



Перед московской Олимпиадой 1980 г. в журнале «Юность» были опубликованы замечательные очерки талантливого журналиста Юрия Зерчанинова, повествующие об истории участия советских спортсменов в Олимпийских играх. Мы искренне благодарны редакции журнала за возможность познакомить наших читателей с одним из них.
Этому рассказу уже более 40 лет, а классу яхт «Звездный» в этом году исполняется 110! Давайте вместе перенесемся в те времена, когда любая олимпийская медаль, кроме золотой, для советских яхтсменов считалась скорее неудачей...

Текст публикуется с сохранением исходной орфографии и пунктуации
(журнал «Юность» № 6/1979, «Олимпийская летопись», глава V: «Пинегин, Манкин...»)

Пинегин, Манкин...

Юрий Зерчанинов

Кипаж такой килевой яхты состоит из двух человек: рулевой и матрос (шкотовый). С 1932 года на Олимпийских регатах утвердилась яхта-двойка класса «Звездный» (Star). Первая яхта этого класса была сконструирована американцем Уильямом Гарднером в 1911 году. Именно в «Звездном» классе небезуспешно участвовал в гонках Джон Кеннеди, который был страстью яхтсменом. Об олимпийских гонках на яхте-двойке (в семидесятые годы класс «Звездный» заменили было в олимпийской программе классом «Темпест») и пойдет рассказ.

1952 г., Хельсинки,
XV Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. А. Страулино (Италия)
2. Д. Прайс (США)
3. И. Фьюза (Португалия)¹

После Стокгольмской олимпиады 1912 года, на которой русский рулевой А. Вышнеградский удостоился бронзовой медали, наш парусный спорт развивался обособленно — на верфях строились яхты отнюдь не олимпийских классов. И в Хельсинки нашим парусникам предстояло гоняться на совершенно неведомых яхтах.

Что касается «Звездников», то три старые яхты, доставшиеся нам во время войны, удалось найти в Одессе и в Ленинграде. Четвертая яхта этого класса — тоже, кста-



«Звездники» на старте.
На переднем плане яхта Тимира Пинегина (№ 3802) «Торнадо»

ти, уже устаревшая — была куплена в Англии. В начале олимпийского лета эти суда были спущены в Таллинне на воду. Среди четырех признанных рулевых, с великолепной уверенностью взявшимся за два месяца постичь все премудрости гонок на прихотливом «Звезднике», был и 25-летний Тимир Пинегин.



Олимпийский чемпион Тимир Алексеевич Пинегин

Такого горожанина — да притом москвича! — не сыщешь. Пинегин любит только утреннюю Москву, когда пустынны улицы. В малознакомой компании спешит найти интересную книгу, чтобы тут же уткнуться в нее. Он никогда не ходил на танцы и сторонился многолюдных зрешиц. Уже в детстве каждый свободный час проводил на Клязьминском водохранилище и в четырнадцать лет, в самый канун войны, получил звание рулевого второго класса. Яхт-клуб для него — это место, где в домашней обстановке хорошо знакомые люди заняты общим, захватывающим интересным делом. Он продолжал сторониться публичности и уже став знаменитым спортсменом...

Тогда, в Хельсинки, Пинегина взяли лишь запасным, и он наблюдал, как наши лучшие рулевые, уважаемые и авторитетные для него люди, безнадежно проигрывали во всех классах гонку за гонкой. Они давали заверения, что лишь бы ветер «работал» — тогда уж они покажут... Что ж, ветер в Финском заливе был — и ровно «работал» и менялся, — но нашим лучшим рулевым никак не удавалось проявить свое тактическое мастерство. Все семь гоночных дней Пинегин провел в море — на катере. Отбуксировал наш «Звездник» (рулевым на нем был Александр Чумаков, а шкотовым Константин Мельгунов) к старту, а затем шел вдоль дистанции и не уставал восхищаться тем, как умело ведут яхты итальянец Страулино и американец Прайс — какую скорость они выжимают!

Гонки с пересадкой, принятые в то время у нас в стране (после каждой гонки экипажи менялись судами), формировали особый тип рулевого, который, делая ставку на тактику, на технику взятия старта, умел быстро приспособиться к любой яхте. Пинегин понял в Хельсинки, что к «Звезднику» надо приспособливаться годами; только тщательно изучив свою яхту, зная все ее возможности, ты вправе надеяться на успех. Пинегин увидел в Хельсинки и прославленные яхты мирового «Звездного флота»: «Мероп» Страулино, «Куруш IV» кубинца де Кардена-са... Тайной совершенства этих яхт владел известный американский гонщик Скип Этчел, на верфи которого «Олд Гринвич» они и строились.

Да, наши остались в тени на той Олимпийской регате. Разве что Федор Шутков, ходивший матросом на яхте «Цирцея» (класс «R6»), вдруг обрел популярность. Был день, когда за Шутковым охотились все западные журналисты.

Пинегин рассказывает о Шуткове: «Любой механизм для Феди не секрет — с закрытыми глазами разберет и соберет, хотя никакого образования не получил. До войны с малых лет работал в своей подмосковной деревне на тракторе, потом служил на флоте, был под Одессой, в десанте, ранен... После войны мы вместе занимались в яхт-клубе «Динамо». Стояли в Химках, а на гонки ходили на Клязьму. Был у нас такой любитель марафона, Паша Санин. Мы идем из Химок на яхтах, а Паша бежит по берегу и на Клязьме уже встречает нас. Но однажды Федя сказал ему: «Подумаешь, двадцать километров пробежать?» Они заспорили, и Федя, который никогда этим делом не занимался, заявил, что он сколько надо, столько и пробежит. И действительно, добежал до Клязьмы раньше Паши! Динамовские марафонцы позвали Федю на прикидку — он их всех тоже обставил. Его на Всесоюзный сбор приглашали, но он не ушел из папуса. На яхте, открунивая, Федя повиснет на одной руке, и надо час — час будет висеть, надо три — пожалуйста. Да и вообще может работать без ограничения времени».

Что же случилось в Хельсинки? В одной из гонок, в восьмибалльный ветер, на «Цирцея» сломалась краспица. Самое благородное решение в такой ситуации — бросать гонку и идти домой. «Цирцея» к тому же не претендовала уже на хорошее место. Но матросу Шуткову стало обидно: «Что же мы приехали на Олимпиаду — гоняться или идти домой?» Он прикинулся: до сломанной краспицы было метров одиннадцать...

«Я взял с собой швабру, — рассказывает Шутков, — веревку взял и полез на мачту. А волна тебя бьет, отрывает от этой мачты. Сразу, как влез, чтобы не улететь, привязал себя к мачте веревкой. Целый курс, от знака до знака, работал и заменил шваброй — палка была длинная — ту половину краспицы, которая отлетела. Слез, когда

надо было уже в лавировку идти. Вернулись в гавань, а ко мне — журналисты. Американцы показывают — лезь снова на мачту, а мы фотографию будем делать. Я им: “Нет”. И сказал по-русски, что мне это надо, как... Поняли, стали тогда просить, чтобы я сел в “беседку”, а они сами, вручную, меня фалом на мачту поднимут. В “беседку” я сел... Были у меня газеты, где фотография эта, да раздал».

1956 г., Мельбурн,
XVI Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. Г. Уильямс (США)
2. А. Страулино (Италия)
3. Д. Ноулз (Багамские острова)

Вскоре после Олимпиады в Хельсинки Тимир Пинегин говорился с Федором Шутковым, и они начали вместе гоняться на «Звездника». Так возник экипаж (идеально совмещаясь на яхте, на берегу каждый из них продолжал держаться своей компании), у которого долгие годы в стране не будет равных соперников.

«Варяг», их первая яхта, была построена Таллинской верфью по всем правилам «Звездного» класса — Пинегин в те годы чуть не переселился в Таллин, — но тех совершенных очертаний, которые отличали «Мероп» Страулино, корпус ее не имел. Все яхты «Звездного» класса — монотипы. Они строятся по единому чертежу, и нарушение даже одного из размеров грозит тем, что главный меритель класса, штаб-квартира которого находится в Нью-Йорке, не утвердит мерительное свидетельство и яхта не будет допущена к соревнованиям. «Варяг» получил такое свидетельство, но это была тихоходная яхта.

Тем не менее Пинегин выигрывал, встречаясь с финнами и со шведами. Выигрывал, создавая запас прочности при взятии старта и на лавировке, ибо на полных курсах «Варяг» совсем не глиссировал. Первые успехи Пинегина, хотя его соперники и не были самыми знаменитыми гонщиками, выглядели столь впечатляюще, что ближе к Мельбурнской Олимпиаде ему была заказана яхта на верфи «Олд Гринвич» и комплект дакроновых парусов чикагской фирмы «Морфи энд Най!». Сейчас подобный заказ выглядит как нечто совершенно естественное, но в те годы...

«Близился день, — рассказывает Пинегин, — когда мы должны были уходить на “Грузии” из Одессы в Мельбурн, а американского “Звездника” не было — где-то застрял в пути. Что было делать? Эстонский гонщик Энн Метсаар отдал мне свою новеньющую яхту “Тулилинд”, которая, как мне казалось, была быстроходнее, чем “Варяг”. Этую яхту и подняли на борт “Грузии”. Мы ушли из Одессы 3 октября, а в тот же день в Ленинград пришло норвеж-

ское грузовое судно, в трюме которого находился мой новенький “Олд Гринвич”...

В Мельбурне мы не поехали в Олимпийскую деревню, а остались жить на “Грузии”. Сходили с корабля на причал, садились в автобус и выходили уже на яхтенном причале. Австралию видели из окна автобуса.

В первый же день я убедился, что “Звездника” с таким корпусом, как у нашей “Тулилинд”, ни у кого больше не было. Этчел, владелец “Олд Гринвича”, еще в сорок восьмом году нашел, оказывается, лазейку в правилах, которая позволила ему, оставаясь в классе, изменить форму корпуса — сделать яхту глиссирующющей. Эта находка и обеспечила успех “Олд Гринвича”. Таллинская же верфь продолжала строить яхты по старым чертежам...

Американские дакроновые паруса, прибывшие с новой яхтой в Ленинград, нам переслали успели. Но что это могло изменить? На верхнем знаке мы бывали за счет лавировки и первыми и вторыми, однако гонка длинная... У меня были очень ровные результаты — почти все гонки заканчивал седьмым или восьмым. Впереди приходили асы, с которыми невозможно было бороться ходом. В австралийском заливе Порт-Филипп гонялись шесть чемпионов и экс-чемпионов мира и Европы! Общим восьмым местом я, конечно, доволен не был. Не мог простить себе прежде всего, что пропустил вперед англичанина, который имел отличную яхту, но как гонщик особенно не впечатлял. Но мы не были и обескуражены — знали, что дома стоит современная яхта.

Победил в Мельбурне опытный американец Герберт Уильямс. Он рассказывал, что, готовясь к гонкам в Порт-Филиппе, говорил своему матросу Лари Лоу: “Ты должен прибавить пятнадцать фунтов, а я на себя беру двадцать”. Наращивали они не сало, естественно. И в ветреную погоду на океанской волне большой вес давал американцам преимущество. Ведь когда ветер давит на парус, мы открываем яхту своим весом. Вес важен не только на лавировке, но и на полном курсе, где вы своим весом “подрываете” яхту на глиссирование.

Нашим соседом по причалу, с которым мы с Федей сразу же подружились, был таиландский принц Бира-Бонгзе. Худенький принц Бира и его матрос выглядели на борту яхты, как две муши. Но даже Страулино и его матрос Роде — люди нормального «звездного» веса — уступали массивным американцам, когда по-настоящему дуло. Я весил лишь восемьдесят пять килограммов, Федя чуть больше, но у нас был свой секрет открывания (я о нем расскажу еще), и если бы яхта была другая... Хотя сейчас, оценивая события издалека, думаю, что, получив мы “Торнадо” — так я называл свой “Олд Гринвич” — даже за полгода до Игр, нам не хватило бы этого времени, чтобы познать яхту полностью и уже в Мельбурне претендовать на победу». А Федор Шутков по этому поводу

сказал мне так: «Мы два раза, когда очень здорово дуло, так уходили от американцев, что их даже вес не спасал. Дали бы нам их лодку, еще неизвестно, кто бы был чемпионом. У нас даже сосалки (эжектора) на лодке не было. Чумичку, которой кок суп разливает, я насадил на большую палку, и мы с черпаком этим, которым все Балтийское море перечерпали, и в Австралию заявились».

1960 г., Неаполь,
XVII Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. Т. Пинегин (СССР)
2. М. Кина (Португалия)
3. У. Паркс (США)

Яхта «Торнадо», зарегистрированная в официальном регистре «Звездного» класса под № 3802, была сделана из американской ели (спрус). 22 июня 1957 года, в день летнего солнцестояния, Пинегин и Шутков впервые спустили «Торнадо» на воду — это было в Таллинском заливе — и едва легли на полный курс, яхта стремительно набрала ход — никогда прежде под парусами ни тот, ни другой не испытывали подобного ощущения скорости.

Летом пятьдесят девятого года (впервые после Мельбурна) они получили, наконец, возможность встретиться с сильнейшими зарубежными яхтсменами — вылетели в Касабланку на чемпионат Европы и Северной Африки в классе «Звездный». А «Торнадо» вместе с другим нашим «Звездником» — экипажа Бориса Мирохина — была погружена на испанское судно, которое... пришло в Касабланку, когда соревнования уже завершились — по пути, в Малаге, моряки загуляли то ли на карнавале, то ли на фестивале.

«Мы ждали у моря погоды, — рассказывает Пинегин, — пока за дело не взялся местный страховщик морских перевозок француз Серж Тай, который и обнаружил наши яхты в этой Малаге. В детстве Серж жил в России... Так вот, в Касабланке мы вновь оказались у разбитого корыта. “Торнадо” тогда в самом соку была, а мы с Федей ставили паруса — паруса у нас с собой были — на старую мароккансскую яхту, которую Серж нашел для нас.

Я шкоты добрал, как следует, и проржавевшие болты штаговой оковки лопнули... Хозяин яхты принес несколько ящиков инструмента, и мы с Федей взялись — клепаем, завинчиваем. Серж говорит хозяину яхты: “Ты должен платить им за капитальный ремонт”. Мы уже и не думали о том, чтобы испытать свои силы в борьбе со Страулино, он победит и на этот раз и станет девятикратным чемпионом Европы! — а стремились хоть как-то поучаствовать в соревнованиях. Лишь бы на берегу не сидеть.

В первой же гонке мы славировались отлично и на первый знак вышли первыми, но наша яхта не глиссировала



Олимпийский чемпион Федор Васильевич Шутков

и к нижнему знаку нас достали и поглотили... Да, заняли мы девятое место, но слетали в Марокко не зря. Я увидел у португальца Фьюза новейшую модель парусов: и по раскрою и по материалу. Это был уже супердакрон — тканый материал, прокатанный под горячим прессом. Гладкий, абсолютно непродуваемый парус не изменял своей формы и в сильный ветер. Создал эту модель американец Лоуэл Норт — самый головастый среди современных яхтсменов, блестящий инженер-аэродинамик. Его фирма по производству парусов затрачивает на исследования до миллиона долларов в год. А начал он с нуля — был просто талантливым гонщиком. Возвратившись в Москву, я сказал, что на Олимпийской регате в Неаполе без парусов Норта делать нечего.

В Касабланке же я решил, что хватит нам удивлять мир Фединым черпаком. Все настоящие гонщики пользовались насосами португальца Дуарте Белло. Я был знаком с ним еще с Мельбурна, где Белло входил в ту недосягаемую для меня шестерку. Я сказал ему в Касабланке, что хотел бы купить эжектор. У него не оказалось лишнего, и сразу после последней гонки Белло снял мне эжектор со своей яхты.

В марте шестидесятого года мы гонялись — уже на “Торнадо” — в Генуе. Был очень приличный состав — вся Европа была, Генуэзская регата обычно суровая. Ветер достигал девяти баллов. Были и такие номера: пятьдесят семь “Звездников” стартуют, а до финиша доходят лишь четверо. Агостино Страулино в те годы считался непревзойденным специалистом по сильным ветрам. В слабый ветер он еще мог проиграть, но в сильный — никогда и никому. Тем более в родных водах. И как раз в сильный ветер в жесткой борьбе со Страулино — другие были на полголовы ниже — мы выиграли в Генуе две



гонки. Обо мне заговорили как о гонщике в сильный ветер: «Если в Неаполе дунет, то тогда у русских...» Но это уже говорилось с усмешкой, потому что в июле–августе в Неаполе сильных ветров не ждут».

«Торнадо» везли в Неаполь в корабельном трюме, а в соседнем трюме обитали наши олимпийские лошади. На палубе маялся Федор Шутков, который, побоявшись расстаться с яхтой, взялся сопровождать ее. В Неаполе,

дожидаясь Пинегина, он потихоньку шкурил, полировал «Торнадо». Корпус яхты Шутков полирует так, что захочешь побриться — вот тебе зеркало. Шутков гладил любовно новую мачту из спруса — ту запасную, которую все эти годы они берегли для Неаполя. Теперь эту мачту украсят голубые супердакроновые паруса, под которыми они гонялись уже в Севастополе, на предолимпийском чемпионате страны, и уходили от всех, как хотели.

«По ходу яхты, по всему я чувствовал, — рассказывает Пинегин, — что мы идем бровень со Страулино. Великий Страулино был силен в Неаполе, как никогда, — это был его родной город, его залив, все ветры и течения которого он знал с детства. Главными соперниками Страулино считались американец Уильям Паркс, багамец Дьюард Ноулз, португалец Марио Кина... Обо мне продолжали говорить лишь как о гонщике сильного ветра, и я всячески укреплял это мнение: и беседуя с журналистами и на воде, прикидываясь с некоторыми будущими соперниками. Я хотел, чтобы в первых гонках меня не принимали всерьез. Хотел иметь свободу маневра».

Как рассказать об олимпийском триумфе Пинегина? Сам он, анализируя гонку, обратится к сугубо парусному языку: «Мы увалились... привелись... галфвинд... крутой бейдинг...» Будет рисовать схемы для пояснения. Я стремился до сих пор, помня о размерах журнальной публикации, не углубляться особенно во всяческие парусные премудрости. Поэтому и сейчас ограничусь лишь описанием нескольких психологических ситуаций.

Когда Пинегин и Шутков выиграли начальную гонку — на первой лавировке им действительно никто не мешал, — это сочли случайностью. Но после второй гонки, в которой перед ними финишировал лишь багамец Ноулз, к ним стали всерьез присматриваться...

«В третьей гонке, — рассказывает Пинегин, — португалец Кина пытался меня прихватить. Проверял, как мы будем действовать при плотной опеке. И понял, что тут и сам можешь крупно обжечься. Если против тебя новичок, то можешь играть с ним, как кошка с мышкой. А тут Кина увидел, что — ой-ей-ей! Пятьдесят на пятьдесят...»

В третьей гонке, удачно использовав изменение ветра, Пинегин вновь финишировал первым (чувство ветра — одно из главных достоинств рулевого Пинегина). От перевозбуждения он лишился сна, и Шутков отсыпался теперь за двоих. Дни по-прежнему стояли жаркие, солнечные, и по-прежнему надо было постоянно искать ветер.

В ожидании старта четвертой гонки Кина стал откровенно искать инцидента с нашей яхтой, но, едва Пинегин ушел от португальца, его стал преследовать Ноулз. Избавляясь от Ноулза, Пинегин оказался в таком положении, что начал гонку позже других. В дальнейшем, однако, он отделился от основной группы яхт и нашел все-таки самый короткий путь к финишу.

Перед днями отдыха — в Неаполе яхтсмены отдыхали три дня — Пинегин и Шутков уверенно захватили лидерство. В те три дня Пинегин осматривал Помпеи, Везувий, Капри и отсыпался, а после пятой гонки, в которой наша яхта финишировала третьей, они практически уже были недосягаемы.

После пятой гонки, на берегу, Пинегин и Шутков повели себя так, что их полюбил весь Неаполь. Победил

в этой гонке наконец Страулино. Он дважды выигрывал в Неаполитанском заливе чемпионаты мира, но вот на этот раз... Да и победы в этой гонке, которая позволяла ему надеяться хотя бы на бронзу, Страулино едва не лишился. Американец Паркс подал протест, утверждая, что на первом круге у верхнего знака Страулино задел гротом краспицу его яхты. Узнав об этом, Пинегин и Шутков пришли на разбирательство свидетельствовать в пользу Страулино — их яхта в тот момент была рядом. А Ноулз, главный свидетель американца, почему-то не явился, и Паркс взял свой протест назад. Сдержаненный, знающий себе цену майор Страулино при встречах с Пинегиным и Шутковым был теперь необычайно радушен. Что же касается Карло Роланди — этот известный неаполитанский адвокат и яхтсмен ходил тогда у Страулино матросом, — то его дружба с Пинегиным длится и по сей день.

В начале этого января я видел у Пинегина новогодние поздравления из самых различных стран. Яхт-клубы сближают людей надолго. Любопытно, что поздравления от Роланди и Паркса почтальон принес в один день. Видел я у Пинегина новогоднее поздравление и от испанского гонщика (он ныне король Испании) Хуана Карлоса де Бурbona...

А в седьмую — последнюю — гонку в Неаполе Тимир Пинегин и Федор Шутков шли уже олимпийскими чемпионами. И не без сожаления наблюдали, как Страулино и Роланди начали гонку излишне рискованно и упустили даже бронзовую медаль.

Оценивая победу Пинегина, Уильям Паркс скажет, что он всегда был в нужное время в нужном месте.

Олимпийский огонь в Неаполе был погашен, и Пинегин с Шутковым уехали в Рим. После «Мажестика», роскошного неаполитанского отеля, Олимпийская деревня в Риме у Пинегина восторга не вызвала — огороженная, охраняемая полицейскими... Нет, более шумной славе Власова или Шавлакадзе, допустим, он не завидовал. Самоутверждаться под крик толпы? Он привык, как всякий яхтсмен, делать свое дело вдали от зрителей. Да такого понятия — парусный болельщик — практически не существует. С берега трудно увидеть, что происходит на дистанции гонки, поэтому на берегу собираются обычно лишь родственники да знакомые. На Олимпийских регатах в море выходят специальные корабли с телекамерами, но даже всемогущее телевидение не знает пока, как подступиться к парусным гонкам — сделать их массовым зреющим.

А возвратившись в Москву и то тут, то там выступая с одним и тем же рассказом — о победе на Олимпийской регате, — Пинегин однажды почувствовал, что находится на грани нервного истощения, и, захватив с собой жену и маленькую дочку, уехал на два месяца в альплагерь «Алибек». В горах было снежно, спокойно.

1964 г., Токио,
XVIII Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. Д. Ноулз (Багамские острова)
2. Р. Стирнс (США)
3. П. Петерсон (Швеция)

Cкип Этчел вышел вперед. Плотной группой за ним шли другие американцы. Я попытался обойти Этчела с наветра, но он не пустил меня. Тогда я ушел ему под корму, что равносильно обычно стопроцентному проигрышу, и он решил, что у меня не выдержали нервы, сбросил меня со счета. А я резко ушел вправо, нашел ветер, повернулся и пошел четко — далеко впереди Этчела. Американцы совершенно обалдели: за счет чего у меня такой ход?..

Пинегин рассказывает эпизод, который произошел в одной из гонок на чемпионате мира 1962 года в португальском городе Каскайс. Там было 15 американских яхт. И каждый из американцев имел достаточно оснований считать себя гонщиком не менее классным, чем самый именитый европеец. К тому же «Торнадо» Пинегина резонно казалась американцам яхтой уже «уставшей», да и не самой современной. Этчел строил теперь на верфи «Олд Гринвич» яхты, корпуса которых были покрыты тонким слоем пластика.

Пинегин выступал в Каскайсе неровно (в начальной гонке был первым, затем — тринадцатым...) и занял общее восьмое место. Но в открытом море на большой волне «уставшая» «Торнадо» демонстрировала ход, неведомый американцам.

«В те годы, — рассказывает Пинегин, — экипаж “Звездника”, открунивая, лежал на борту. Но когда рулевой лежит, ему приходится выворачивать шею, чтобы все видеть. И я сидел, а ногу — под шкот, который идет через блок. Когда надо, повисал на этой ноге. А Федя висел за бортом. Висел глубоко внизу, лишь на одной ноге и на одной руке. Человек вроде бы так не может долго висеть на яхте — упадет в море. А Федя висел сколько надо. Судьи заподозрили было, что мы ремнями привязываемся, даже искали у нас на яхте эти ремни после финиша...» Помните, как в Австралии американцы брали большим весом? Но Шутков за весом не гнался — брал другим.

«После гонки, — рассказывает Шутков, — мышцы были, конечно, каменные. Дубели. Но помнешь, помнешь, ночь проспишь — вроде полегче. Пошел наутро и снова повис. Втянулся. Американские матросы на берегу просили — покажи, как делаешь. И я совершенно свободно — отпускал даже руку — висел на одной ноге. Хоть час! А на спор мог провисеть и больше. Американцев же, хоть ребята они и здоровые, лишь минут на пять хватало. Понятное дело — коленку выворачивает, ногу сводит, если нет привычки...»

За победу в первой гонке Пинегину была вручена в Каскайсе серебряная ваза — американцы впервые расстались с этим почетным призом. А Шутков как лучший шкотовый удостоился приза Мэри Этчел (в 1951 году, когда Мэри ходила у своего мужа матросом, они выиграли чемпионат мира). Сам Шутков, впрочем, никогда не пошел бы в гонку вместе с женщиной — он свято верит в стародавние морские приметы.

Парусная регата Токийской Олимпиады проводилась в заливе Сагами, к югу от Токио. Яхт-клуб был расположен на крошечном островке Еносима, а жили яхтсмены на побережье в фешенебельном отеле «Ойсо-бич».

В то лето Пинегин и Шутков выиграли на «Торнадо» европейский чемпионат в Марселе, а на Олимпийской регате решили уже гоняться на «Тайфуне» — эта их новая яхта была также построена на верфи «Олд Гринвич». Тонкий слой пластика, которым был покрыт корпус яхты, предохранял дерево от повреждений.

После двух гонок, имея одно первое и одно второе место, Пинегин решительно захватил лидерство. Перед третьей гонкой приехал из Токио представитель руководства нашей олимпийской команды и провел летучку, на которой говорил, что в других видах спорта мы выступаем пока не очень удачно, и он ждет, что парусники отличаются — уже завтра...

«Мы шли первыми, — рассказывает Пинегин, — опережая американца Стирнса, который шел за нами, метров на шестьсот. Нам оставалось идти всего метров двести до знака и — на финиш. И тут порыв ветра, на всякий случай надо было немного ослабить шкоты, но мы форсировали ход парусами, чтобы еще увеличить отрыв — так заведены были этой накачкой, — мачта не выдержала — развалилась...»

«Дуло здорово, — рассказывает Шутков. — И как мы шли! Как открунивали! Что случилось, спрашиваешь? Жадность фрайера сгубила. Упавшей мачтой мне рассекло руку. Кровища на палубе, будто поросенка зарезали. А я сижу и плачу... Золото было в кармане...»

«Настроение было жуткое, — рассказывает Пинегин, — и не потому даже, что гонку отдали — на Олимпийских регатах худшая гонка отбрасывается, зачет идет по шести лучшим, — а потому, что знали — равноценной мачты нет. Когда “Тайфун” к нам везли, в Гамбурге была сломана запасная мачта. Мы были в это время в Баку на соревнованиях, и в Спорткомитете по неведению согласились взять немецкую мачту взамен сломанной американской.

Поставили мы запасную мачту быстро, а пока привыкали к ней — тут и Олимпиада закончилась. В дни отдыха нас вроде бы к Фудзияме возили, но я был в шоке — ничего не видел. Все мысли были об этой злосчастной аварии. В той третьей гонке, кстати, Шелковников на “Летучем голландце” тоже с большим отрывом лидировал

и тоже перфорсировал парусами и у него руль отлетел под нагрузкой...

После аварии я мог делать ставку лишь на случайность. Новая мачта не давала нужной скорости. Вот мы и заняли пятое место».

А уже совсем немолодой багамец Дьюард Ноулз расквитался в Токио наконец с судьбой. Еще на Олимпийской регате 1948 года он имел четыре первых места и... тоже сломал мачту. С возрастом у Ноулза стали трескаться на ветру губы, и он их густо смазывал белым кремом. В гонке он так яростно выкрикивал своему матросу команды, что Пинегину казалось — у Ноулза на губах пена. А Шутков говорил мне: «Черный сам, а губы белые. Интересно».

1968 г., Акапулько,
XIX Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. Л. Норт (США)
2. П. Лунде (Норвегия)
3. Ф. Ковалло (Италия)

Bеличайшим яхтсменом всех времен и народов Тимир Пинегин считает датчанина Пауля Эльвстрэма. Он четырежды побеждал на Олимпийских регатах, выступая на швертботах-одиночках. Токийскую Олимпиаду Эльвстрэм пропустил, а затем начал гоняться и на «Звезднике»...

Валентин Манкин и Александр Музыченко



«У Эльвстрэма довольно простецкая физиономия, — рассказывает Пинегин, — а когда он скалит в улыбке свои редкие зубы, то начинает походить на японца. Эльвстрэм — гонщик от бога. Никакого образования он не получил и до всего дошел своим умом. Хозяин, у которого он, когда был совсем молодым, тесал камни, посадил его однажды на свою яхту — выхаживать паруса. Это было еще в эпоху хлопчатобумажных парусов. Чтобы такой парус приобрел форму, надо было сто часов походить на нем при несильном ветре в солнечную погоду. За эти сто часов Эльвстрэм выходил не только парус, но и решение — стать гонщиком. Помню, как поразило меня архитектурное решение здания верфи Эльвстрэма в Коккедале. Я спросил: “А кто автор проекта?” Мне говорят: “Все придумал и нарисовал сам Пауль”. Он одарен всесторонне. За что ни берется, во всем находит новые грани».

В 1967 году на чемпионате мира в Копенгагене я гонялся с Эльвстрэмом. И в первой же гонке — от старта до финиша — мы с ним боролись за первое место. Он шел все время немного впереди, а я вплотную за ним. Но перед финишем я его все-таки обошел...»

Шутков любит вспоминать, как тогда на финише они шли нос в нос, а он лежал на палубе, держа шкот, и за долю секунды до финиша отпустил шкот, и «Тайфун» был первым принят на финиш — по парусу! «Я жестоко Эльвстрэмом пропустил, — говорит Шутков. — Как он был кулаком по палубе!»

«Эльвстрем был очень огорчен, проиграв эту гонку, — продолжает Пинегин. — Предыдущий чемпионат мира он выиграл. И теперь, выступая дома... Я удерживал лидерство до последней гонки, на старте которой группа американцев — у них было 16 яхт! — крепко взялись и за меня и за Эльвстрема, стремясь помочь своему лидеру. Но скандинавы, в свою очередь, блокировали американцев, которые мешали Эльвстрему, и в конечном счете он выиграл гонку. В этой ситуации, чтобы стать чемпионом мира, мне достаточно было прийти двенадцатым... Но когда много теряешь на старте и чистым ходом уже ничего сделать не можешь, то идешь на крайне рискованный вариант и порой проигрываешь еще больше. Я был на финише лишь двадцатым...»

Летом шестьдесят восьмого года на первенстве Европы в Неаполе Пинегин, пожалуй, впервые в жизни не рвался выигрывать каждую гонку, не рисковал, стремясь лишь наверняка попасть в первую пятерку, что гарантировало ему участие в предстоящей Олимпиаде.

Парусная регата XIX Олимпийских игр проводилась на рейде Акапулько. Этот модный курортный город расположжен на Тихоокеанском побережье Мексики, а «Тайфун» был погружен в Неаполе на английское судно, которое должно было доставить яхту в Веракрус — в мексиканский порт на Атлантическом побережье.

И прилетев в Акапулько, Тимир Пинегин и его тренер Леонар Митницкий день за днем звонили в Веракрус, но узнавали, что «Тайфун» все еще в пути — яхту завезли почему-то в Венесуэлу, потом (по-прежнему, как попутный груз!) она оказалась на Ямайке...

«Я взял катер с мощным подвесным мотором, — рассказывает Пинегин, — и подбуксировал ребят в район дистанции, а заодно смотрел ее. Пытался хоть как-то представить ветры и течения в этом районе океана. Я понял, что можно рехнуться, если просто ждать яхту. Занялся киносъемкой — у меня была старенькая камера, подводной охотой. Ласты и маску купил, а ружье взял напрокат. Потом взял напрокат снасти для глубинного лова...

Так прошло двадцать дней, а когда осталась неделя, решил искать себе яхту в Акапулько. По одной лишиней яхте было у мексиканцев и американцев. Это были уже целиком пластиковые яхты — новинка широко известной верфи «Липпинкотт». Из американцев в Акапулько приехал Лоуэл Норт, под парусами которого я ходил уже много лет. Узнав о моих бедах, он сказал: «Боже мой! Никаких проблем! Завтра же бери!». Но эта запасная яхта, которую мне обещал Норт, принадлежала не ему, а Военно-морскому флоту США. И через несколько дней Норт смущенно мне говорил, что они запрашивали Сан-Диего, базу своего Тихоокеанского флота, но получили отказ... Мексиканцы, правда, готовы были отдать одну из двух своих яхт, но их тренер никак не мог решить, на какой из них они пойдут сами...»

Митницкий рассказывал мне, что тогда он взял да и позвонил президенту Мексики Диасу Ордасу, и мексиканский тренер получил из президентской канцелярии указание — немедленно отдать русским одну яхту. Но тут пришло известие — «Тайфун» прибыл наконец в Веракрус.

«Примчался большой грузовик с нашей яхтой, — рассказывает Пинегин. — Мы кинулись сгружать ее, мыть, чистить, вооружать. Вся команда помогала нам с Федей. И в последнюю минуту успели предъявить яхту к обмеру. И так же судорожно спешили спустить ее на воду — это было положено сделать к определенному часу. Спустили на воду, расчалили, вымыли, и завтра — первая гонка. Хоть раз выйти на дистанцию так и не успели.

Двадцать дней я болтался на катере в районе дистанции, но с катера видишь одно, а с яхты — другое. Плохо, очень плохо гонялись мы. Куда ни пойду — все не туда. Я был полностью, еще до гонок, сломлен психически».

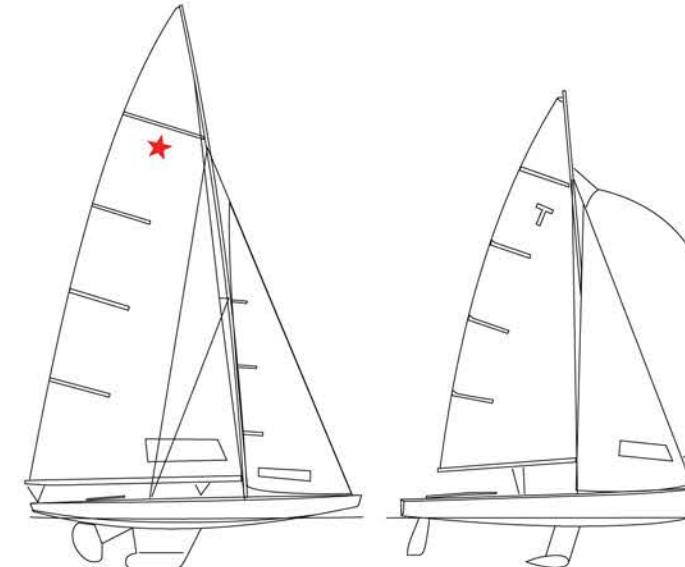
«Все перегорело внутри, — подтверждает Шутков. — Пытались что-то сделать, но ничего не получилось».

Еще за год до Олимпийской регаты в Акапулько Эльвстрем говорил Митницкому, что если сам он решит гоняться на «Финне», то в «Звездном» классе победит или Норт или Пинегин, а если он выберет «Звездник», то на «Финне» скорей всего победит Валентин Манкин. Эльвстрем гонялся в Акапулько на «Звезднике», но без привычного успеха. Словом, пятикратным олимпийским чемпионом не стал. А в остальном оказался прав. На «Звезднике» победил Норт, а на «Финне» — наш Манкин.

1972 г., Киль,
XX Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. Д. Форбс (Австралия)
2. П. Петерсон (Швеция)
3. В. Кувайде (ФРГ)
Класс «Темпест»
1. В. Манкин (СССР)
2. А. Уоррен (Великобритания)
3. Г. Форстер (США)

В программу Олимпийской регаты в Киле были включены гонки на яхте-тройке класса «Солинг» и на яхте-двойке класса «Темпест». Такие старые олимпийские классы, как «Дракон» и «Звездный», выставлялись в Киле как бы на конкурс — в программе Олимпийской регаты 1976 года должна была сохраниться лишь одна яхта-тройка и одна яхта-двойка.

Шуткова злило, что хотят угробить «Звездник», и он не мог видеть «Темпест» — называл его утюгом. А к «Солингу» Шуткову пришлось привыкать — Пинегин решил пересесть на «Солинг», и Шутков последовал за своим рулевым. Вторым матросом в этот экипаж вошел матрос Борис Галимов. Но ближе к Олимпиаде Шутков вновь



пересел на «Звездник» — стал ходить с рулевым Борисом Будниковым.

Да, Пинегин и Шутков, которые на яхте понимали друг друга без слов, все же расстались. Каждый из них объясняет это по-своему. Но вправе ли я сейчас публично анализировать их взаимные претензии? Тем более что расставались они — внешне, во всяком случае, — без всякого драматизма. Закончился сезон семидесятого года, и матрос Будникова Валентин Замотайкин перешел в экипаж к Пинегину, а Шутков — к Будникову.

Борис Будников также вырос на Клязьминском водохранилище. Он старательно учился у «профессора» — так он именует Пинегина. Да и Пинегин всячески опекал Будникова, стремясь, чтобы его одноклубник был в «Звездном» классе вторым в стране. А теперь, гоняясь с таким матросом, как Шутков, Будников видел себя уже участником Олимпийской регаты.

А выступать в Киле на «Темпесте» готовился олимпийский чемпион Валентин Манкин. Сравнивая киевлянина Манкина с Пинегиным, убеждаешься, что это совсем иной тип чемпиона. Помните, как Пинегин, восхищаясь Эльвстремом, подчеркивал, что это гонщик от бога, что во всем видит новые грани — так широко одарен. Эльвстрем и для Манкина — эталон гонщика (ведь как раз на «Финне», на котором добился признания Манкин, Эльвстрем трижды побеждал на Олимпийских регатах!). Но Манкин, оценивая Эльвстрема, делает упор на другое: «Он работал больше, чем кто-либо в мире. Талант его в том, что он знал, чего стремится достигнуть. И всего достиг». Сам Манкин готов тренироваться круглогодично, при любой температуре воды. «Мой конек, — говорит он, — объем работы».

Пинегин зимой азартно и не без успеха занимался буером, горными лыжами, а позднее просто уезжал в альпийский лагерь, чтобы со свежей головой возвратиться весной к воде. Манкин же не забывает о парусе даже во сне. День, прожитый не на воде, для него — потерянный. А что горы? В горах нельзя даже поплавать...

Оба они, конечно, крайне честолюбивы. Но сдержаный, немногословный Пинегин не лишен самоиронии. А у Манкина, о чем бы он ни говорил, читаешь в глазах

одно: «Хочу быть первым!» Он рассказывал мне, что когда еще только начинал заниматься парусом, записал в дневник такую мечту: выиграть отборочные соревнования землян для участия в межпланетных соревнованиях. Он может забыть, как победил, но никогда не забудет, как проиграл. Он признается: «С детства не могу видеть, чтоб чья-то спина — впереди».

На торжественном открытии Олимпийской регаты в Киле знамя нашей делегации, как всегда, нес Федор Шутков. Это была уже его шестая Олимпийская регата! Шуткову исполнилось 48 лет, но он верил, что еще находится в «развитии» сил и его хватит и на следующую Олимпиаду.

А Будников, которому Шутков помог выиграть отборочные предолимпийские соревнования в стране, вдруг усомнился: а не скажется ли возраст Шуткова, если в Киле будет здорово дуть? Запасным в нашей команде был известный рулевой Владимир Васильев. Он славился и как яхтостроитель — построил в Ленинграде ряд отменных «Звездников». Был весьма атлетичен. Если Васильев заменит Шуткова, думал Будников, сложится такой экипаж... Тренерский совет — уже в Киле — внял доводам Будникова. Но сказать обо всем этом Шуткову Будников решился лишь в последнюю минуту...

«Я так подготовил яхту, и тут он нанес мне этот удар, — рассказывает Шутков. — На войне такого удара не получал — там пули свистели, но привыкаешь, втягиваешься... Хожу я, хожу, а начну разговаривать — слезы лются, как у ребенка. Потом ребята, знакомые старые, взяли на катер, который дистанцию охранял. Ходил в море, смотрел...»

«Шел бы я с Федей, лучше было бы, — рассказывает Будников. — Федя матрос до мозга костей. А так что получилось? Два генерала в лодке. Каждый имел свое мнение — как тактически строить гонку. Я свое мнение проводил твердо только до первой ошибки, а в дальнейшем подчинялся невольно его мнению. Васильев старше меня, опытней, он с Пинегиным конкурировал, а я как-то из-за спины у него выпрыгнул. И ожидаемого усилия ветра не было... Мы заняли девятое место. И мне оставалось лишь вспоминать, как хорошо мы с Федей ходили. Год прошел, пока он стал со мной снова здороваться...»

О том, как Манкин рьяно взялся за изучение «Темпеста» и научился вести его не хуже, чем «Финн», и как в Киле до самой последней гонки с ним остро конкурировал англичанин Уоррен, — обо всем этом подробно рассказало им в книге «Белый треугольник» («Молодая гвардия», серия «Спорт и личность», 1976 г.).

Манкин не скрывает в своей книге, что борьба за победу в Киле осложнялась тем, что у него были очень напряженные отношения со своим матросом Виталием Дырдыром. Манкин говорил мне, что, к сожалению, ему не удалось найти второго Шуткова... Предположим,



Трехкратный олимпийский чемпион Валентин Григорьевич Манкин

что Пинегину повезло. Но фанатичному Манкину ведь надо было в кратчайший срок найти человека, который следовал бы за ним и на воде и на суше, как тень. А это был бы уже не Шутков. Не был таким человеком и Дырдыра — опытный рулевой, который прежде, на «Финне», соперничал с Манкиным. Тем удивительнее, что им удалось победить в Киле. «Мы благодарны были друг другу за то, что каждый сделал все возможное для победы, — говорит Манкин, — но выиграли Олимпиаду и расстались. И каждый пошел своей дорогой».

Манкин мне говорил также, что ему дано упиваться счастьем только в гонке, а в то мгновение, когда он гонку заканчивает, им уже овладевают заботы: как надо готовиться к следующей гонке, чтобы вновь выиграть... Я спросил: а как обстояло дело в Киле в тот день, когда он стал двукратным олимпийским чемпионом? «Был огорчен, — сказал Манкин, — что не сумел подготовиться так, чтобы не чуточку, а по-настоящему оторваться от конкурентов. Мне всегда хочется быть намного сильнее конкурентов».

А что же Пинегин на «Солинге»? Шутков, между прочим, мне так говорил: «Как мы с Тёмой расстались, и ему уже не стало светить, и мне». Пинегин быть фаталистом не склонен. Он рассказывает, что на «Солинг» пересел и Эльвстрём — мало того, взялся сам строить яхты этого класса. И Пинегин, как и многие европейцы, выступал в Киле на яхте с гибким рангоутом, построенной Эльвстрёмом. Американцы же, которые перед самой Олимпиадой начали строить «Солинги», делая ставку на жесткий рангоут, оказались мудрее. Сам Эльвстрём, ощущив, что он не у дел, даже не стал заканчивать Олимпийскую регату — бросил. А Пинегин занял седьмое место.

1976 г., Кингстон,
XXI Олимпийские игры.
Класс «Темпест»
1. Й. Альбрехтсон (Швеция)
2. В. Манкин (СССР)
3. Д. Коннер (США)

На Олимпийской регате в канадском городе Кингстоне англичане, добивавшиеся включения «Темпеста» в программу Олимпиад, казалось, могли быть довольны — в Кингстоне «Темпест» вытеснил «Звездник». И англичанин Уоррен, уступивший в Киле Манкину, давал понять, что теперь-то он выиграет.

«Кингстон стоит на озере Онтарио, — рассказывает Манкин. — Студенческое общежитие, в котором мы жили, граничило с тюрьмой. Идти от яхт-клуба до дистанции было далеко. А озеро хорошее, норовистое.

Первую гонку мы выиграли. Потом была одна неудачная гонка. В тихий ветер мы шли хорошо, но нас настигли на финише. Лидером стал Альбрехтсон. А я шел теперь на втором месте, вплотную за ним. После пятого дня у меня уже не было шансов его обойти. В последнюю гонку он мог вообще не идти, но, на мое счастье, пошел. Дело в том, что я боролся за второе место с Коннером. Он был очень силен. Тренировался, как и Альбрехтсон, на крейсерских яхтах — проводил на воде сутки, недели, а я на своем «Темпесте» — лишь три-четыре часа в день... Так вот в последней гонке американец шел первым, а швед — вторым. Если бы в таком порядке они финишировали — а шведу было все равно, каким финишировать, — американцу досталось бы серебро, а мне — бронза. Мне надо было, чтобы Альбрехтсон выиграл эту последнюю гонку. И когда мы шли рядом, то встретились взглядами, и Джонни — по-шведски то он Йонни, но мы все зовем его Джонни — улыбнулся, давая мне понять: не волнуйся, дескать, мы его заделаем. И уже на втором круге обошел Коннера.

Я подружился с Джонни еще в семидесятом году на Кильской регате. Он живет близ Гетеборга, его дом стоит прямо у воды. Тут же яхта. Тренируется, когда захочет. Он многому научился, работая с Эльвстрёмом — представлял в Швеции его фирму. Я у него выиграл Олимпиаду в Киле — там я был первым, а он — четвертым. А теперь он у меня выиграл Олимпиаду, а я стал вторым».

Интересную характеристику Альбрехтсону дает Пинегин, который познакомился с ним еще в ту пору, когда Джонни ходил матросом на «Звезднике» Эльвстрёма, и они выиграли чемпионат мира. Тощий, длинный, с такой разболтанной походкой, носивший усы а-ля Генрих IV, Альбрехтсон был типичным плейбоем. Перед гонкой всегда появлялся, окруженный стайкой молоденьких девушек. А в семьдесят втором году, когда Альбрехтсон уже гонялся на «Темпесте», в Иере — это во Франции,

он в сильный ветер перевернулся, сломал нос, но залепил его пластырем и укатил навестить Бриджитт Бардо. И этот плейбой тем не менее единственный из европейцев, который, участвуя на «Звезднике» в Североамериканском чемпионате, выиграл его. А перед Олимпийской регатой в Кингстоне он, кстати, женился.

Та Олимпиада была первой, на которой Пинегин не был. (На «Солинге» выступал Будников и до последней гонки претендовал на первое место.) А Пинегин тренировал в Батуми грузинских парусников и пытался увидеть хотя бы по телевидению, что происходит в Кингстоне. И увидел однажды скучные кадры гонки катамаранов, которые комментатор называл почему-то яхтами класса «Темпест»...

Олимпийская история «Темпеста», кстати, оказалась недолгой. В Таллине «Темпест» вновь уступит место «Звезднику». А англичанин Уоррен выступал в Кингстоне так неудачно, что, закончив последнюю гонку, облил свой «Темпест» бензином и сжег его...

1980 г., Таллин,
XXII Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. — ?
2. — ?
3. — ?

Yже третий сезон, расставшись с «Темпестом», Валентин Манкин ходит на «Звезднике». За те четыре года, пока «Звездник» отсутствовал в олимпийской программе, наш «Звездный флот» основательно разоружился. Но у Манкина, во всяком случае, пластиковая яхта самой последней модели. Этот «Звездник», как и все свои прежние яхты (всех классов!), он назвал «Эскимо». Сладкие воспоминания детства — мороженое на палочке...

««Звездник» мне нравится, — говорит Манкин, — громадными парусами, которые не уменьшишь в штормовую погоду, и надо в открытую сражаться с ветром и волнами. Я люблю штормовую погоду».

У Манкина новый шкотовый — Александр Музыченко. Ему 23 года, уже ходил на «Темпесте». На манкинском «Звезднике» можно часто увидеть Шуткова, который растолковывает что-то его молодому матросу. Федор Шутков не расстался со сборной страны. Когда наши парусники отправляются на очередную европейскую регату, Шутков садится за руль и везет яхты: надо — во Францию, а надо — и в Португалию... Он предпочитает автобаны, но без труда ориентируется («Язык? На пальцах быстрее сообразишь») на любом европейском перекрестке. Наши сегодняшние гонщики порой даже завидуют, видя, с каким почетом «старые ребята» встречают во всех яхт-клубах Шуткова. Он считает себя человеком счастливым: и на войне выжил, и олимпийским чемпионом стал,

и много где побывал. Не мешало, конечно бы, вокруг шарика под парусами еще мотануть... Да и Пинегин до сих пор не оставил эту идею и готов мотануть вокруг шарика хоть коком...

Из былых соперников Пинегина в Таллин может приехать разве что Лоуэл Норт. У американцев много и новых ярких имен в «Звездном» классе: Блеккеллер, Шумахер, Коннер... Да, тот самый Коннер, который соперничал с Манкиным еще в Кингстоне на «Темпесте». Возвратился на «Звездник» и Альбрехтсон, но, насколько известно Манкину, Джонни сейчас вроде бы не до гонок — он взялся воспитывать детей умершей сестры.

Манкин чувствует себя на «Звезднике» не хуже, чем в свое время на «Финне» или на «Темпесте». Он уже прочно (как, кстати, и Будников на «Солинге») вошел в мировую элиту. Так в прошедшем сезоне — в Европе, во всяком случае, — он не знал конкурентов, хотя сезон для него начался с того, что в своем любимом Киеве, около Спорткомитета, он оступился на ровном месте и повредил ногу. Две первые регаты — во Франции и в Италии — ему пришлось гоняться с загипсованной стопой. Но Манкин, как мне представляется, такой человек, которому время от времени, чтоб не закиснуть, необходимо испытывать себя в крайних ситуациях.

«Мое знакомство с морем, — говорит Манкин, — началось в Таллине. В конце июля залив может быть тихим. Я больше люблю гоняться в сильный ветер, но раз надо, так надо. Вот в Киле: чем было тише, тем лучше шел...»

Теперь мы знаем результаты Олимпиады-80. Тогда из-за бойкота Олимпийских игр в Таллинне не приехали многие сильные яхтсмены, готовившиеся к ней.

1980 г., Таллин,
XXII Олимпийские игры.
Класс «Звездный»
1. В. Манкин (СССР)
2. Х. Раудашль (Австрия)
3. Д. Горла (Италия)

Использованы фотографии из альбомов, изданных к московской Олимпиаде 1980 г.:
«Таллинские регаты» (Tallinna regatid);
«Под полными парусами» (Täistuuless);
«Парус»