

Династия яхтсменов Бухоновых

В.М. Черныш

24 мая исполнилось бы 76 лет пермскому яхтсмену Геннадию Валерьяновичу Бухонову. И хотя это не «круглая» дата, есть повод вспомнить всю парусную «династию» братьев Бухоновых – Льва, Юрия, Валерьяна, и Геннадия, вложившую не мало в развитие пермского парусного спорта. Все четверо занимались парусным спортом. А Геннадий ещё и гребным спортом. Наиболее высоких результатов в парусе добивался Юрий. К сожалению, все они уже ушли из жизни...

Бухонов Лев Валерьянович 24.11.1932 г.р. – 15.05. 2003
 Бухонов Юрий Валерьянович 28.07.1935 г.р. – 15.05. 1994
 Бухонов Валерьян Валерьянович 22.08. 1939 г.р. – 11.02.2010
 Бухонов Геннадий Валерьянович 24.05.1944 г.р. – 15.09.1999.

Характерно, что роковым числом в указанных датах, является «15», особенно для Льва и Юрия... Бывает же...

Семья Бухоновых жила недалеко от современного Решетниковского спуска, то есть вблизи бывшего первого яхт-клуба Перми, положившего начало другим пермским яхт-клубам - «Водник», «Звезда». Близость этого городского района от яхт-клубов дала Перми несколько и других известных яхтсменов 50-х – 70-х годов, таких, как Д. Рогачёв, Г. Антонов.

Но начнём с младшего - **Геннадия Бухонова**.

Геннадий занимался парусным спортом в конце 50-х начале 60-х годах прошедшего века. Парусный опыт получил на «эмке» в экипажах старших братьев. Затем весьма успешно гонялся на пермских регатах на «Летучем голландце». А их, в 60-х годах выходило на соревнования более полутора десятков! На «голландцах» в то время выступали такие известные гонщики, как Борис Федотов, Александр Алексеев, Борис Шистеров, Борис Гилёв, Геннадий Антонов, Борис Моховиков и другие.

Геннадий имел права рулевого первого класса. Являлся спортивным судьёй по парусу. В 1969 году участвовал в судействе 20-й Черноморской регаты





В то же время Геннадий увлёкся греблей, и добился в ней высокого результата – стал мастером спорта СССР по гребле на каноэ.



Именно Геннадию в какой-то мере я обязан своему приходу в парусный спорт.

Познакомились мы с Геннадием в конце 1961 года, когда, после окончания школы начали работать и оказались в одном цехе Моторостроительного конструкторского бюро (МКБ) - в цехе сборки опытных авиадвигателей. Нам, молодым рабочим, он казался немного странным – неумоимо рассказывал о каких-то яхтах, гребле, о соревнованиях... Ну «не из того мира» человек, которым мы, 17-18-летняя молодёжь, тогда жили. Рассказы Геннадия привлекли двух парней-сборщиков более старшего возраста, они заинтересовались парусом. И Геннадий предложил им восстанавливать старую, списанную яхту класса «М», каким-то образом сохранённую от уничтожения (в те времена списанный инвентарь полагалось уничтожать) - не пропадать же добру в костре! И неожиданно эти парни вдруг попросили меня помочь им в ремонте этой яхты. Не знаю почему, я согласился. Может от того, что с детства грезил романтикой путешествий, часто рисовал парусные корабли, открывающие новые острова...

Яхты предприятий и организаций всего города тогда размещались на песчаном берегу в конце городского пляжа на КамГЭСе – швертботы стояли на берегу, а килевые яхты на якорях недалеко от берега. Необходимый яхтенный инвентарь, рабочая одежда яхтсменов хранились в контейнерах и самодеятельных сарайчиках.

Яхта, которую нам предстояло восстанавливать, а именно – приводить в состояние для пригодности к плаванию (лишь бы не утонула...), имела название «Багира». Ремонт заключался в конопатке щелей разошедшегося корпуса яхты просмоленными жгутами, добытыми из обрезков канатов речного флота. Канаты тех

времен изготовлялись из нитей растительного происхождения – пеньки (конопли), сизали (агавы), плодов кокосовой пальмы, джута... Они имели ни с чем несравнимый, завораживающий запах, будивший память о больших кораблях парусной эпохи. Затем подводную часть корпуса и внутреннюю поверхность кокпита красили свинцовым суриком, чтобы корпус меньше питал воду. Окрашенные поверхности приобретали яркий оранжевый цвет. Однако после спуска лодки на воду она какое-то время ещё текла, пока не набухнет древесина и не перекроет все щели.

Вооружение ремонтируемой нами яхты было крайне примитивное. Фалов не было. И чтобы поставить паруса надо было наклонить яхту на борт, провести паруса и закрепить их фаловые углы на мачте на какие-то крючки. Стаксель был со штаг-пирсом. Ни каких лебёдок, стопоров не было. Шверт был металлическим, неимоверной тяжести, талей для его подъёма также не было... Не было и трапедий для откренивания яхты... Шкоты – хлопчатобумажные. Румпель секторный. Но эти термины и всё другое я узнал потом, так как моё участие ограничилось лишь работой с корпусом, прокатиться тогда не довелось...

Отремонтировав яхту, мои товарищи под патронажем Геннадия, получили некоторую практику управления ею, а затем перегнали её в Голованово, на р. Васильевку, где находилась водная база МКБ.

Через какое-то время, в разгар лета, один из них наконец-то предложил мне прокатиться на этой яхте до Пионер-лагеря, что по правому берегу Чусовой ниже места её слияния с Сылвой. Отправились с ночёвкой. Вот тогда мне и удалось не только впервые подёргать шкоты, но и порулить - самостоятельно управлять лодкой и парусами, пока товарищ ходил в магазин за продуктами. Я быстро понял, что максимальный ход яхта получает тогда, когда парус выбирается так, чтобы не полоскала передняя шкаторина. Удивительным было то, что идя с приличной скоростью одним галсом яхта, чутко повинувась рулю, могла разворачиваться на противоположный курс практически на одном месте, с очень малой инерцией (циркуляцией) и сразу набирала ход. По возвращению товарища из магазина отправились в плавание. Ветра в Чусовой не оказалось и мы кое-как прителепались к вечеру в Пионерлагерь. Перед этим зашли в Переволоки и отоварились изрядным количеством рыбы у знакомого рыбака. Уха, сваренная вечером на костре на речной воде, оказалась бесподобно вкусной...

Геннадий вскоре ушёл с предприятия и занялся исключительно греблей. Не приглашали больше к плаваниям на яхте мои старшие товарищи и меня. Вспомнили меня только где-то в сентябре. И попросили перегнать яхту из Голованово на КамГЭС. Мол, ты на яхте ходил (один раз...), знаешь кое-что, справишься... И я решил. Со своим другом, который яхту видел первый раз в жизни, начали перегонять её. Яхта была «под завязку» перегружена всяким барахлом, И тут мы попали в довольно сильный ветер из-под грозовой тучи. Было страшновато - боялись, что яхта перевернётся. Но справились. Вылетели бакштагом (такого термина я тогда конечно тоже не знал...) на песчаный берег пляжа вблизи клубного дебаркадера (появился как раз в тот год). К нам подбежали несколько человек – помогли справиться с яхтой – вытащили её полностью на берег, расспросили, кто мы такие, откуда у нас эта яхта... Среди них оказались и старшие братья Геннадия Бухонова. Сдали им всё, что было на яхте, и уехали домой. Яхтсмены настойчиво предлагали нам прийти к ним следующей весной заниматься парусом, что мы «пропустили мимо ушей». На этом моё занятие парусом закончилось, на некоторое время...

Возобновилось оно, опять же, неожиданно, лишь спустя 4 года, в 1967 году, когда я учился в институте и в нашу группу пришли двое яхтсменов из я/к «Бриз»...

Но это другая история, связанная с Бухоновыми лишь тем, что я когда-то пару раз ходил на яхте....

Лев, Валерьян и Юрий начинали заниматься парусом в 50-е годы минувшего века, то есть до постройки КамГЭС. Занимались ещё в старом яхт-клубе ДСО «Водник», который находился левее спуска к Каме от Соборной площади, сразу за выходом из туннеля под железной дорогой.

Лев и Валерьян ходили на каютной «эмке» «Кама» типа «Р». «Эрка» - как тогда этот тип яхт называли яхтсмены, «Эрки» были с гафельным вооружением.



Яхта типа «Р» «Кама». Справа – Геннадий, в центре – Лев.

В 1950 году Валерьяна призвали в армию. Попал служить во Владивосток там и осел. Парусным спортом заниматься на новом месте не стал.

Лев вскоре тоже оставил парусный спорт.

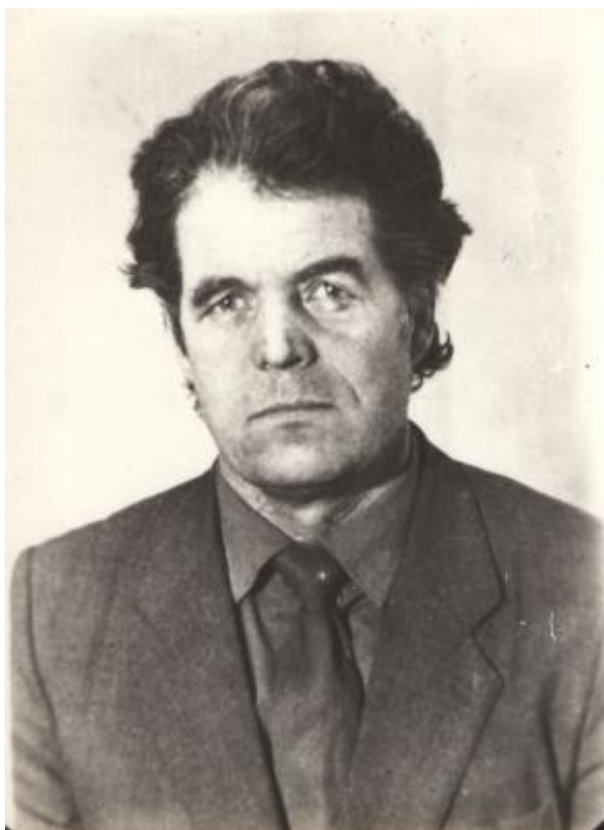


Валерьян Валерьянович Бухонов
(«Валерьян в квадрате», или, как ещё называли его среди яхтсменов - «Валет»).



Лев Валерьянович Бухонов – второй слева, с друзьями яхтсменами.

Наиболее выдающихся результатов в парусе из братьев добился Юрий Бухонов.



Кандидат в мастера спорта СССР Юрий Валерьянович Бухонов

Юрий сначала ходил на швертботе-одиночке «Олимпик». А по приобретению «Водником» двух «финнов» стал ходить на нём. На втором «финне» стал ходить Валерий Фролов. С переездом яхтсменов на водохранилище после постройки Камской ГЭС, Юрий стал ходить на «эмке», на которой неоднократно становился чемпионом города, при этом в острой конкуренции, так как «эмок» было много и ходило на них много опытных яхтсменов, таких, как Николай Алфимов, Юрий Трифанов, Георгий Рябков, Лев Бухонов,, Сергей Душеин, Валерий Касаткин, Валентин Курышев, Михаил Бронников, Виктор Зобачев, Эрик Стажевский, Нина Кичигина, Люба Рябкова, братья Дмитрий и Владимир Ломако, Евгений Лежнёв, Геннадий Воскресенский, Михаил Акимов и другие. Благодаря своей дешёвизне и хорошей вместимости «эмка» была пожалуй самой распространённой яхтой как в Перми, так и в РСФСР, в СССР. «М» 160 «Стрелка» Юрия в конце 60-х годов почти не знала равных на Камском водохранилище. Выиграть у Юрия хотя бы одну гонку, считалось честью. Одно время его экипаж (Геннадий Казаринов, Игорь Пермяков, Лев Соколов) входил в сборную Пермской области по парусному спорту.

В 1967 году Юрий Бухонов с матросами Г.Казариновым и И. Пермяковым заняли 1 место на 4 летней Спартакиаде народов РСФСР.



Юрий Бухонов (справа) на подъёме флага очередных соревнований, как победитель, предыдущей регаты.



Пермские яхтсмены. Справа налево. Юрий Бухонов, Нина Кичигина, Вячеслав Воробьёв, Люба Рябкова, ?, Георгий Рябков и другие.



«Эмка» Юрия Бухонова

На Первенстве РСФСР 1969 г. в Ульяновске Юрий с матросами Г. Казариновым и Л. Соколовым заняли **3 место** среди 24 экипажей других городов. Этому предшествовала следующая история.

В конце 60-х годов на лидерство в классе «М» стал претендовать экипаж из яхт-клуба «Бриз» Евгения Лежнёва (матросы Виктор Карасёв и Виктор Черныш) – яхта «Лада» М-1963. И перед Первенством РСФСР встал вопрос, какой экипаж в классе «М» включать в сборную Пермской области – Бухонова, или Лежнёва. Результаты этих экипажей практически были равны, с некоторым преимуществом экипажа Лежнёва, который был на подъёме – 2 место на Поволжской регате и 6 место на Первенстве РСФСР в 1968 году, выигрыш Открытия сезона и Весеннего первенства Перми перед Первенством РСФСР 1969 года. Вопрос включения в сборную команду Пермской области для участия в Первенстве РСФСР решили закрыть уже в Ульяновске - гонкой этих двух экипажей. Кто победит, тот и в сборной. Победил экипаж Е.Лежнёва. И вот началось Первенство. Поначалу экипаж Лежнёва выступал довольно успешно, Однако в одной из гонок, в грозу, яхту опрокинуло под спинакером – в результате «не финиш». Правда хорошие приходы в последующих гонках – 1 место, 3 место позволяли яхте Лежнёва находится на общем 4-м месте, тогда как экипаж Ю. Бухонова был на 6-м. Но оверкиль М 1963 не позволял больше делать ошибок. Следующий бы плохой приход уже шёл в зачёт. Но в последней гонке опять оплошность... Подходя к финишу третьими, Е.Лежнёв опять допустил ошибку – «перегорел»... Не сделав вовремя поворот на короткий финишный отрезок, М 1963 пропустила сразу 3 яхты! В том числе и яхту Юрия. В результате регаты экипаж Ю. Бухонова занял призовое 3 место, а экипаж Е. Лежнёва лишь 6-е. То есть сказался опыт Юрия – он выступил ровнее и, поэтому, лучше, хотя и не входил в команду. Утешением всем явилось то, что сборная команда Пермской области выиграла Первенство РСФСР 1969 года.

В связи с исключением класса «М» в 1971 году из российских соревнований Юрий оставил парусный спорт.

Что ещё можно сказать об Юрие? Учился Юрий и окончил среднюю школу № 32, что по соседству со Слудской церковью. Имел очень хорошие отзывы от учителей, что я услышал будучи с ним как-то на вечере встречи с выпускниками школы.

В начале 50-х годов Юрий служил в армии, в г. Аткарск, в авиаполку. Занимался в аэроклубе, летал на спортивных самолётах. Но далее служить не остался, не смотря на армейские уговоры. Вернулся в Пермь.



В Перми работал на заводе им. Свердлова. В 70-е годы Юрий одно время был заведующим яхт-клубом «Звезда» этого завода (ныне «Фаворит»), продолжал начатое строительство клуба.

Юрий имел ровный, отзывчатый, открытый характер, за что его любили и уважали все яхтсмены города.