

**«ВОСПИТАНИЙ СВЕТЛЫЕ ЧУВСТВА  
СТАНУТ СИЛЬНЕЙ ЧЕМ ДОЛЬШЕ ЖИВЁШЬ»**

**Р**одился я в 1939 году в городе Сталинграде в семье рабочих тракторного завода. Детство моё пришлось на трудные военные и послевоенные годы. В настоящее время я имею статус «Дети военного Сталинграда», поскольку был свидетелем той страшной войны. В августе 1942 года мне было 3 года, когда фашисты начали массированные бомбёжки города. Помню небо с десятками немецких самолётов, налетавших волнами бомбить город. Был один эпизод, когда немецкий самолёт сбросил бомбу прямо на нас. Мама забрав меня и моего брата стала уходить на Спартановку (поселение с частным сектором). Тропинка пролегла по высохшему толстому слою глины в балке мечётки. Мама несла меня на правой руке, Борис держался за левую руку. Самолёт спикировал на нас и я, задрвав голову, вижу сверкающие круглые бока бомбы, со свистом летящей на нас. Естественная реакция мамы — бежать вперёд. Бомба врежется в слой глины, и к счастью, не взорвалась...

Летом 43-го года мы с братом, будучи без присмотра (отец на фронте, мать на работе на тракторном заводе) собирали всякие боеприпасы (гранаты, запалы, патроны и прочее). Этого добра было много. От взрыва гранаты я получил ранение. Но слава богу руки, ноги остались целы.

*Кайскас, Португалия 1965 г. слева Демель, посредине Мир*



## ВИКТОР ГУРЬЯНОВ — САМОРОДОК ИЗ ВОЛГОГРАДА

В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ БЫЛО ТРУДНО ПРОРВАТЬСЯ В СПОРТИВНУЮ ЭЛИТУ СПОРТСМЕНАМ, КОТОРЫЕ НАХОДИЛИСЬ ВДАЛИ ОТ СТОЛИЦ. СКАЗЫВАЛИСЬ И СЛОЖНАЯ ЛОГИСТИКА, И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ И ДРУГИЕ ФАКТОРЫ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ВИКТОР ИВАНОВИЧ ГУРЬЯНОВ СУМЕЛ ВОЙТИ В СБОРНУЮ СССР, ИГРАЮЧИ ВЫИГРАТЬ МЕЖДУНАРОДНУЮ БАЛТИЙСКУЮ РЕГАТУ 1966-ГО ГОДА И В 1967-М ГОДУ НА СПАРТАКИАДЕ НАРОДОВ СССР СОСТАВИТЬ СЕРЬЕЗНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ ТОГДАШНЕМУ ЛИДЕРУ ВАЛЕНТИНУ МАНКИНУ. ВИКТОР ИВАНОВИЧ ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ СТАЛ УДЕЛЯТЬ СЕРЬЕЗНОЕ ВНИМАНИЕ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ, ТРЕНИРОВАЛСЯ ВЫСТУПАЛ ВМЕСТЕ С ВИКТОРОМ КОЗЛОВЫМ. РАБОТАЛ С МАТЧАСТЬЮ. В ТОМ ЧИСЛЕ У НЕГО ЧЕРПАЛ СВОИ ЗНАНИЯ И БУДУЩИЙ ЛИДЕР АНДРЕЙ БАЛАШОВ. ОБО ВСЕМ ЭТОМ И В ЦЕЛОМ О СВОЕЙ ЖИЗНИ В ИНТЕРВЬЮ ВИКТОРА ИВАНОВИЧА ГУРЬЯНОВА.





нем посёлке криминальная обстановка обострилась с новой силой и это отразилось теперь уже на моих членах парусной секции, участь которых оказалась незавидной.

В школе я учился посредственно. После 9-го класса пошёл работать на завод, а потом на стройку. Десятый класс оканчивал в вечерней школе рабочей молодёжи. В 1959 году поступил в физкультурный техникум, после окончания которого, работал в спортклубе, в школе, в машиностроительном техникуме преподавателем физкультуры.

Персонального тренера у меня не было, а вот учителей-наставников могу назвать. Обучение и тренировка это ведь не одно и то же. К парусу меня приобщил Куликов Олег Анатольевич, которому мы мальчишки помогали готовить швертбот Р-3 к Поволжской регате 1951 года. В первый же выход он взял нас на борт. На всю жизнь мне запомнилось яркое ощущение полёта над водой, чувство восторга, эйфории и прочее. Яхта шла с большим креном, мы сидели на правом борту, свесив ноги за борт, и глядели на воду. После этого нас приняли в члены заводской

Новороссийск 1968 г.



Послевоенные годы это голод и разруха, коммуналки. Отдельную квартиру «хрущёбку» завод выделил отцу только в 1962 году. Сколько было радости не описать. До переезда на новую квартиру мы жили на нижнем посёлке (типичная рабочая слободка) где и прошло моё детство.

«Воспитание делает нас тем, чем мы являемся» писали Песталоцци. В основе этого, конечно, семейное воспитание, потом дедсад, школа и, конечно, улица со своими нравами и морально-этическими нормами. В 1953 году после Бериевской амнистии появилось много освобождёвшихся из мест заключения уголовников, так называемой блататы (ведь амнистия не коснулась интеллигентов). Влияние этих «героев» на нас 10–15 летних пацанов нельзя было не заметить. Ведь они были для многих из нас кумирами, или, как сейчас говорят, авторитетами. Их разговорная речь — «фоня», карты, блатные песни, мат, лагерная грубость и жестокость, воровская романтика воспринимались многими моими сверстниками как норма жизни. Многих моих сверстников «засосала опасная тряси́на», став на скользкий путь, они оказались на обочине жизни. Почему я не оказался в их положении не знаю. А в девяностых годах на ниж-



парусной секции. Членами секции были взрослые дяди, прошедшие войну рабочие и инженеры завода.

Парусный флот нашей секции состоял из швертботов: 4х класса Р-3 и Р-2, 3х класса «М» и 3х класса «Олимпик». В начале я был юнгой на немецкой каютной яхте «Мираж». Капитан Ширинский Н.Ф. яхтсмен с доверенным стажем прививал мне яхтенную культуру во всех вопросах по надлежащему уходу за яхтой. Целую неделю я обязан был осушать яхту, все снасти приводить в порядок. В обучении бывают поощрения и наказания. Поощрением было выход на прогулку или в поход выходного дня с капитаном и его друзьями, а наказанием было лишение этой радости, особенно удовольствия порулить. Потом был класс «Олимпик», где я имел больше самостоятельных выходов и участия в тренировочных гонках. Корпуса «Финнов» я впервые увидел в Ленинграде в 1955 году, где я участвовал в первенстве России среди юношей в классе «Олимпик».

В 1958 году я познакомился с «Финном». Что это был за аппарат хорошо описал Валентин Данилов. Мне также пришлось заниматься совершенствованием матчасти, а именно: изготовлением эластичных мачт, пропиткой парафином х/б паруса с помощью утюга и т.д., ремонтировать мачту. В первый день мы наклеили на лоб мачты рейку. На следующий день стали строгать её рубанком, придавая ей поперечный эллипс в нижней части и продольный в верхней. Рядом стояла лодка, мы несколько раз поднимали парус, снова подгоняли мачту. Получилось замечательное сочетание мачты — парус. Четыре первые гонки я уверенно выиграл, а затем и регату. После четырёх гонок был выходной день. Утром Валя Манкин попросил меня снять размеры прогиба моей мачты. Я охотно ему в этом помог, позднее появились по фор-

ме бутылки мачты, брудера, а уж потом металлические и карбон. Характеристики прогиба мачт, размеры расстояний от кормы до пятнерса, от болта шверта до шпора мачты и т.д. были чуть ли не секретной информацией среди финнистов. В Мексике перед Олимпиадой финнисты, получив по жребию лодки и две деревянные мачты, все взялись их строгать, подгоняя под свой вес и т.д. Уверен я в том, что у Вали информации в этом отношении было больше чем у кого либо. По рассказам В. Макина у него был персональный тренер Машовец Сергей Аркадиевич. Образованный тренер, очень харизматичная личность. У них клубе Досааф в Киеве на самом видном месте висел портрет Пауля Эльвестрема, как икона, на которую они чуть ли не молились. Сергей Машовец, о котором В. Манкин говорил, что он очень ему благодарен, был прекрасным рассказчиком, завораживал своих учеников. Мне тоже пришлось его слушать. Грамотно у них был построен учебно-тренировочный процесс. По аналогии со строительством здания: ОФП — фундамент, специальная подготовка на воде — каркас, теоретическая подготовка — крыша, внутренняя отделка — психологическая подготовка. Сергей Машовец не только тренировал но и воспитывал, ставя высокие цели, вселяя веру в достижение высоких результатов. А вера это психическая сила (как говорил Наполеон), которая относится к физической как три к одному. Психологический настрой «Я готов всех порвать» необходим для победы в любом виде спорта. Такой настрой я испытывал в 1966 году и при том только на российских соревнованиях, а В. Манкин — всегда и везде, выступая и в других классах яхт.

В класс «Финн» меня привлекло то, что выбирать было не из чего. В наше время не было детско-юношеских классов, т.е. отсутствовала ранняя специализация.



На своей яхте «Ностальгия»

В 1962 году на чемпионате России в г. Городце я занял второе место и был включён в состав сборной РСФСР. В чемпионате союза в г. Севастополе впервые я занял девятое место. Вопрос о моём допуске решался так: только при условии, что я достану дакроновый парус. И благодаря Борису Будникову, добрейший человек «железный китаец» Анатолий Янсунь дал мне на гонки дакрон, за что я ему очень благодарен. Самым громким выстрелом для меня было пятое место в 1963 г. на международной Балтийской регате в г. Таллине. Впереди меня было трое немцев из ГДР и, кажется, В. Манкин, а первое место занял Гэртнер. В 1964 г. на чемпионате СССР в Таллине в последней гонке мы рубились с В. Манкиным и на финише я оказался впереди него. Идём мы с ним на обед, так получилось по мосту через реку Пириту. Он очень расстроено говорит мне: «Старик, вот ты сегодня лишил меня участия в Олимпийских играх, потому что Шура Чучелов в общем зачёте занял первое место, и выиграл труднейший отбор». Если бы финишировал впереди меня В. Манкин, то, возможно, олимпийская медаль была бы завоевана на 4 года раньше. Так думаю не только я один. Уже на следующий год В.Г. Манкин во многих чемпионатах был впереди немца Вилли Кувайде — чемпиона Олимпийских игр в Японии. На чемпионате Европы в 1965 г. в Португалии В. Манкин занял второе место, Кувайде третье, первым был Демель из ГДР, а я двадцатое из 30. Если

говорить честно, мой уровень не давал мне больших надежд. Наверняка результат мог быть и лучше, если бы я гонялся с ясной головой. Из-за разницы часовых поясов в 5 часов, я не высыпался и ходил постоянно в сумрачном состоянии. Состав участников был сильнейший, гоняться чаще в такой компании необходимо для приобретения опыта. Эволюция класса «Финн» проходила в первую очередь в системе мачта-парус. В 1966 г. в Таллине перед началом Балтийской регаты в мастерской яхт-клуба «Калев» ещё совсем юноша Андрияша Балашов бескорыстно, без унынья и лени, помогал мне. «Олимпик», «Финн» — швертботы-одиночки, где мне одному было комфортно.

По собственному определению я интроверт, я весь в себе и очень скован на людях. Особых достижений в спорте у меня нет. Победа на Балтийской регате в 1966 г. дала небольшой повод гордиться. С горечью вспоминаю эпизод, когда вагон с моим «Финном» затерялся в дороге и лодка не попала вовремя на пароход для отправки во Францию. Автомобильные перевозки яхт появились позже. На чемпионате мира в Лаболе я гонялся на «Финне», предоставленном мне эстонцами. Лодка, построенная А. Чучеловым для себя, оказалась находкой и он её забраковал.

Из 180 участников я занял 58 место. Немного позже на чемпионате союза в г. Калининграде я занял второе место, выступая на своём «Финне». Первым был В.А. Козлов. Ближе всего к завоеванию золотой медали чемпиона союза я был в 1968 году в Риге. Перед последней гонкой я имел отрыв в 7 очков от Р. Бердаша, шедшего вторым. В те времена была жесткая конкуренция между спортсменами ВМС и профсоюзами, членом которых я состоял. Со старта в последней гонке я получил жесткий прессинг всей военморской братии. Один из них Р. Нугер просто остановился поперёк моего курса и расправил паруса. Долго пришлось выбираться на свободную воду, время было потеряно. В итоге третье место. Слабым звеном в моей подготовке был полный курс и некому было это исправить. Что-то говорил мне Чумаков А.А. (тренер В.И. Козлова и В.Я. Потапова) о соотношении масс тела гонщика и корпуса яхты, о создании импульса силы в перёд — так называемой подачи. Но это было в теории, а реализовать это на практике мне так и не удалось.

В спорте высших достижений обязательными элементами должны быть:

1. Антропометрические данные и другие физиологические особенности организма (природная предрасположенность).
2. Квалификация тренера. Целеустремлённость, мотивация спортсмена.
3. Бытовые, материальные условия тренировок, социальная среда. Мой рос 176 см и вес 77 кг — это далеко не лучшие

показатели для финниста. Персонального тренера у меня не было, рос я как сорняк в поле. Когда я попал в сборную России, у меня были замечательные наставники: Климчинский Игорь Николаевич и Попов Владимир Павлович, которым я сердечно благодарен. Климчинский И.Н. для нас, членов сборной, был как отец родной. Он создал в команде атмосферу братства. Он впервые в январе 1968 г. провёл зимний кубок России и тем самым положил начало зимним стартам Всесоюзного календаря. В сборной команде России кроме меня были Олег Шилов, Виктор Потапов, Валерий Заковоротный, Виктор Честа, а в самом начале, Кошелёв Юрий. Отношения между нами были нормальными. Было соперничество, но это спорт. В плане материального обеспечения тоже было немало проблем. Сначала была «мечта колхозника» иметь дакроновый парус, эта мечта осуществилась. Потом была мечта иметь лодку фирмы Эльвстрем с воздушными баками, как у В.И. Козлова, О. Шилова. Эта мечта не осуществилась. Были проблемы с отгрузками лодки по железной дороге, что отнимало много времени и сил. В общем желание было страстное, а участь горькая. В 1969 г. на чемпионате союза в Севастополе я занял третье место, а мне исполнилось 30 лет. Молодое поколение В. Потапов, А. Балашов, О. Шилов и другие наступали на пятки. Громко заявляли, как на лыжне, «посторонись».

Находясь несколько лет в сборной команде, я набирался опыта, сознательно готовился к тренерской работе. В 1967 г. я перед Спартакиадой Народов СССР сдал госэкзамены в физкультурном институте имени «Лестгафта» в Ленинграде. В 1970 году я стал работать тренером в спортклубе тракторного завода. Работа мне нравилась, это моё. В работе я старался придерживаться системы Машовец-Манкин. И уже через год получил результат. Мой воспитанник Женя Ветров на юношеском первенстве союза в г. Таганроге занял второе место в классе «Финн». Были успешные выступления моих воспитанников на всероссийских соревнованиях. В 1976 году мой экипаж в классе «Надет» занял первое место в юношеском первенстве СССР. Рулевой Алексей Зябкин опередил Диму Березкина. А в 1985 году мой воспитанник Аркадий Михайлов занял третье место в чемпионате мира в классе парусная доска «Винглайдер» в г. Таллине. В семидесятые годы меня регулярно вызывали на сборы сборной России Л. Ремнёв, Г.В. Белов, а в восьмидесятых на сборы сборной команды профсоюзов А.А. Чумаков и В.В. Пильчин. Занимаясь тренерской деятельностью, через мои руки прошла не одна сотня пацанов, большинство из которых попали служить в военно-морской флот, т.е. парусный спорт имеет прикладное значение и решает социальную задачу. В 60-е, 80-е годы «Финн» был самым массовым классом. На всесоюзных соревнованиях участвовало регулярно до 60 участников и более. Во всесоюзном календаре главные — Черноморская регата в г. Севастополе, Балтийская в г. Таллине и чемпионат Союза в каком-то другом городе. Потом добавили ещё зимнюю регату в г. Сочи. Пе-

ред началом регат на сборы приезжали сборные команды Союзных республик г. Москвы и Ленинграда. Спортсмены с разных мест встречались, общались, гонялись, приобретали опыт. Каждая команда представляла свою школу: московская, киевская, ленинградская, эстонская и т.д. Благодаря такой системе выявлялись новые талантливые финнисты.

Ключевым моментом в том, что я чего-то добился в спорте является влюблённость в парусный спорт, в класс «Финн». Парус — это символ свободы.

С 1970 года по 1995 г. я работал тренером в спортклубе при тракторном заводе. В связи с банкротством завода финансирование спортклуба прекратилось. Я оказался не у дел. Перебивался как мог. Поработал немного в коммерции и понял, что это не моё. У меня была заводская крейсерская яхта ЛЭС-31, на которой однажды покатался директор Алюминиевого завода. Я его разбил яхтингом, после чего он оформил меня на завод. Вообще я стал персональным шкипером. Благодаря ему я побывал на Карибах, в Средиземке на Корсике, в Каннах. Считаю это подарком судьбы. В настоящее время я неработающий пенсионер. Основное занятие — летом яхта, зимой буер, когда есть дорога. Иногда участвую в соревнованиях. В 2015 и 2016 годах был главным судьёй Кубка Нижней Волги среди крейсерских яхт. «Финн» класс в Волгограде исчез полностью.

Молодым яхтсменам я хотел бы пожелать следующее: как тренироваться, повышать физическую форму, совершенствовать технику и тактику, всё это должны вам рассказать и показать тренеры.

Мой совет вам вести дневник, в который вы должны записывать все мысли, ощущения, наблюдения связанные с центровкой яхты, с работой мачты, паруса, наблюдения за природными явлениями и т.д. Бывает так, что вы что-то увидели, почувствовали новое, необычное и важное и чтобы не стёрлось это в памяти, нужно это обговорить, возвести в словесную форму. Слово есть средство производства мысли. Вспоминаю опять же В. Манкина, как он посередине ночи резко вскакивал, доставал из под подушки дневник и что-то записывал.

Во сне иногда рождаются гениальные мысли. ■

