

## САМАРСКИЙ ЯХТ-КЛУБ

В начале XX в. в Самаре наблюдался экономический подъем, связанный с развитием торговли и промышленности. Свидетельством этому были многочисленные постройки особняков купцов, гостиниц, шикарных магазинов. Строились церкви, польский костел, немецкая кирха, еврейская синагога. Правительство решило построить в Самаре один из крупнейших военных заводов (впоследствии - «ЗИМ»).

В Самаре был замечен и культурный подъем – проходили многочисленные гастроли артистов, музыкантов, устраивались выставки, проводились соревнования борцов, конные бега. Это были выступления профессионалов. Любительского массового спорта не было.

В феврале 1908 г. в газете «Голос Самары» отмечалось, что физическое развитие молодежи, учащихся гимназий и училищ слабое, и обосновывалась идея создания в Самаре спортивного клуба с широким выбором видов спорта.

Устав этого клуба – его назвали «Самарский речной яхт-клуб» – имел много общего с уставом Санкт-Петербургского речного яхт-клуба. 29 марта 1908 г. он был заверен у самарского нотариуса А.А.Лабутина и внесен в «Памятную книжку» Самарской губернии на 1909 г. О целях яхт-клуба было сказано следующее:

«Самарский речной яхт-клуб» посредством распространения охоты к плаванию на гребных, парусных и других судах будет:

- а) обучать управлению этими судами,
- б) улучшать их постройку,
- в) следить за изменением фарватера реки Волги.

Яхт-клуб ставил своей целью развитие и других видов спорта: охотничьего, рыболовного, автомобильного, лыжного, конькобежного.

Учредителями яхт-клуба, подписавшими его устав, были известные в городе люди: братья Головкины, художник Константин Павлович и купец Александр Павлович; архитектор А.А. Щербачев, владелец пивоваренного завода Альфред фон Вакао.

Средства для достижения поставленных целей предполагалось получать от сбора членских взносов, пожертвований и от хозяйственной деятельности: проката инвентаря, посещения купальни, катка, устройство балов, семейных вечеров.

Возглавлял яхт-клуб его командор, который избирался на два

года. Он отвечал за соблюдение устава яхт-клуба и был его официальным представителем при имущественных и других разбирательствах в высших инстанциях.

Действительным членом яхт-клуба могло стать лицо старше 21 года по рекомендации двух членов клуба. Молодые (учащиеся гражданских и военных учебных заведений) имели право заниматься в клубе на правах его гостей.

В конце апреля 1908 г. Городская дума приняла решение об отводе бесплатно места на берегу Волги около Струковского сада под постройку яхт-клуба. Но скоро выяснилось, что более удобным местом расположения зимнего помещения будет площадка на углу ул. Дворянской и Алексеевской. На ней можно было разместить помещения яхт-клуба, каток, площадки для легкой атлетики и других видов спорта. Здесь и был размещен яхт-клуб.

Следует отметить, что к этому времени уже существовали яхт-клубы в Москве (1867 г.), Саратове (1876), Иркутске (1885), Николаеве (1888), Астрахани и Ростове (1893).

Торжественное открытие водной станции яхт-клуба состоялось 28 июня 1909 г.

В 12 часов дня на берегу Волги собрались гости, члены яхт-клуба. К месту торжества прибыли Самарский губернатор В.В. Якунин, вице-губернатор С.П. Белецкий. После освящения станции и молебна был поднят флаг. Первый тост был провозглашен за здоровье Государя Императора, затем за успех Самарского яхт-клуба. Состоялись первые гонки. Победители получили призы.

Первым Командором яхт-клуба был коллежский асессор, нотариус Михаил Семенович Афанасьев, Вице - командорами - Вольдемар Фридрихович фон Энгельгард и поручик артиллерии запаса Николай Осипович Берг.

В 1912 г. Командором стал купец П.Н. Поляков. В 1911-1912 гг. вице-командорами были надворный советник Юрий Нестерович Постников и дворянин, титулярный советник Сергей Александрович Богушевский.

Состав гоночной комиссии: барон В.Ф. Энгельгард, предводитель дворянства Самарского уезда граф М.Н. Толстой и губернский секретарь Н.А. Турчанинов. Членами комитета Эрик Альфредович фон Вакано, самарский меценат и художник купец К.П. Головкин и другие уважаемые люди Самары.

Яхт-клуб имел свои флаги, а члены клуба согласно Устава - форменную одежду темно-синего цвета, гражданско-го покроя с отложным воротничком со знаком клуба, вышитым золотом; пуговицы золотые с полированным бортом и знаком яхт-клуба. Фуражка темно-синяя (летняя с белым



чехлом) с черными жгутами и знаком яхт-клуба. Командор носил в виде знаков отличия наплечные золотые жгуты. Владельцы яхт имели право носить морской кортик.

Любопытный факт из жизни тех лет: фон Вакано предоставляет яхт-клубу бесплатно здание пивной № 1. Яхт-клуб будет нести расходы лишь по содержанию помещения, но вся чистая прибыль с устраиваемых в помещении концертов, вечеров и т.п. поступает на улучшение Пушкинского сквера, что за городским театром.

С 1910 г. проводятся регулярные встречи парусников Самары и Саратова.

В 1911 г. при яхт-клубе были открыты секции футбола, борьбы, фехтования, шахмат, коньков, тяжелой и легкой атлетики. Очень популярны были гонки на лыжах. Первая состоялась в 1911 г.

Интересен, наверное, не только для любителей парусного спорта, следкующий документ:

#### ПРОТОКОЛ

*Состязаний в скорости бега на лыжах 10 февраля 1913 года.*

1. Забег «старших» лыжебежцев на 10 верст по слегка пересеченной местности.

2. Забег «младших» лыжебежцев на 6 верст по прямой с поворотом.

3. Забег «новички» на 3 версты с поворотом.

4. Забег «детский» на 2 версты с поворотом.

Победители по возрастным категориям: С.Чернов, Шаврин, Соколов, (Николай Мясников был вторым) и Булюкин в «детском» забеге.

В 1910 г. при яхт-клубе было создано общество воздухоплавания.

Первую профессиональную футбольную команду организовал в нашем городе Николай Дмитриевич Харитонов, которого самарский речной яхт-клуб пригласил из Санкт-Петербурга в качестве инструктора для организации спорта. Первые матчи состоялись в Самаре 11 и 18 сентября (по старому стилю) 1911 г.

Для упорядочения автомобильного движения по улицам города 6 апреля 1912 г. в яхт-клубе был создан автомобильный отдел – прародитель Самарской автоинспекции, созданной только в 1936 г.

В 1913 г. был зарегистрирован новый устав яхт-клуба. Теперь он стал называться «Самарский яхт-клуб». К этому времени были сооружены некоторые спортивные площадки, куплены

или построены однотипные швертботы шарпи с двумя мачтами, рейковым вооружением, площадью парусности примерно 17 кв.м. Это «Соперник» (рул. В.Н. Батюшков), «Сказка» (рул. В.Г. Бердин), добившиеся наибольших успехов. Более совершенными были круглошпангоутные, гафельные шлюпы (площадью 30 кв.м.) «Ой-ли» (рул. Мецлер Р.К.), «Бриз» (рул. Бердин В.Г., пересевший со «Сказки»).

В этом же году заявил о себе гимназист Николай Мясников, построивший по уменьшенным чертежам «Соперника» швертбот «Тяп-ляп» и успешно на нем гонявшийся. Более крупные суда покупались в Саратове у известного мастера П.Н. Лопухина. Их парусность была от 25 до 45 кв.м.

*«РУЛЕВОЙ»*

*Апрель 1913 г.*

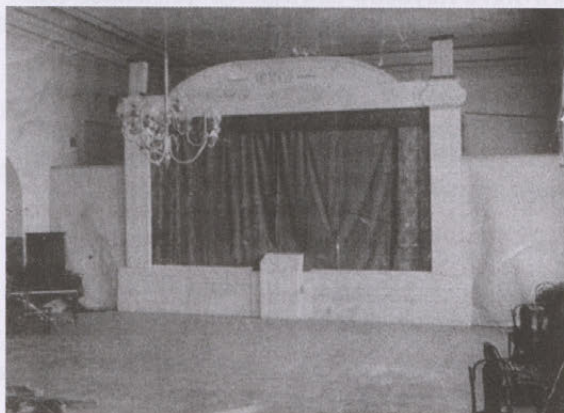
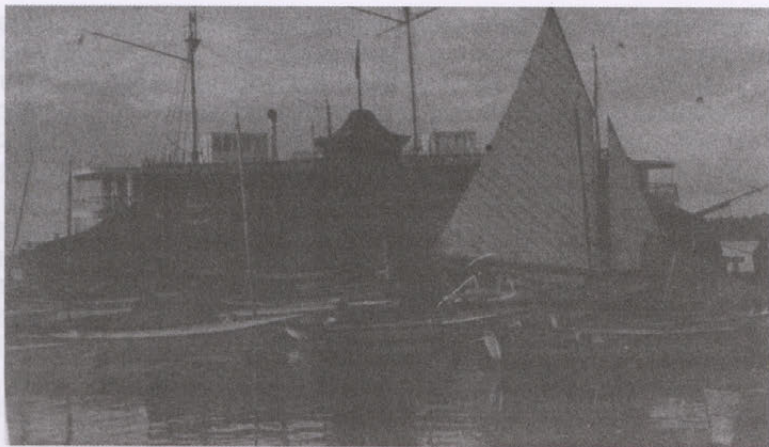
Среди Волжскихъ Яхтъ-Клубовъ замѣчается усиленное развитие паруснаго спорта. Стоявшему до сихъ поръ на первомъ мѣстѣ, благодаря стараніямъ командора клуба П. Н. Полякова, Самарскому рѣчному Яхтъ-Клубу грозитъ опасность въ лицѣ Саратовскаго рѣчнаго клуба, купившаго только что лучшій въ С.П.Б. ботикъ класса А. „Бой“ и выстроившаго еще два новыхъ съ выдвижными килями для гонокъ на Волжскій кубокъ.

9 мая послѣдуетъ освященіе новаго плавучаго зданія Самарскаго рѣчнаго Яхтъ-Клуба. Приспособленная подъ зданіе грандіозная баржа будетъ снабжена всѣми удобствами, а также громадной крытой верандой, единственной въ городѣ, гдѣ самарскій житель можетъ посидѣть и полюбоваться Волгой.

На воде яхт-клуб, построенный командором П.Н. Поляковым, представлял собой высокобортное судно с двумя мачтами и тремя декоративными реями. Длина его была 53 м, ширина – 19 м. Эта многопалубная шхуна имела красивую двухсветную каюткомпанию со сценой.

Полуовальные окна были закрыты стеклами с рисунками видов спорта. Трюм был разделен на две половины: левая (кормовая) – помещение собственной электростанции на 450 лампочек, водяной насос с фильтром для собственного водоснабжения, комнаты персонала. Носовая часть трюма – светлые кладовые инвентаря членов яхт-клуба. По другую сторону – гардероб на 40





человек для хранения спортивных костюмов и сменной одежды. Из трюма имелось 4 выхода на среднюю палубу, на которой был спортзал, комнаты для гостей, библиотека, парусная, буфетная, две уборные, матросская и другие помещения. На верхней

палубе находилась легкая мебель для отдыха и предметы флажной сигнализации. Эта красивая шхуна с рулем и буксирными устройствами зимой переводилась в затон и была способна поднять 30 тыс. пудов или несколько тысяч человек.

Торжественные моменты в жизни яхт-клуба проходили в присутствии высоких городских чинов. Открытие сезона на Волге 28 мая 1913 г. включало поднятие флага командором П.Н. Поляковым в присутствии губернатора Н.В. Протасьева с супругой, который поднял бокал за здоровье Государя Императора. Затем состоялся завтрак для всех членов яхт-клуба, обед для особо важных персон и в конце торжества прогулка на моторных и парусных судах, а 9 июня 1913 г. у Струковского сада состоялись гонки на парусных, гребных и моторных судах.



Яхт-клуб проводил тренировки и соревнования по многим видам спорта: лыжам и конькам, гребле, плаванию, боксу, фехтованию. Конькобежные соревнования проводились на катке, лыжные гонки – на Коровьем острове и на Рождественской воложке. На катке устраивались массовые катания с иллюминацией и веселой музыкой. Катание на санках было организовано на Александровском спуске (ныне Вилоновский).

Летом проводились соревнования по плаванию, в том числе дальние заплывы. Так, лучший результат заплыва через Волгу был зарегистрирован: 23 мин!

Проводились соревнования по футболу, волейболу, тяжелой и легкой атлетике, борьбе и боксу. Эти соревнования собирали большое количество зрителей. Пресса регулярно освещала эти мероприятия.

Очень популярной среди Самарских любителей водных путешествий была «Жигулевская кругосветка». В 1912 г. Владимир Попов впервые совершил скоростной проплыл на гребной шлюпке по маршруту «Жигулевской кругосветки».

Расстояние более 200 верст он прошел за 18 часов, а на следующий год – за 17. Рекорд на этой трассе установили в 1914 г. самарцы В.П. Гонин, Зорин, Сиваков, Дергачев, Мацевицкий. Они прошли «кругосветку» за 16 часов, включая сюда 45 мин. на перевозку шлюпок в Переволоках и 30 мин. на остановку для покупки молока.



28 июля 1915 г. были проведены гонки на переходящий приз Самарского яхт-клуба. Участники: от Самары: «Апаш» (рул. Р.К. Мецлер), «Квик» (рул. В.К. Попов), «Ой-ли» (рул. Ф.К. Мецлер), «Бриз» (рул. В.Г. Бердин), «Авось» (рул. А.А. Пономарев).

От Саратова: «Бой» (рул. П.Н. Лопухин), «Реванш» (рул. К.А. Балдин), «Вопрос» (Б.В. Фабрициев).

В 14.20 был дан сигнал к выходу судов из гавани.

В 14.30 - выстрел об открытии старта, который яхты прошли в таком порядке: «Апаш», «Квик», «Реванш», «Авось», «Вопрос», «Ой-ли», «Бриз», «Бой».

В 14.35 старт по выстрелу был закрыт.

4 мили за 1 час 35.33 сек. прошел «Апаш». По гандикапу приз выиграл «Апаш».

Судьи: Н.Н. Семенов (Саратов), Ю.Н. Постников, В.Н. Батюшков, С.М. Голиков, В.П. Гонин.

В 1916 г. в Саратове были проведены гонки на звание «Первого рулевого Поволжья». От Самары участвовало две яхты: «Апаш» (рулевой и владелец Р.К. Мецлер) и «Борей» (рулевой П. Девриен).

Гонку на 15 верст за 1 час 48.09 сек. и звание «Первый рулевой Поволжья» с большим отрывом выиграл «Апаш».

В 1916 г. Самарские лыжники В. Голубков, А. Шевцов, Н. Мясников в г. Казани выиграли эстафетную лыжную гонку. 1 января 1917 г. Н. Мясников выиграл Первенство Поволжья в лыжной гонке на 20 км.

Корреспондент журнала «Русский спорт», посетивший Самару в начале 1918 г., писал: «Получить здесь справку о спортивных организациях очень трудно ввиду их малочисленности и малоизвестности. Впрочем, и организаций... один самарский яхт-клуб». Первая мировая война, революция, гражданская война остановили развитие всех видов спорта в Самаре и особенно водных видов. Не строились и не покупались новые яхты, не велась хозяйственная деятельность, не было пожертвований и членских взносов.

В архивах не сохранилось упоминаний о соревнованиях тех лет. Самарский яхт-клуб прекратил свое существование.

Началом возрождения парусного спорта в Самаре можно считать 1920 г., когда был организован Центральный спортивный клуб при Всеобуче, которому было передано имущество дореволюционного яхт-клуба: купальня, элинг, разбитая гребная «восьмерка» и две яхты, компас и секстан. Позже Волжская военная флотилия передала яхт-клубу три шестивесельных яла. На этом «флоте» Н.А. Мясников готовил допризывников, обучал

их парусному делу, гребле.

Началось восстановление старых яхт, строительство новых. Все делалось собственными руками. Так, В.Г. Бердин построил швертбот «Марат» по чертежам Н.А. Мясникова и А.С. Осипова (это была увеличенная копия «Апаша»). Он строил его два года своими руками, и все дельные вещи, шайбы, медные гвозди изготовил сам.

В 1921 г. состоялась первая товарищеская встреча яхтсменов Самары и Саратова.

18-27 августа 1922 г. в Самаре состоялась первая Олимпиада ПРИВО по многим видам спорта, в том числе и парусные гонки на дистанциях 4,5 и 6 м.м. Участвовали только гонщики Самары и Саратова.

В 1922 г. по американским чертежам Н.А. Мясниковым для И.И. Новакова был построен швертбот «Swallow», парусностью около 400 кв.ф. (37,2 кв.м.). Он имел очень оригинальную конструкцию. Преимущества ее были заметны на курсах от полного бейдевинда до острого бакштага при ветре 2-3 балла без волнения. При крене борт уходил глубоко в воду, создавая дополнительное сопротивление дрейфу. При волнении же он был плохим «ходоком».

В начале августа 1924 г. самарцы на 6 яхтах отправились в Саратов. «Марат» пл. парусности 500 кв.фут (рулевой В.Г. Бердин), «Борей» - 310 кв.ф. (рулевой Н.А. Мясников), «Квик» - 315 кв.ф. (рулевой К.А. Козлов), «Орленок» - 320 кв.ф. (рулевой Б. Терентьев), «Апаш» - 320 кв.ф. (рулевой В.П. Маильников), - все это двухшвертовики и «Олюша» - 260 кв.ф. (рулевой В. Соколов). Программа гонок: 8, 10, 40 морских миль.

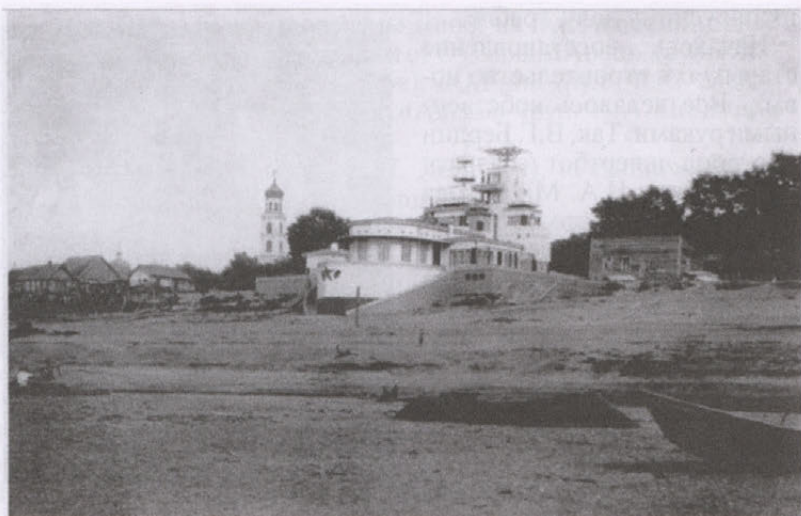
Первую гонку выиграл «Марат», вторую - «Апаш», третью - «Бой» - 150 кв.ф. (рулевой П.Н. Лопухин, Саратов).

Особенностью строительства яхт тех лет был переход на бермудское вооружение. Такой швертбот - «Дракон» в 1927 г. построил по собственным чертежам Н.А. Мясников. Он имел изогнутую обтекаемую пустотелую, вращающуюся на подшипниках в степсе и в месте крепления штага и вант, мачту.



*Яхта «Марат».*





*Яхт-клуб 1929 год.*

Размещен яхт-клуб был на берегу р. Волги под Струковским садом по оси ул. Рабочей. Это было одноэтажное деревянное здание в форме корабля и принадлежало Гупрофсовету. В 1950 г. при реконструкции набережной оно было разрушено.

Показателем высокого мастерства Самарских яхтсменов было их блестящее выступление на Всесоюзной Спартакиаде в 1928 г. в г. Ленинграде. От Поволжья было допущено три экипажа: от Самары рулевые Н.А. Мясников с матросами В. Ераховым, В. Зуевым и В.Г. Бердин с матросами В. Орловым, В. Соколовым. От Саратова - рулевой П.Н. Лопухин с матросами А. Кузминым, В. Черенковым.

Гонки с пересадкой экипажей проводились в Сестрорецком разливе. Н.А. Мясников выиграл полуфинал и был первым в финале. Победителям Спартакиады - Н.А. Мясникову из Самары (швертботы) и А.К. Бальсевичу из Кронштадта (килевые яхты) были присвоены звания Чемпионов СССР. В.Г. Бердин занял 5 место.

Тридцатые годы характерны интенсивным развитием парусного спорта на Волге. Этому способствовало проведение Поволжских спартакиад, куда парусный спорт был включен как обязательный.

Первая спартакиада была проведена в 1934 г. в Казани. Участвовали команды Казани, Горького, Самары и Саратова. Команда Самары заняла второе место после Саратова.

Вторая спартакиада проводилась в Сталинграде в 1935 г. Н.А. Мясников выступал на «Темпе» (S=45 кв.м.), В.Г. Бердин – на «Апаше». Были проведены две гонки: 8 и 10 м. м.

«Темп» выиграл обе гонки с большим отрывом. «Апаш» обе гонки был вторым. В итоге парусники заняли первое место, что позволило слабо выступающей в других видах спорта команде г.Куйбышева переместиться с предпоследнего пятого места на третье.

Третья и последняя спартакиада была проведена в г.Куйбышеве в 1936 г. Была введена новая классификация судов – положением предусматривалось участие швертботов Р-20 и Р-30, «Темп» участвовать в соревнованиях не мог. Николай Александрович построил для себя

по своим чертежам бермудский двухшвертовик «ДИП» (Догнать и Перегнать). На яхте были установлены два дюралюминиевых шверта и два пустотелых стальных пера.

Н.А. Мясников с матросами Власовым и Якшаровым были первыми в классе Р-30, а Л.П. Жемойтин на «Буревестнике» первым в Р-20.

28-30 августа 1936 г. в Ленинграде был проведен первый Чемпионат СССР по парусному спорту. От Куйбышева было выставлено две команды: Н.А. Мясников с матросами В. Ераховым и Ю.С. Якшаровым и Л.П. Жемойтин с матросами В.Г. Бердиным и В.П. Гониным. Было проведено два полуфинала. Оба наших экипажа и команды Ленинграда, Кронштадта, Горького, Архангельска и Одессы попали в финал.

В упорной борьбе, в основном с И.П. Матвеевым, Николай Александрович становится чемпионом СССР. И.П. Матвеев – второй, Л.П. Жемойтин – пятый.

Первая Поволжская парусная регата была проведена в Куйбышеве в 1937 г. Участвовали города: Горький (1 место), Куйбышев (2-е), Саратов (3-е) и Сталинград. Первые места классов Р-20 и Р-30 заняли горьковчане, а в классе Р-45 – В.Г. Бердин на «Марате». Вторые места в классах Р-30, Р-45 заняли Л.П. Жемойтин (на «Стриже») и Н.А. Мясников (на «Темпе»).



*В.Г.Бердин.*





*В.Г.Бердин, Н.А.Мясников.*

Поволжские парусные регаты проводились ежегодно (иногда через год) более 50 лет и превратились в крупнейшее соревнование в СССР. Куйбышевцы неоднократно побеждали на Поволжских регатах. Это В.Г. Бердин, Е.А. Мамонова, В.Н. Сидоров, Л.П. Жемойтин, Ю.С. Якшаров, Н.А. Мясников, Е.П. Щенников, В.К. Ларешин, В.Н. Сальников, Б.Д. Иванов, О.М. Сергин, В.А. Мазилкин, А.В. Ходаева, К.М. Лебедев, М.В. Кольцов, А. Канцеляристов, Б. Кузьминов, А.Е. Варичкин, А.М. Кольцов, С.Б. Савельев.

В 1938 г. в гонках на швертботах Ш-10 Чемпионом СССР стал Б.Д. Куликов.

Великая Отечественная война остановила развитие парусного спорта. Яхтсмены воевали, яхты приходили в негодность. Много самарских спортсменов остались на полях сражений. Вернувшиеся принялись за восстановление старых яхт, строительство новых.

Следует заметить, что Николай Александрович Мясников был первым Заслуженным Мастером спорта СССР в г. Куйбышеве.

В 1946 г. при городском комитете физкультуры и спорта был создан яхт-клуб с мастерской, где были построены сотни парусных, гребных и моторных судов.

По чертежам Н.А. Мясникова были построены швертботы Р-30 «Блик» и «Спартак», а по чертежам Ю.С.Якшарова - Р-4 «Порыв» и Р-2 «Ветерок». В 1949 г. на X Поволж-



*Сестрорецкий разлив. 1928 год.*

ской регате «Спартак» и «Ветерок» стали победителями. Чемпионами России были Н.А. Мясников (1947 г.), Е.А. Мамонова (1947, 1949 гг.).

Весной 1951 г. при яхт-клубе Н.А. Мясниковым была организована детская спортивная школа, для которой были изготовлены из плоскодонных лодок пять швертботов «Малек». Тренерами школы были В.К. Ларешин, Г.Н. Мясников, В.И. Юдаков. Многие ребята распределились по спортивным обществам, вошли в экипажи взрослых. В 1952 г. для школы были построены пять «Ершей». Некоторые воспитанники школы впоследствии добились достаточно высоких результатов, став победителями всесоюзных, республиканских, ведомственных соревнований, мастерами спорта.

В 1952 г. в Хельсинки состоялись XV Олимпийские игры. Тренером сборной команды СССР был Н.А. Мясников. Выступление нашей команды было слабым.

Объяснялось это тем, что методика подготовки наших яхтсменов была построена на гонках с пересадкой экипажей, а чемпионаты Европы, мира, Олимпийские игры проводились в виде классных гонок. Проводить же классные гонки в СССР было невозможно, так как наши яхты не были монотипами. После Олимпиады был сделан упор на развитие олимпийских классов яхт. В стране появились доморощенные «Финны» - Ф, «Летучие голландцы» - ЛГ, «Драконы», «Звездники», которые Олимпийскими, конечно же, не были, выступать на них в международ-





*Сборная Куйбышева на чемпионате России в 1952 г. Слева направо: представитель команды В.В. Власов, Е. Щенников, В. Ларешин, В. Сидоров, крайняя справа - Е. Мамонова.*

ных соревнованиях было бесперспективно.

Купленные за рубежом яхты автоматически разделили флоты на две части. Выиграть на яхтах отечественной постройки было невозможно. Этим объясняется отсутствие высоких результатов куйбышевских яхтсменов в те годы. Пределом наших гонщиков были победы на Поволжских регатах, Чемпионатах спортивных обществ «Буревестник», «Зенит», «Труд», «Водник».

В 1954 г. яхт-клуб был переведен на правый берег р. Волги.

В 1955 г. городской яхт-клуб закрыли, яхты и все имущество было передано ДСО «Спартак». Яхтсмены рассредоточились по спортобществам: «Наука», «Искра», «Водник», «Медик» и другие.

Объединяющей организацией стала городская секция парусного спорта, которая проводила все мероприятия по организации соревнований, обучению новичков, повышению квалификации рулевых, комплектованию сборной команды и многие другие вопросы жизни и деятельности сложного коллектива яхтсменов города.

Председателями президиумов секции – федерации парусного спорта города были Б.Д. Куликов (1940 г.), Н.А. Мясников (1946), В.М. Дыдзюль (1949), В. Малиев (1950), В.Н. Ковалев (1951), Н.Г. Пшенин (1954), В.Н. Сидоров (1957-1958) М.В. Кольцов (1959-1990), В.М. Болякин (1991-1993). Затем настало время президентов и первым стал М.Е. Кусков (1995), с 2002 г. по настоящее время президентом СГФПС является Л.В. Алейников.



*Н.А. Мясников.*



*Б.Д. Куликов.*



*Весной в яхт-клубе.*





*Яхт-клуб на Волге. 1951 год.*



*Яхта «Спартак».*

Наиболее значительных результатов в 1950-60-е гг. добились: В.Ларешин, который, дважды выиграв Поволжскую регату (1950, 1952 гг.), стал мастером спорта, Е.А. Мамонова, выигравшая чемпионаты РСФСР в 1952 и 1957 гг., А.В. Ходаева – чемпионка РСФСР 1968 г.

Парусники Куйбышева постоянно совершали походы и спортивные дальние плавания в Казань, Саратов, Сталинград, Горький. В 1953 г. И.Н. Першиков и М.В. Кольцов совершили поход на швертботе «М» из Москвы в Куйбышев. А в 1960 г. такой же поход совершила группа студентов на двух «М». В 1965 г.

был совершен поход в Астрахань на яхте «Дракон» и швертботе «М» (капитаны М.В. Кольцов и Г.К. Родюшкин).

В 1990 г. М.В. Кольцов, будучи капитаном сборного экипажа яхтсменов Москвы и Николаева, прошел от г. Салоники (Греция) до г. Николаев (Украина).



В 1996 г. самарские яхтсмены: А.Н.Егоров, В.Г. Павленко (всего 6 чел.) приняли участие в походе вокруг Европы на тольттинской яхте «Азот» на этапе Марсель – Лиссабон.

Особенно массовым был поход, организованный А.Н. Егоровым в 1998 г. по маршруту Самара – Барселона (Испания) - Самара со сменными экипажами на яхте «Катран» (Телига-104). На первом этапе Самара – Геленджик капитаном был С.Н.Шелудков, на втором – В.Г. Павленко (Геленджик – Барселона, 2080 м.м.), на третьем этапе Барселона – Геленджик (2050 м.м.) капитаном шел А.Н. Егоров. Заключительный этап Геленджик – Самара возглавил М.Е. Кусков, старпомом шел один из старейших гонщиков Самары Г.К. Родюшкин. Всего в походе участвовало 25 человек и за 69 суток было пройдено 6257 м.м. Капитаном – наставником похода был И.В. Цветков.

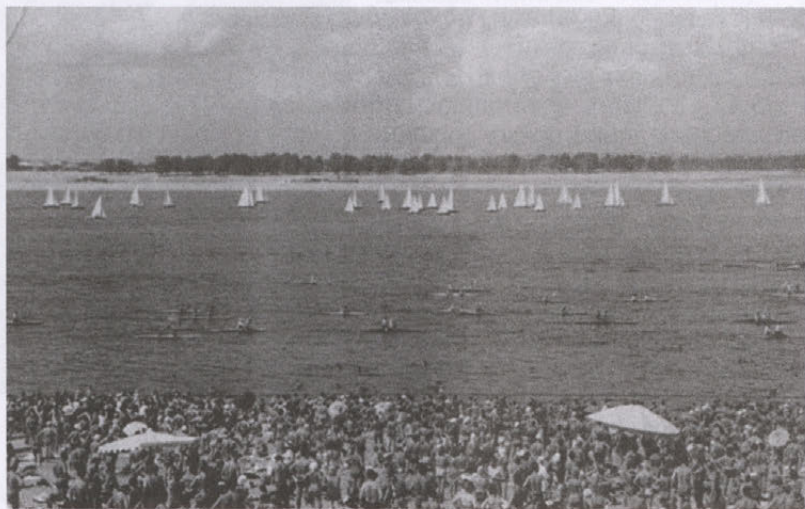
С 1970 г. спорткомитет СССР проводил Всесоюзные гонки крейсерских яхт на Кубок Волги. Это было фактически первенство СССР. Многие гонщики Куйбышева участвовали в этих интересных, престижных соревнованиях. Победителями были: Экипаж яхты «Дракон» – капитан мс М.В. Кольцов (1972, 1973, 1974), экипаж яхты «Катти Сарк» - капитан М.В. Кольцов (1976), экипаж яхты «Катти Сарк» - Капитан Л.В. Алейников (1991). С 2002 г. возобновилось проведение «Кубка Волги». В 2007 г. победителями стали «Аист» Аэрокосмического Университета (капитан А.М. Бирюков) и «Самара» (капитан А.С. Карташов).

В 1972 г. скончался Н.А. Мясников. С 1974 г. проводится Мемориал заслуженного мастера спорта СССР Н.А. Мясникова. Соревнования были хорошо организованы и с каждым годом набирали популярность. В начале 80-х они стали Всесоюзными. К нам приезжали гонщики со всей страны: Поволжье, Украина, Ленинград, Москва, Новосибирск, Владивосток и другие города. В гонках участвовало более 150 судов классов «Солинг», «Летучий Голландец», «Финн», «470», катамаран «Торнадо», Парусная доска, детские «Кадет», «Оптимист». В гонках крейсерских яхт участвовало более 30 вымпелов.



Подрастало новое поколение. Увеличилось количество занимающихся парусным спортом и достигло к середине 1980-х гг. 750 человек и более 400 судов детских, олимпийских и крейсерских яхт. Наиболее крупные секции Aviационного института - 268 чел., 152 вымпела (тренер М.В. Кольцов), Спортклуб «Волга» - 143 чел., 111 яхт (тренер В.М. Болякин), «Маяк» - 87 чел., 52 яхты (тренер В.П. Курамов), а также «Крылья Советов» (тренер В.В. Бабушкин), Станкозавод (М.Е. Кусков), Самарская ГРЭС (А.Н. Егоров), Кабельная компания (В.И. Фомин), Политехнический институт (Э.С. Бородинский).

Гонщики города стали выходить на Всесоюзный уровень, выполнять мастерские нормативы, выигрывать крупнейшие регаты. Наилучших результатов добились мастера спорта М. Тарасова - неоднократная победительница первенств СССР, чемпионатов РСФСР, А.Кольцов - победитель чемпионатов и первенств ДСО Профсоюзов СССР, А. Толстых - Чемпион России и победитель чемпионата ДСО Профсоюзов СССР, Б. Кузьминов - чемпион РСФСР, неоднократный победитель Поволжских регат, К. Старунов - победитель первенств и Кубка России, член сборной России, Д. Лысов - победитель Первенства России, 2-е место в Первенстве СССР, член молодежной сборной, А. Сухов - победитель Кубка России и чемпион России.



*Водный парад на Волге*

Наши яхтсмены выигрывают чемпионаты спортивных обществ – «Буревестник»: М.В. Кольцов, А.А. Яхонтов, В.И. Харламов, С.В. Давыдкин, А.С. Грачев, Г. Леонтьев, В. Толстых, А. Кольцов, А. Толстых; ДСО «Зенит»: С. Видманкин, В. Подсевалов.

Развал СССР развалил и парусный спорт. Парусные секции в Самаре прекратили свое существование. Остался один яхт-клуб – Аэрокосмического университета. Яхт-клуб «Аист» был создан в 1978 г. решением ректора КуАИ В.П.Лукачевым на острове Проран, на озере Зелененькое. Благодаря поддержке ректора СГАУ В.А.Сойфера и проректора С.В.Лукачева здесь продолжалась парусная жизнь, работала детская спортивная школа.

Сюда пришли и оставшиеся гонщики города, им были созданы условия для тренировок и участия в соревнованиях. С 1999 г. началась работа с детьми в яхт-клубе «Волга» под руководством тренера Д.А. Балашова и в яхт-клубе «Румб» Самарской ГРЭС.

Лучшие гонщики успешно участвуют в соревнованиях России. Это А. Сухов – победитель Кубка России 1996 г. и чемпион России 2004 г., призер первенства России в классе «Финн» Д. Балашов (1998). А. Мокрова выигрывает первенство России 1997 г., В. Соловьева выигрывает оба Кубка России 1999 г., а И. Коняхина, став второй на чемпионате России, включена в сборную. Е. Шуватова становится первой на зимнем первенстве России.

В 2002 г. студентки Аэрокосмического университета занимают весь пьедестал Кубка России: И. Коняхина – 1, В. Соловьева – 2, Е. Шуватова – 3. В 2003 г. В. Соловьева, выиграв Кубок России, становится мастером спорта. Стабильно высокие результаты показывает мс Д. Ганькин, он призер чемпионатов и победитель Кубков России.

Крейсерский флот города постепенно перешел в частные руки и насчитывает более 60 вымпелов. Проводятся соревнования в городе, экипажи участвуют в республиканских соревнованиях, занимают призовые места, выполняют мастерские нормативы.

В 2007 г. проведены 13-е гонки памяти ректора КУАИ В.П. Лукачева. Победителями в гонках крейсерских яхт по классам стали экипажи капитанов А. Карташова, А. Егорова, В. Крымкина, А. Милашкина, В. Катасова. В национальных и детских классах победителями стали: А. Шутов, В. Нестеров, Е. Филинов, А. Соловьев.

В 2007 г. молодые Самарские гонщики Е. Минаева, Т. Меренцева, Д. Зверев, В. Нестеров, Н. Югай были призерами Всероссийских парусных регат.



## **Мастера спорта города Куйбышева - Самары:**

Мясников Николай Александрович - Заслуженный мастер спорта (пр.№357 от 23.07.1946 г., уд.№381).

Бердин Виктор Григорьевич

Куликов Борис Дмитриевич - 1938 г.

Ларешин Владимир Константинович - 1952 г.

Ходаева-Сиянова Алевтина Васильевна - уд. № 56229 от 23.03.1967 г.

Кольцов Михаил Васильевич - дважды мастер спорта: уд. № 92542 от 28.11.1972 г., уд. № 107531 от 19.11.1974 г.

Болякин Виктор Михайлович - уд. №104157 от 28.06.1974 г.

Коломиец Александр Николаевич - уд. № 154921 от 24.08.1979 г.

Карпеев Сергей Владимирович - уд. №167814 от 01.10.1980 г.

Варичкин Андрей Евгеньевич - уд. №191944 от 1982 г.

Давыдкин Станислав Викторович - приказ № 158 от 27.02.1984 г., уд. № 201642.

Видманкин Сергей Геннадиевич - приказ № 158 от 27.02.1984 г. уд. № 201641.

Тарасова Мария Владимировна - уд № 249156 от 30.11.1989 г.

Кольцов Андрей Михайлович - уд. № 253470 от 30.05.1990 г.

Старунов Константин Григорьевич - приказ № 186 от 30.05.1990 г., уд. № 253467.

Сухов Алексей Анатольевич - уд. №264796 от 30.10.1991 г.

Лысов Дмитрий Сергеевич - уд. №265369 от 30.11.1991 г.

Толстых Алексей Дмитриевич - уд. № 269088 от 10.02.1992 г.

Соловьева Виктория Константиновна - приказ № 157 от 17.07.2003 г., уд. № 52475 РФ.

Ганькин Дмитрий Елисеевич - приказ № 98 П от 30.11.2004 г., уд. № 60195.

Фомин Владимир Иванович - уд. № 61314 от 31.01.2005 г.



1



1. Слева-направо:  
мастера спорта  
А.Толстых, А.Кольцов,  
М.В.Кольцов,  
Е.Варичкин.  
Победители  
Всесоюзных  
соревнований  
кмс В.Толстых,  
Г.Леонтьев.

2



3

2, 3 - мастера спорта А.Кольцов и С.Видманкин и их шкотовые  
С.Фролов и А.Смолин.