



Ростислав НОВОДЕРЁЖКИН: «У гонщика должны быть фантазия, смелость, риск, полет!»

Фотографии из архива Р. А. Новодерёжкина

В 1958 г. в Советском Союзе появились первые яхты «Летучий Голландец». Одним из пионеров нового класса стал чемпион страны в классе «М», молодой московский гонщик Ростислав Новодерёжкин. 10 лет он и его бессменный шкотовый Олег Уловков входили в сборную СССР, дважды за это время выигрывали чемпионат страны. В начале 70-х гг. Новодерёжкин пересел на крейсерские яхты, добившись и в крейсерских гонках больших успехов. Сейчас Ростиславу Александровичу уже за восемьдесят, но поверить в это нелегко: он бодр, энергичен, а самое главное — по-прежнему не мыслит жизни без яхт и парусов. Предлагаем вашему вниманию интервью с этим замечательным яхтсменом.

Ростислав Александрович, как вы начали заниматься парусным спортом?

Мой отец работал бухгалтером в строительной организации. Его часто перебрасывали с одной стройки на другую, и мы с мамой и старшими братьями каждый раз переезжали вместе с ним. В конце 40-х гг. (мне было лет десять) мы прибыли на строительство Волго-Донского канала. Для намыва плотины ГЭС потребовалось много песка, и в том месте, откуда его вынимали, возникли огромные

карьеры, заполненные водой. Администрация стройки организовала водную станцию. Приобрели гребные лодки и четыре швертбота: два «Олимпика» и две «Эмки». Я с детства интересовался морем и парусами, хотел даже после седьмого класса поступать в мореходное училище. Ну и, конечно, я попросился! Меня взяли юнгой. Начал, как полагается, с мытья палубы, а недели через две мы с друзьями уже совершили самостоятельный выход на яхте. Первый раз получился не совсем удачным, но это не охладило моего пыла. В общем, я там прижился.



Что же было дальше?

Прошло несколько лет, стройка закончилась, и мы вернулись домой под Москву, в поселок Северный. Я тут же побежал записываться в яхт-клуб. Ближайшим оказался «Водник». Меня приняли. Я совсем недолго посидел на шкотах, а потом стал рулевым. Ходил на «Ерше», на «Эмке». В 1956 г. — я тогда уже учился в институте — мы выиграли на «Эмке» почти все регаты сезона, включая юношеское первенство СССР в Таллине. И лишь на взрослом первенстве страны выступили не так успешно: 8-е место из примерно 20-ти. Может быть, расслабились после стольких побед подряд. Возможно, нагрузка в течение сезона оказалась слишком уж большой. Где-то и опыта не хватило, мы же совсем молодые были, 18–19 лет...

Следующий сезон поначалу не задался: в основном занимали призовые места, но прошлогодней легкости не чувствовалось. Отчасти потому, что стало тяжелее учиться в институте. Пошли более серьезные предметы: сопротивление материалов, теоретическая механика... Но вот приехали в Городец на чемпионат СССР. В первой гонке в слабый ветер пришли тринадцатыми, хотя и без отрыва от лидеров. На следующий день — второй приход. Потом тоже были хорошие места, в основном в тройке. И за одну или две гонки до конца мы уже имели неплохое преимущество перед соперниками. Удержали его и стали чемпионами.

Итак, в 19 лет вы стали чемпионом Советского Союза. Что вы чувствовали? Было ли какое-то ощущение ответственности, например, перед клубом?

Особо нет. И это даже хорошо: ответственность сковывает. Как только появляется ощущение того, что ты обязательно должен показать определенный результат, — хорошего не жди. У гонщика должны быть фантазия, смелость, риск, полет! А когда давит ответственность, тут уж не до полета... Мы ощущали подъем.

После Черноморской регаты (Севастополь, 1959 г.). Слева Ростислав Новодерёжкин, в центре Валентин Манкин, на переднем плане Олег Уловков

Экипаж «Эмки», 1953 г.

Не собирались останавливаться на достигнутом и всю энергию вкладывали в тренировки. В 1958 г. в нашей стране появился класс «Летучий Голландец». И нас с Олегом Уловковым, моим одногруппником, которого я на первом курсе привел в «Водник», включили в состав сборной Советского Союза на «Голландце». Подтянули сильных гонщиков из других классов: со «Звездников», с одиночек... Собралась очень приличная компания: Жилко, Ильин, Коновалов, Толстихин, Шелковников, Калина, Дегтярь и многие другие. Мы работали над матчастью, старательно учились и буквально года за два очень здорово подняли свой уровень. Скажем, Александр Шелковников на римской Олимпиаде 1960 г. занял 6-е место, а через четыре года в Токио — пятое. Это очень приличный результат! Особенно с учетом того, что в те времена было куда меньше выездов за рубеж.

У вас были импортные яхты или отечественные?

Были и иностранные, были и наши, ленинградской постройки. Надо сказать, корпуса в Ленинграде делали весьма приличные. Они хоть и уступали лучшим заграничным, но на фоне среднего уровня смотрелись очень достойно. Вспоминается история. В какой-то момент купили два «Голландца» немецкой фирмы «Шёнефельд» — красивые, красного дерева... Один достался Александру Шелковникову, другой мне. Ну мы с ними и намучались, скажу я вам! С огромным трудом, в очень тяжелой борьбе удавалось держаться среди лидеров. Ленинградец Коновалов, которому в его родном городе сделали яхту по спецзаказу, гонял нас как хотел. А потом мы с Шурой пересели на отечественные лодки — и пошли лучше! Кстати, я не очень любил менять яхты. Я консерватор и однолюб. Это во всем: и в работе, и лодки редко меняю, и машины...

Но как гонщик такого уровня может быть консерватором? Ведь все время нужно искать что-то новое, что-то менять в настройках, в подготовке, в тактике после неудач...

Это немного другое. Конечно, поиск нового необходим. Но я не люблю



На подъеме флага. Ростислав Новодерёжкин,
Валентина Иванова, Эдуард Стайсон,
Константин Александров, Тимир Пинегин



сломя голову бросаться на новое. Если я чувствовал, что можно улучшить лодку, выжать из нее еще что-то, то зачем мне новая? Если она объективно лучше, тогда, конечно, стоит. Но менять старое на новое только потому, что оно новое, я не люблю.

Ростислав Александрович, в каком институте вы учились? Как удавалось совмещать тренировки и регаты с учебой?

В Московском инженерно-строительном, на гидротехническом факультете. На мой выбор повлияла работа отца на гидротехнических стройках. Поначалу совмещать учебу со спортом было трудно. Как-то раз отпрашиваемся на первенство Москвы, а заместитель декана нам: «Ребята, вы решите, чем хотите заниматься. Если спортом — пожалуйста: институт физкультуры рядом».

Но постепенно удалось войти в ритм. Весеннюю сессию сдавали досрочно: никто из однокурсников еще не задумывался об экзаменах, а мы с Олегом их быстро закрывали и уезжали на первые регаты. Возвращаемся — срочно надо сдавать курсовой проект. А мыслями-то еще на гонках! Переключиться трудно. Делаем проект и снова уезжаем. Так и учились...

А после института?

Раньше всех выпускников распределяли по разным гидротехническим стройкам, которые в то время шли по всей стране. Некоторых даже отправляли за границу, в Китай и Египет. А мне повезло: наш выпуск был первым, из которого несколько человек оставили в Москве. Я стал работать в лаборатории при кафедре. Мы изготавливали модели для физического моделирования и изучали на них характеристики потока при разных режимах: на наших установках моделировались проточные части Саяно-Шушенской, Красноярской и Куйбышевской ГЭС. Впрочем, совмещать работу с соревнованиями все равно было непросто. Бывало, отпрашиваюсь:



— Иван Евграфович, мне надо на регату...

— Слава, давай доделаем эксперимент, напишем отчет — и поедешь!

— Так регата-то уж закончится, пока мы отчет напишем!..

И я решил пойти в аспирантуру: там рабочий режим мягче. Защитил кандидатскую и перешел преподавателем на кафедру водоснабжения. Параллельно продолжал заниматься наукой, хотя и немного сменил тематику.

Расскажите, пожалуйста, о ваших выступлениях на «Летучем Голландце» и о своем шкотовом.

С Олегом Уловковым, которого я уже упоминал, мы ходили еще на «Эмке», но не все время вместе. А вот на «Голландце» наш экипаж стал постоянным: мы с Олегом входили в сборную СССР с 1958 по 1968 г. Это редкое долголетие: обычно за такое время члены экипажа успевают надоесть друг другу. Тем более что я не отличаюсь особо покладистым характером. После 1968 г. Олег перешел на тренерскую работу, а я еще несколько сезонов ходил на «Голландце» — уже в более свободном режиме и с другим шкотовым.

Сейчас вы продолжаете общаться с Олегом Александровичем?

Конечно. Правда, к сожалению, уже меньше.

А сами вы не думали о том, чтобы стать тренером?

Тренерский опыт у меня есть: едва выйдя из юношеского возраста, я некоторое время выступал в роли тренера юношеской команды «Водника» на серьезных соревнованиях. Да и вообще, каждый рулевой — это в какой-то мере тренер: он тренирует свой экипаж. Если же говорить именно о тренерской профессии, я никогда не рассматривал парус как основное занятие, как работу. Для меня спорт — это в каком-то смысле игра. Кстати, такое отношение помогает легче переживать неудачи. Либо ты относишься к соревнованиям философски, как к игре, либо спорт тебе здорово потреплет нервы...

На «Летучем Голландце» с Олегом Уловковым

Как складывались ваши отношения с соперниками? Часто ли случалось подавать протесты?

У меня со всеми были хорошие дружеские отношения. За все время пришлось подавать протест всего три-пять раз. И то это были так называемые контрпротесты: по правилам тех лет, если на тебя подадут протест, ты должен либо признать нарушение и сойти с гонки, либо подать встречный протест. Мне нравилось не подавать протесты, а гоняться: скорость, маневры, глиссирование на волне, работа со спинакером, борьба на дистанции...

Что было после «Голландца»?

В начале 70-х я пересел на «Солинг», который тогда только появился. Результаты были поскромнее, чем на «Голландце». В этом классе тогда собрались полтора десятка чемпионов СССР разных лет: Пинегин, Хабаров, Чучелов, Анисимов и другие, — так что борьба шла нешуточная. Гонялся на «Солинге» я недолго, года два. Тяжеловато стало совмещать с работой, да и сыновья подрастали — нужно было уделять внимание семье.

Но вы не закончили с парусным спортом?

Нет, я перешел на крейсерские яхты. Точнее, начал ходить на крейсерах параллельно с олимпийскими классами. Когда именно, сейчас уже не вспомню. Моим первым крейсером стал польский компромисс класса «Капелла», такая семейная яхточка. На нем мы с женой и сыновьями сходили на регату на Волге от Дубны до Череповца с заходом в Калинин. Борису было лет семь-восемь, Андрею — четыре или пять. Первые четыре этапа выиграли и в последний, по Рыбинскому водохранилищу, даже не пошли.

Потом в СССР появился «Картер-30», яхта уже посерьезнее. На нем я гонялся на Онежской регате (Ростислав Александрович — 11-кратный победитель Онежской регаты на яхтах «Заря» и «Норд». — Прим. ред.), на кубках Балтийского и Черного морей. Три раза «Норд» ходил на Эгейскую регату, это солидное соревнование: больше 100 участников во всех зачетных группах. Последний раз мы после пересчета заняли 4-е место в абсолютном зачете. Интересен был уже сам путь на Эгейское море: до Ростова-на-Дону на теплоходе, оттуда своим ходом. От Керчи до Босфора — примерно три дня пути через Черное море. Современных навигационных средств тогда не было, так что использовали классические методы и приборы: радиомаяки, эхолот, счисление. А это целая наука: нужно учесть течение и дрейф, перед гонками

Флорида, предположительно 1963 г.
В центре Ростислав Новодерёжкин и Олег Уловков

снять девиацию компаса, откалибровать лаг на мерной миле... Как настоящие флотские штурманы!

Ваши сыновья сами проявили интерес к парусному спорту, или вы их как-то подталкивали? (Старшие сыновья Ростислава Александровича, Борис и Андрей, — тоже яхтсмены, мастера спорта. Как когда-то их отец, гоняются на «Летучих Голландцах», ходят на буерах. — Прим. ред.)

Сами. Были очень активны. Это касается не только увлечения парусом, но и других дел, в которых нужно что-то делать своими руками. Вообще я очень горжусь, что научил ребят всему, что умел сам, и речь здесь не только о парусе. Это помогает решать серьезные проблемы и в жизни, находить к ним правильные подходы. Сейчас уже и внуки не отстают от сыновей: например, Дима, сын Андрея, в 15 лет вместе с папой стал чемпионом мира на «Летучем Голландце» в зачете экипажей со шкотовым до 19 лет. Совместные занятия сближают поколения, облегчают передачу опыта и знаний. Я убежден, что наши наследники обязаны быть лучше нас, так как они имеют возможность шагать со ступеньки, которая стала вершиной для нас.

Насколько я знаю, у вас и сейчас насыщенная парусная жизнь...

Это правда. Некоторое время назад один из моих друзей приобрел на Средиземном море подержанный «Dufour 38». Серьезная лодка, с «Картером» не сравнить! Три каюты, горячая вода... Мы тоже загорелись и стали изучать предложения. Решили, что «Beneteau First» будет поспортивней. Взяли яхту с выставки, практически новую, и каждый год ходим на гонки.

В июле-августе в Турции очень жарко, так что сейчас я стараюсь быть на юге примерно с апреля до июня и с сентября по ноябрь. А самые жаркие месяцы провожу в Москве. Здесь все время приглашают гоняться на «Норде», иногда хожу с Борисом на его «Рикшете». А в позапрошлом году меня даже вытащили погоняться на «Голландце» с внуком!



Интересно! У вас на «Beneteau» постоянный экипаж?

Постоянный член экипажа — я один. Иногда приезжает Андрей, иногда разные знакомые. Кто когда сможет...

Вы всё время в команде: «Эмка», «Голландец», «Солинг», крейсера... А на одиночки никогда не тянуло?

Не особо. Я человек общительный, компанейский. Кроме того, в то время из одиночек был только «Финн», а я весил 62 килограмма...

А в каких городах вам больше всего нравилось гоняться?

Мне нравилось везде. Севастополь, Рига, Таллин — разве можно вспоминать о них без восторга!.. Но, пожалуй, больше всего — Одесса и Ленинград. В Одессе веселый, остроумный народ! И очень гостеприимный: мы приезжали практически как к себе домой: стоит свободная яхта «Л-6» или «Дракон» — пожалуйста, бери и иди. И особенно я уважаю — обязательно напишите об этом! — ленинградскую парусную школу. Она дала многих выдающихся яхтсменов. Какие там были гонщики! Настоящие рыцари! Матвеев, Попель, Стайсон, Васильев, Мирохин, Коновалов, Толстихин...

Есть ли какая-то гонка или, быть может, регата, которая запомнилась больше всего?

Какую-то одну трудно выделить — чего только не было... 1959 год, чемпионат мира в Англии. Сложное течение. В первой гонке мы с Олегом в нем не разобрались, пытались лавировать по заходам и финишировали плохо. На берегу проанализировали ситуацию и поняли, что нужно делать длинный галс в берег до самого упора и оттуда второй галс, уже к знаку. И в следующей гонке выскочили на первый знак впереди всего флота! Удержать первое место, правда, не удалось: пришли в той гонке третьими. А раз в Севастополе мы оказались единственными, кому удалось финишировать: был слабый ветер и попутное ему течение. На лавировке мы почти на месте стояли. С трудом доползли до верхнего знака, обогнули его и по течению ушли вниз. А потом ветер еще подскис, и все остальные даже до первого знака не смогли пройти. В итоге только мы одни и уложились в контрольное время.

Еще вспоминаю одну из первых своих Балтийских регат. На старте 40 «Голландцев», на финише — четыре или шесть...

Шторм?

Да. Финишируем, вытаскиваемся и идем на пляж собирать яхты, которые туда относило. На Балтике вообще непросто было гоняться: там даже в самое теплое время вода не выше 14 градусов...



И ведь не было тогда неопреновых гидрокостюмов.

Мы ходили в костюмах химзащиты. Они были неудобными, но по крайней мере герметичными.

Чего, по-вашему, не хватает российскому парусному спорту?

В такой стране, как Россия, нужны национальные классы яхт. Дешевые. Может быть, даже такие, которые можно было бы собирать на местах, в яхт-клубах, своими руками.

И, конечно, не знаю уж, насколько это возможно, но нужны бесплатные детские спортивные школы. Не верю, что наше государство настолько бедное, что не может выделить денег на детско-юношеский спорт. Вообще я думаю, что спорт должен быть более демократичным, более доступным и массовым. Это касается не только паруса.

Последний вопрос: что бы вы пожелали читателям журнала?

Прежде всего — здоровья. Если его нет, там все остальные пожелания теряют смысл. И заниматься парусом! И другими видами спорта, конечно. Лучше один раз, пусть даже плохо, ударить по мячу своей ногой, чем два часа смотреть, как это хорошо делают другие.

Ростислав Александрович, спасибо за беседу! Доброго вам здоровья и интересных гонок.

Беседовал Алексей Деревянкин