», которая досталась ему по жеребьевке. К тому времени, как остальная часть флота выяснила, что он сделал, гонки уже подходили к концу, и он слишком далеко оторвался ото всех, чтобы его можно было догнать.

«Ветер, он и тактику диктует. Конечно, тактика не самоцель, а средство для выполнения какой-либо задачи. После двух первых гонок олимпийской регаты в Киле некоторые меня упрекали: риска, мол, у тебя маловато. И верно — не собирался я рисковать без нужды. Хорошо, если повезет и вверх взлетишь, а если вниз упадешь — что тогда? Ведь дело не только в тебе, в твоём личном успехе — команду подведешь! Я же знаю: придерживаясь «золотой середины», при моем опыте почти всегда можно в шестерку лучших войти, очки команде принести. А когда основа заложена, когда видишь, что есть возможность для обоснованного риска, тогда рискуй! У нас в Киле так было в двух гонках — в третьей и шестой. Начальную мы выиграли, хотя шли как в аквариуме — кругом зелень, водоросли откуда-то ветром нагнали; после второй стали лидерами. А вот если бы рисковали в седьмой гонке, то провалились бы.

Парадоксально, но факт: шедшего вслед за нами англичанина Алана Уоррена устраивала в заключительной гонке не только победа, но и... проигрыш нам, при условии, что мы вместе с ним не попадем в шестерку. В зачет худшая гонка не идет, и по очкам он мог оказаться впереди нас, выиграть золотую медаль. Уоррен долгое время лидировал в олимпийской регате. Газеты писали о нем как о наиболее вероятном чемпионе. Но в предпоследней гонке англичанин вынужден был уступить первенство нам. Это так сильно его расстроило, что он забыл о честной борьбе. Один из любимых моих писателей Эрнест Хемингуэй, хорошо знавший спорт, как-то заметил: «Спорт учит честно выигрывать. Спорт учит с достоинством проигрывать. Словом, спорт учит всему — учит жизни». Уоррен, вероятно, забыл, что проигрывать нужно с достоинством. Он взял да и подал вдруг протест на нашу яхту: мол, она норвежцу старт помешала брать. Сам норвежец весьма удивился, узнав об этом. Решил я поговорить с Уорреном, искал, искал — не нашел. Он, оказывается, прятался от меня: стыдно ему было. Протест есть протест. Пошел я в судейскую коллегию. Один, без переводчика. И по-английски говорю примерно следующее: «Я выступаю на международных соревнованиях много лет. Провел свыше тысячи гонок. Ни разу протеста не подавал и на меня не было подано. Это первый такой случай. Как Уоррен мог видеть случившееся, если он в этот момент находился в двухстах метрах от нас?» Начертил я схему старта, объяснил все, как было на самом деле. Проверили — оказалось верно. Кончилось это тем, что Уоррен взял свой протест обратно.

И вот после такого случая вышли мы на седьмую гонку. Уоррен рядом с нами. Мешает. Когда в пределах правил, когда нет. Ведь знает, что я протест не подам. Ему выгодно, чтобы мы оба «завалились». Тогда он, как алхимик, олимпийское «серебро» в «золото» переплавит. Стали и мы маневрировать. Опыт-то у меня есть: как-никак третья олимпиада! Правда, в Токио я был запасным, но гонки все видел. Через час Уоррен понял, что «ерша глотать с хвоста нельзя», —



**ВИКТОР КОЗЛОВ,
двукратный Чемпион СССР в классе «Финн»**

В 1957 году меня судьба столкнула с Валентином Манкиным на Горьковском море, на первенстве СССР. Мы с ним в последний день соревнований уединились, по душам хорошо поговорили. И честно говоря, уже на этой встрече мне была понятна моя и его роль. Я отлично понимал его преимущество, и что он готов на все для достижения цели. Так он эту линию он и держал. Я, к сожалению, в этом плане слабее и менее выносливее, но он выбрал меня в помощники, и пять лет я вместе с ним выезжал на международные соревнования, и мы взаимно друг другу помогали, понимали без всяких слов. То есть, честно признаюсь, у меня отношения с ним были просто прекрасные. Учитывая его заслуги, трехкратный олимпийский чемпион, многократный чемпион Советского Союза и так далее. Он показал нам пример трудолюбия, дерзости и выносливости. К сожалению, время идет, и совсем недавно Валентин Григорьевич ушел из жизни — великий парусник Советского Союза.

нас голыми руками не возьмешь. И придумал новый тактический ход — в сторону ушел, решил рискнуть. «Поймает» ветер — его счастье. Нет — так все равно «серебро» достанется. А нам какво? Пойдешь за ним — вместе и «завалишься». Ему это только на руку. Мы же обязательно должны быть в шестерке. Нет, не стали мы рисковать. Пошли, как все. И были третьими. Уоррен финишировал лишь восьмым. Не пришлось ему стать олимпийским алхимиком!



После вручения наград подошли ко мне местные болельщики, поздравили, попросили поближе показать медаль. А один из них спрашивает: «Интересно, сколько она весит?» «Для нас килограммов двадцать» — отвечаю. «Как так?» «Да вот так: я за регату потерял в весе килограммов десять и напарник мой не меньше». «Какое же теперь у вас желание?» — допытывается все тот же болельщик. «Хорошо выспаться».

Мы ведь спали по три-четыре часа в сутки. Во время гонок усталость как-то не чувствовали — на нервах держались. Эти восемь дней, наверное, целого года нам стоили. А когда наступила разрядка — на ходу спать хочется».

После Мюнхена Виталий Дырдыра возвратился на «Финн». Манкин снова занялся поисками шкотового. Вадим Акименко парусным спортом занимался уже несколько лет, хотя никаких достижений на его счету не было. Студент института физкультуры. Главное, что тогда понравилось Валентину, это его рост — под два метра. В 1973 году Манкин наконец завоевал звания, о которых так долго мечтал: он становится чемпионом мира и Европы. Но в 1974 году по различным причинам он не принимал участия в гонках.

Все шло по плану, и вдруг, когда Манкин брал Вадима в экипаж, он поставил перед ним два задания личного плана: окончить до Олимпиады институт и не жениться. Институт он окончил, а второе требование показалось ему слишком уж суровым. Ждать несколько месяцев, пока пройдут Игры, он не захотел. И, катаясь на водных лыжах с молодой женой, неудачно «приземлился», выходя на берег. В результате получил сотрясение мозга. И это накануне Олимпиады! Врачи усиленно лечили Акименко и поставили-таки его на ноги.

Еще один отрывок из книги Валентина Манкина: «Первая гонка. Тихий ветер. Спокойная гладь озера Онтарио. Мое третье олимпийское утро. Знакомые предстартовые хлопоты. Здесь не Анапулько, здесь



не нужно ждать, пока буксир вытащит твою яхту на дистанцию. Здесь все ближе, все проще и труднее. Поглядываю на высокие берега. Что-то сорвется с них? Когда? В чьи паруса?

Сразу со старта мы с Коннером оторвались ото всех и повели борьбу между собой. Мне повезло больше. А на следующий день точно так же ушли от всех Коннер и Альбрехтссон. Ветер усилился до среднего, и швед шел первым. Наш «Темпест» — четвертым.

В третьей гонке яхта Коннера развила просто невиданную для тихого ветра скорость. Даже не мешало ей то, что шкотовый весил под сто килограммов. «Темпест» будто летел над волнами. Но его все же смогли опередить испанцы и шведы, а мы снова были четвертыми. В последний день перед перерывом одна за другой пересекли створ яхты Мареса, Альбрехтссона и наша.

Перерыв в регате, так считается, предоставляется для отдыха. Но напрасно искали бы вы в этот день отдыхающего яхтсмена. Одни колдуют над своими лодками, другие сидят за расчетами — все заняты делом. Остается меньшая часть соревнований — три гонки, но, как правило, именно они решают судьбу регаты. Поэтому и готовятся гонщики к ним очень тщательно. Анализируют проведенные, выясняют, где ошиблись, сравнивают себя с соперниками, выискивая, где кто оказался удачливее и почему. Намечаются задания на оставшиеся дни.

Яхтсмены работали, а ветер, кажется, на самом деле решил отдохнуть. Не проснулся и тогда, когда судьи давали старт пятой гонке. Еле-еле пошевеливал паруса, менял направление. Мы даже финишировали

под спинакером вразрез со всеми правилами. Записали в свой актив второй приход. Шведы и американцы — в конце десятки.

Но общие результаты после пяти гонок были настолько плотными, что никого нельзя было назвать явным лидером. Лишь шестой день кое-что прояснил. Мы финишировали третьими и обеспечили себе медаль. Но какую? У Джона шансы были лучше. Теоретически его можно было обойти. Для этого нам нужно было не только выиграть последнюю гонку, но и опередить Джона на четыре места. Практически осуществить такое, да еще когда в соперниках Альбрехтссон, очень сложно. И мы не смогли этого достичь. Случилось все наоборот. Джон был первым, мы — пятыми.



На пьедестале стояли втроем, как и мечтал Коннер, но несколько в ином порядке. Золотую медаль получили шведы, мы — серебряную, американцы — бронзовую. Уве Марес стал четвертым, а Милоне — пятым. Огорченные неудачей англичане — Уоррен занял четырнадцатое место — после финиша подожгли свой «Темпест», и он, пылающий, пошел на дно. Так они расправились чуть ли не с единственной в стране лодкой класса «Темпест».

После Монреаля «Темпест» был исключен из олимпийской программы. На парусе яхты Манкина появилась звезда. В новом классе «Звездный» шкотовым у него стал Александр Музыченко. За те четыре года, что «Звездник» не имел олимпийского статуса, в СССР практически погубили все яхты этого класса. Полной растерянностью обернулось возвращение «Звездника» на дистанцию Олимпиад. Еле разыскали для Манкина одну-единственную яхту, ту, на которой Борис Будников выступал в Киле в 1972 году. Даже в 1979 году на старт всесоюзных регат выходили считанные «Звездники».

В Киле в 1977 году на чемпионате мира Валентин Манкин стал пятым. И это был успех. Ведь в первом чемпионате на «Темпесте» он был только десятым. Тем более соперники все опытные, настоящие морские волки. В те недолгие годы, когда «Звездник» был исключен из олимпийской программы, большинство из них пытались найти счастье в других классах, но и свой основ-

ной не оставляли. И как только «Звездник» вернули на олимпийскую дистанцию, все они тут как тут!

И второй сезон в новом классе складывался неплохо, хотя начался очень неудачно. В марте Валентин сломал ногу. Так с гипсом он и поехал на регату во Францию. Семь суток в машине за рулем до Марселя, а там сразу гонки. Без посторонней помощи не мог забраться в яхту, со временем, правда, наловчился. И на весеннем чемпионате Европы в Италии выступал в гипсе. Даже в июле в Киле на традиционной регате ходил еще с палочкой. Все три соревнования выиграл, хотя почти не тренировался.

В сентябре 1979 года Валентин Манкин снова выигрывает чемпионат Европы. За ним оказались итальянцы Скала и Горла. И вот старый знакомый город Таллин, принимавший олимпийскую регату 1980 года. Основное соперничество в классе «Звездный» развернулось между двумя опытнейшими яхтсменами Манкиным и Раудашлем. Первую гонку выиграл Хуберт. Во второй Валентин берет реванш и выходит вперед. В третьей гонке Манкин неудачно делает первую лавировку, и на финише лишь пятый. Теперь с австрийцем его разделяли какие-то 0,7 очка.

Решающей стала четвертая гонка. Манкин — первый, а Раудашля дисквалифицировали, и на второе место вышел итальянец Горла. В пятой гонке, несмотря на яркое солнце, дул сильный ветер. Но трудность

была не в силе. Ветер дул в одном направлении и заставлял работать на мастерстве. В финишном створе в споре с Хубертом Раудашлем наш яхтсмен выиграл 18 секунд.

Правда, досрочно выиграть Манкину не удалось — победу принесла последняя седьмая гонка. Сразу после победы Валентин позвонил домой. «Неужели первый?» — выдохнула жена. А дочь Ирина, наоборот, восторженно воскликнула: «Я же знала, я была уверена!»

Дочь, кстати, решила поддержать семейные традиции Манкиных и окончила строительный институт. «Великолепной легендой парусного спорта» — назвал Валентина Манкина после окончания Олимпиады президент Международного союза парусного спорта Беппе Кроче.

ИНТЕРВЬЮ ВАЛЕНТИНА МАНКИНА ЖУРНАЛУ YACHT RUSSIA, АВГУСТ 2012 ГОДА

YACHT Russia: Всем известно, что вы стартовали в парусном спорте по современным меркам довольно поздно — в 15 лет, но добились выдающихся успехов...

Валентин Манкин: Да, сейчас обычно начинают лет в 10–11. Я пришел в парус в 15 лет и считаю, что, если бы начал раньше, было бы только хуже. Почему?

ЛЕОНИД КЛЯЙМАН:

На 76 году оборвалась жизнь великого спортсмена, легенды мирового и советского парусного спорта Валентина Григорьевича Манкина. Ушел из жизни трехкратный олимпийский чемпион, серебряный призер олимпийских игр, многократный Чемпион мира и Европы, многократный чемпион Советского Союза, заслуженный мастер спорта, заслуженный тренер Советского Союза. Ушел из жизни в борьбе со страшной неизлечимой болезнью, до последней минуты думая о главном в своей жизни — о парусе! Все последние годы, борясь и надеясь, он просил Бога только об одном — дать ему еще немного времени для того, чтобы еще чуточку поработать, успеть еще чему-нибудь научиться и научить, еще раз ощутить вкус победы, пусть не своей, но своего ученика. «Чем хорош парус?» — спрашивал Манкин и сам всегда отвечал — «Тем, что в нем можно совершенствоваться бесконечно!». И он это делал постоянно, буквально до последнего дня, и стремился передать эти знания своим ученикам. Он говорил: «В парусе нет ничего тайного, все видят твою лодку, все видят, что ты делаешь. Это можно скопировать. Но никто не может скопировать объем вложенного труда, литры пролитого пота, 1000 и более раз повторенных на тренировках действий». И именно это

Манкин сделал своим оружием, именно так он побеждал в парусе и в жизни. Память о нем, о страстно влюбленном в парус, об одержимом жаждой победы великом яхтсмене, будет жить вечно в сердцах его соратников, друзей и учеников!

Мне посчастливилось последние несколько лет быть в близком контакте с Валентином Григорьевичем. Мы часто и подолгу общались по Скайпу, Манкин очень тосковал по родному русскому языку, по возможности свободно говорить и выражать свои мысли. Очень много говорили по метеорологии и о ее применимости к кратковременным дневным гонкам, о выборе стратегии гонки в зависимости от комбинации погодных факторов. Другой важной темой были правила парусных гонок и связанные с ними тактические моменты на старте, огибании знаков, полном курсе. Затем переходили к технике взятия стартов и способах их тренировки. Казалось бы, что нового можно в этом найти? Однако, каждый раз открывались новые детали, суть правил или маневров становилась более понятной.

Когда созванивались, Манкин говорил: «Сегодня работал над фордевиндом», или: «Сегодня отрабатывал первую лавировку». Это означало, что в этот день он мысленно был в море, в уме прокручивал все нюансы того, что должно происходить в гонке, оттачивал маневры, технику, принимал решения

в зависимости от увиденного в природе или от действий соперников. Он не оставлял себя в покое ни на минуту, тренировал память, готовился к семинарам, искал пути более легкого объяснения того, что надо рассказать слушателям, только когда накатывала болезнь жаловался, что сегодня не мог работать.

В апреле 2014 года, после Йерской регаты, небольшой командой тренеров сборной команды мы приехали в Ливорно, чтобы провести 3-х дневный семинар, о котором давно договаривались в течение предыдущих полугодия. И вот, наконец, мы в Ливорно, знаю, что он только что выписался из клиники, звоню Валентину Григорьевичу, слышу только тихое: «Приходи...».

Он встретил меня, опираясь на две палочки, с трудом дыша, и начал давать инструкции как мне завтра завести его машину и повезти его в наш отель, чтобы он читал семинар. «Я же обещал, я должен это сделать!». Какой семинар в таком состоянии! В общем я еле его уговорил провести семинар дома, нас всего пятеро, мы тут легко поместимся... Он согласился. В течение трех дней мы, участники семинара, наблюдали как с каждым днем, буквально с каждым часом, когда он был занят любимым делом, когда он говорил о парусе, его состояние улучшалось, голос креп, в глазах загорался огонь и крепла надежда, что ему

Потому что в детстве человек растет, развивается физически, и важно, чтобы это развитие не было однобоким. Первое мое увлечение — плавание. Еще я занимался год акробатикой, два года бальными танцами, а также гимнастикой, греблей... Но главным все-таки было плавание — это хорошая школа для развития координации, физической силы, выносливости. Благодаря плаванию я научился тренироваться, правильно распоряжаться своим временем, ставить задачи — словом, привык к спортивному режиму. Но мне не было дано стать чемпионом в нем и бить рекорды в брассе, которым я тогда увлекался. Дело тут в природных данных: у меня всего лишь 42–43-й размер ноги, а надо было иметь 45-й.

Я играл также в водное поло. Но и тут возникли проблемы: если бы у меня, например, пальцы рук были на 2 см длиннее, то я мог бы стать успешным вратарем. И вот как-то раз я шел убитый горем после матча, в котором мы проиграли со счетом 1:15. Он проходил на Днепре, потому что бассейн был закрыт. Шел и думал, что делать. И тут увидел ребят, которые чинили лодку. Я решил, что это гребцы, и спросил, можно ли поработать с ними. Они разрешили и дали паяльную лампу, при помощи которой снимают старую краску с корпуса лодки, а потом сказали: «Мы парусники».

Но я все равно остался с ними. Оказалось, что это была секция ДСО «Медик», которая имела свою водную станцию. Я начинал матросом на «Эмке», в Киеве на тот

еще немного удастся поработать, еще немного принести пользы. Когда мы прощались, мы были уверены, что осенью, в конце сезона мы опять встретимся, чтобы понять куда дальше двигаться, что получилось, а что нет. Но буквально через месяц его не стало... Та встреча оказалась последней. Последний раз, когда он позвонил, сил хватило только на совет: «Найдите на сайте «Звездников» детальные описания гонок чемпионатов мира, они часто гонялись в Сантандере, раза два или три, там должна быть полезная информация...». Это он думал о гонках на предстоящем чемпионате мира в олимпийских классах, где будут разыгрываться первые лицензии на Олимпийскую регату в Рио-де-Жанейро.

Его последний выход в море состоялся 27 июня, его провожали Президент ISAF и Итальянской Федерации Карло Кроче, дочь Ирина, внук Дмитрий. Итальянская парусная общественность была представлена Александрой Сенсини, тренерами Федерации и всеми, кто был близко знаком с Валентином, как его называли итальянцы. Со стороны Российской Федерации в церемонии приняли участие Александр Музыченко, завоевавший в экипаже с Манкиным золотую медаль в 1980 году в классе Звездный и я, исполнительный директор ВФПС. По воле Манкина и его семьи церемония прошла скромно без привлечения СМИ, его прах был развеян над морем. ■



момент было 50–60 лодок подобного класса. Занимался с нами Николай Дудник, в то время студент мединститута и по совместительству тренер по парусному спорту.

Зимой мы изучали теорию, летом я ходил матросом, драил лодку, учился узлам и с завистью поглядывал на секцию ДОСААФ — там были очень хорошие яхты и спортивная атмосфера. Через некоторое время я перешел туда. Тренером там работал Сергей Машовец — человек, для которого не было жизни вне паруса, вне его романтики, вне его истории, традиций. Как он умел говорить о нем! Мы слушали, забыв обо всем на свете! Сергей Машовец остался для меня единственным тренером на всю жизнь. Он дал мне путевку в большой спорт.

Это профессионал очень высокого класса. Я и сейчас часто ему звоню, мы вместе анализируем

какие-то ситуации, нюансы, возникающие в ходе подготовки моих подопечных.

Сейчас начинают заниматься парусом очень рано, но на физическую подготовку особого внимания не обращают. Сразу рвутся к результатам, срывают нервную систему и «перегорают». На мой взгляд, начинать надо действительно в самом юном возрасте, но с другого — с романтики паруса. Необходимо прививать любовь к нему, но параллельно молодой человек должен заниматься другими видами спорта, причем с профессиональным тренером.

Я же, как уже сказал, в 15 лет умел хорошо плавать, обладал прекрасной координацией, мой организм привык к ежедневной нагрузке. Все это нарабатывал в других видах спорта. В 17 лет я выиграл первую регату новичков в Киеве, через три года, в 1958-м, завоевал брон-

зовую медаль чемпионата СССР по парусному спорту, а в 1959 году прошел отбор на Олимпийские игры.

YR: То есть всего за четыре года вы прошли путь от новичка до самого высшего уровня в спорте?

В.М.: Получается так. В юности я и физически, и морально был готов выиграть любую регату. Чувствовал себя очень сильным. Правда, на Олимпиаду в Рим (1960 г. — Прим.) я не попал — мне не дали паспорт и визу. Как я узнал позже, кто-то отправил письмо в органы, что я якобы говорил о том, что не вернусь в Союз, если проиграю. Но я не опустил руки, окончил Киевский строительный институт, работал и ждал, когда придет мой день. И дождался, правда, через восемь лет.

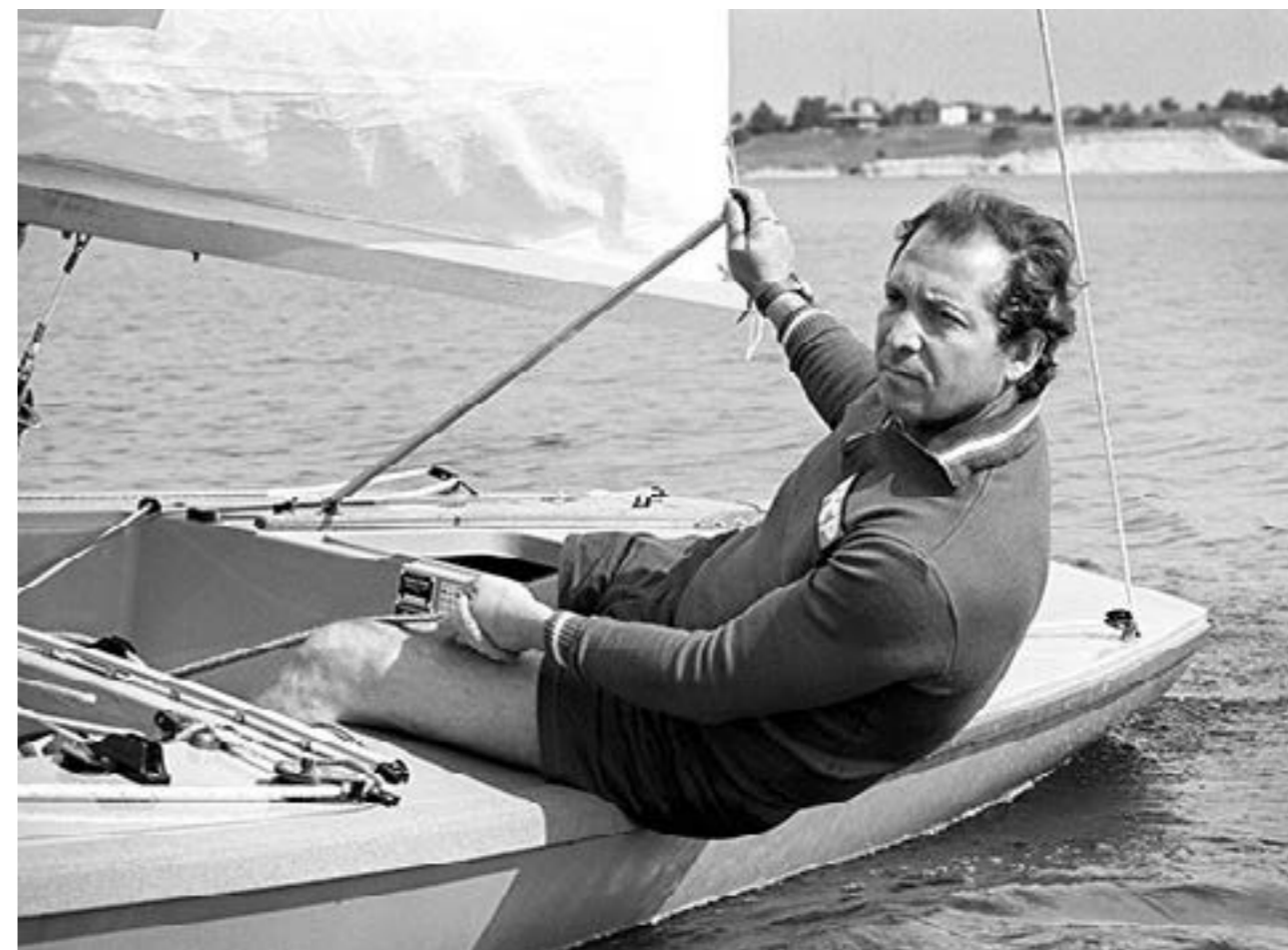
YR: Какая из олимпийских медалей для вас самая дорогая?

В.М.: Конечно, первая «мексиканская». До нее как раз и были эти восемь лет ожиданий, подготовки, сомнений. Я уже довольно долго успел поработать инженером. Мне было почти 30 лет, время на подготовку удавалось выкраивать с трудом. Но долгие годы ожиданий закалили мою нервную систему. И это очень помогло мне на той Олимпиаде, ведь она проходила в непривычных для нас условиях. В Мексике было очень жарко, вода как парное молоко. И очень слабые ветра. Яхтсмены, у которых был большой вес, в этих условиях всерьез рассчитывать на успех не могли. Когда я приехал туда, весил 90 килограммов, но по-

сле двух недель упорной подготовки мне удалось сбросить 14 кг! Первые гонки прошли при среднем ветре, мне удалось захватить лидерство, а потом, когда ветры стихли, удержать его и победить. Эта победа стала для меня итогом 15-летней работы на лодках «одиночках». Да и время то было замечательное: много вдохновляющих примеров из других видов спорта — Латынина, Шахлин, Брумель. Какие имена! Эти люди не раз преодолевали себя и многого добились.

YR: А чем вам запомнилась Олимпиада-80, 30-летие которой сейчас отмечают в России?

В.М.: Московские Игры были четвертыми в моей карьере. В 1980 году я выступал уже в классе «Звездный» вместе с Александром Музыченко. Он сибиряк, человек с сильным характером. Мы понимали друг друга без слов. В акватории Таллинского залива, где проходили соревнования, очень трудные условия, ветра там непостоянные, но этот залив был мне знаком по многим балтийским регатам. Я начал гоняться там еще в 1961 году. В Таллине существовал также прекрасный олимпийский центр. Нас окружало много друзей, которые нас поддерживали во всем. И мы не думали с Александром Музыченко об общем весе экипажа, мы искали кратчайшую траекторию движения... Я, конечно же, помню и церемонию закрытия Олимпиады-80 и до сих пор с наслаждением слушаю песню Александры Пахмутовой, которая тогда прозвучала.





YR: Вам легче было гоняться одному или в экипаже?

В.М.: Одному. Но это вовсе не значит, что мне было некомфортно с кем-то из моих партнеров по экипажу. Все они замечательные люди и выдающиеся спортсмены. Но начинал я все-таки как одиночка. Привык полагаться прежде всего на самого себя. Это помогло мне, кстати, безболезненно менять «классы». Ведь рулевой должен быть всегда примером, ведущим звеном в экипаже. Только тот рулевой, который сам добивается максимального результата, может требовать от матроса полной отдачи.

YR: Как получилось, что вы стали тренировать итальянскую команду?

В.М.: Началось все в 1988 году. Сразу после возвращения с Олимпиады в Сеуле. Я решил завершить карьеру, и мне предложили стать главным тренером сборной Союза по парусу и «в нагрузку» взять все водные виды спорта. Вот так — либо все, либо ничего. Так я стал начальником Управления по водным видам спорта Госкомспорта СССР. Но скоро наступили нелегкие времена для моей семьи — после аварии в Чернобыле у моей дочери начались проблемы со здоровьем, требовалось лечение за границей. И все сложилось удачно для меня: после успешного выступления сборной на Играх доброй воли в Сиэтле «Совинтерспорт», игравший в те годы роль такого агентского бюро почти для всех советских спортсменов, заключил контракт с итальянцами, и я стал тренировать яхтсменов итальянской сборной. Дочь мы сразу определили в одну из итальянских клиник. Потом Союз распался, и возвращаться стало, в общем, некуда. Я заключил с итальянцами уже свой контракт. Сенсини, Девоги и многие другие яхтсмены — это все ученики из моей первой группы. В ней было человек двадцать. И все они сейчас в профессиональном спорте, участвуют в крупнейших проектах, они тактики, стратеги и т.д. А я по-прежнему учитель — один подопечный вырос, беру другого. Сейчас некоторые из моих первых учеников уже сами занимаются тренерской работой, некоторые превзошли меня, и я очень горжусь этим. Я помогаю им в чем-то и одновременно учусь у них.

YR: Поделитесь секретом успеха

В.М.: Здесь не было профессиональных тренеров по парусному спорту. Это была работа по совместительству. Она и называлась даже — *accompagnatore* — «сопровождающий». Я много времени посвятил анализу мирового парусного спорта и создал свои программы, можно сказать, целую систему, поскольку хорошо знаком с другими видами спорта, заимствовал кое-что и оттуда. Я переселился в Ливорно, где был центр олимпийской подготовки. Потом, правда, этот центр закрыли, а новый так и не построили.

YR: Неужели в Италии нет центра парусной подготовки?

В.М.: Нет. Тренируемся где попало. Правда, итальянская федерация нам помогает: оплачивает все расходы — на машины, тренеров, решает многие организационные вопросы, но проблем по-прежнему немало. В частности, с «Лазером» — не выросли одиночки. Основное внимание уделялось «Оптимистам». Они интенсивно начинали заниматься в 10–12 лет, а потом, когда наступал переломный возраст, многие перспективные юниоры уходили из спорта. Сейчас мы начинаем активно работать именно с 15–16-летними яхтсменами, а «Оптимисты» не получают никаких субсидий и тренируются самостоятельно на уровне клубов.

YR: В Италии, кстати, дети рано начинают заниматься парусом?

В.М.: Да. Повторюсь, начинать ходить на яхте можно в любом возрасте, хоть в год, но интенсивные занятия, на мой взгляд, в юном возрасте противопоказаны. Ребенок сначала должен набраться сил. В Италии практически все, кто ко мне приходит заниматься на «Оптимистах», имеют почти нулевую не только теоретическую, но и физическую подготовку. Некоторые на перекладине подтянуться не могут. А что слабому яхтсмену делать на воде в сильный ветер, как он будет справляться с ним?

YR: Вы тренируете еще и яхтсменов, выступающих в классе «Звездный»?

В.М.: В прошлом году я взял еще и «Финистов».

YR: Как вам работаете в Италии?

В.М.: Я работаю и счастлив. Я занимаюсь парусом 24 часа в сутки. Для этого здесь есть все — море, лодки, ветер. И потом здесь чтят традиции. В нашей стране сломали старую систему, а это привело к хаосу во всем, в том числе и в спорте. Но я знаю, что Россия полна сил и талантов, и я верю в нее.

YR: Популярность парусного спорта в последнее время в мире растет?

В.М.: Думаю, да. Не так быстро, правда, как хочется. Раньше мы не думали о деньгах, а сейчас жизнь стала сложнее, молодежи нужна мотивация. Да и для зрителя парусный спорт попрежнему сложен, в правилах много неясностей.

YR: Какое у вас впечатление о последнем America's Cup?

В.М.: Это состязания богатых людей, сделавших для себя парусные «игрушки». Мне понравились эти быстроходные штуки. Но это уже, конечно, не парусное соревнование, а борьба кошечек, совсем иной вид спорта.

YR: Как вы относитесь к тому, что в современном профессиональном парусном спорте путь наверх молодежи практически закрыт: несколько десятков яхтсменов кочуют из проекта в проект?

В.М.: Да, в больших проектах хозяин команды может «купить» себе того яхтсмена, которого хочет. И мне кажется, тут все справедливо. Люди, достигшие в парусе немалых профессиональных высот и посвятившие себя ему целиком, имеют возможность зарабатывать, даже будучи уже в весьма зрелом возрасте. Пусть молодежь трудится, выходит на тот же уровень, доказывает свою конкурентоспособность.

YR: Кого вы считаете яхтсменом всех времен и народов?

В.М.: Когда в 1953 году я впервые попал в яхт-клуб «Медик» в Киеве, то на стене увидел портрет Пауля Эльвстрема. С тех пор считаю его образцом яхтсмена. Для меня он идеал.

YR: А сейчас кто вам импонирует больше всего?

В.М.: Мне нравятся Роберт Шайдт и особенно Бен Эйнсли. Они выросли на моих глазах, я всегда следил

за ними. Это две звезды, которые всего добились благодаря кропотливому труду и безграничной любви к парусному спорту.

YR: Российские яхтсмены обращаются к вам за консультациями?

В.М.: Да, время от времени обращаются. Я поддерживаю связь со своими коллегами и знаю о проблемах российского парусного спорта. И всегда готов поделиться собственным опытом и помочь, когда надо. Ведь я родился в Советском Союзе. Это моя единственная Родина и то место, куда я каждый год приезжаю в отпуск.

YR: Как вы оцениваете перспективы российских яхтсменов?

В.М.: Мой совет — уделить как можно больше внимания одиночкам, например, классам «Финн» и «Лазер». Это недорогие классы, достигнув в них каких-то высот, можно без особых проблем пересест на любую другую лодку. Это более верный путь к успеху и наименее затратный. Ну и, конечно, особое внимание нужно уделять сейчас подготовке тренеров. Сильного спортсмена может вырастить только сильный учитель. Если бы не было Сергея Машовца, не было бы и меня как спортсмена. Мне бы очень хотелось, чтобы в России появились настоящие тренеры и парусные школы и чтобы лодки были доступны по цене. Должен появиться и какой-то недорогой национальный класс. В Россию нужно верить, это великая страна, которая дала нам жизнь и заслуживает, чтобы мы ее отблагодарили. ■

