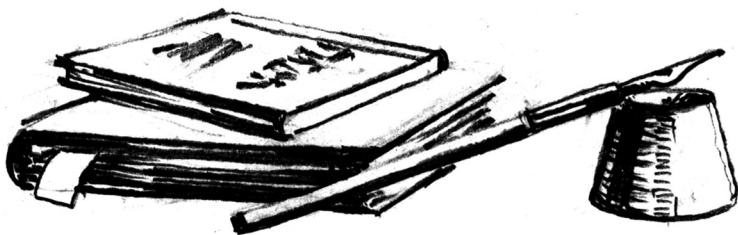
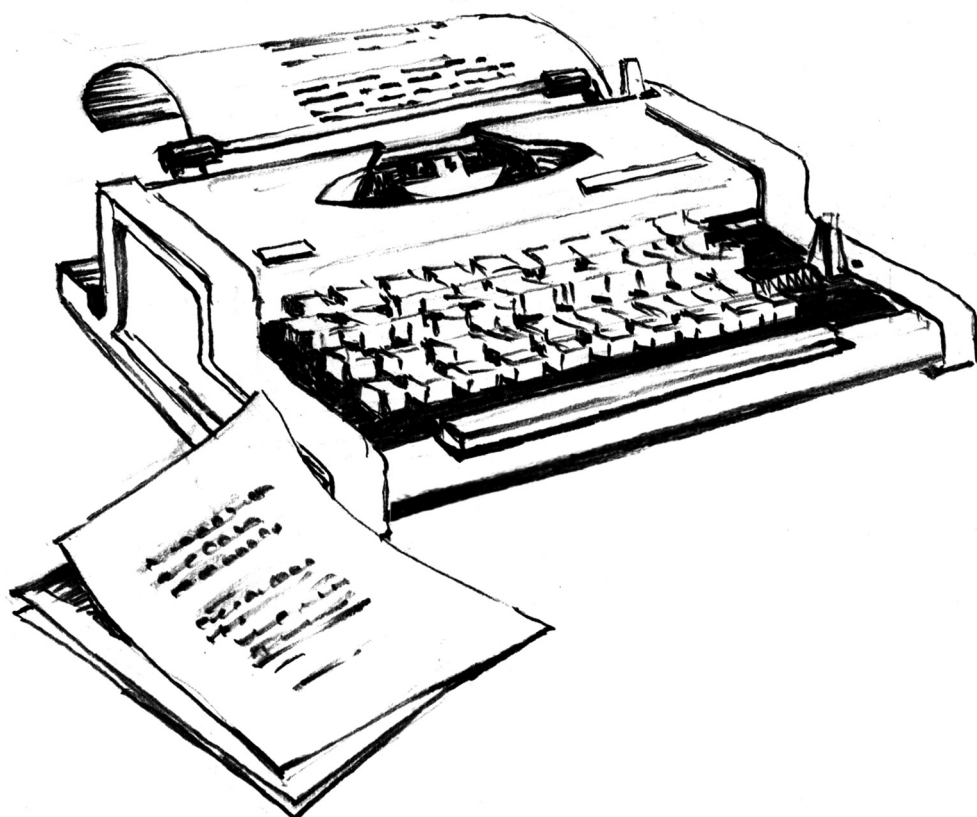


Вячеслав Чебышев



МОТОСПОРТ – МОЯ ЖИЗНЬ!

Воспоминания



Александрия
2023

Чебышев Вячеслав Алексеевич
Мотоспорт – моя жизнь!

Идея обложки: *Вячеслав Чебышев*
Дизайн обложки: *Светлана Девчич*
Компьютерная верстка: *Василий Яценко*

Содержание

От автора.....	4
Как всё начиналось.....	6
Об удивительных совпадениях и не только о них.....	9
Мотоспорт на подъёме	12
Непобедимый Станислав Комлик.....	13
Новые лица в александрийском мотоспорте ..	16
О трассах мотокросса Александрии	17
Тренировки. Экипировка. Будни секции и другое	33
Взгляд в прошлое	37
Первые шаги в мотоспорте	44
Как это было.....	46
О «Кругах смелости».....	48
Мотогонки на «Привоze»	51
Воспоминания продолжаютcя.....	53
Штрихи к портрету.....	61
Анатолий Куприенко – легенда мотоспорта ...	63
Наша гордость – Иван Карабовский	66
Владимир Куприенко – сильный гонщик и талантливый тренер	68
Недопетая песня Виталия Грабовца	71
Быстрые километры Владимира Сушина	76
Прорыв в Европу	81
Per aspera ad astra	88
Фотографии	89

От автора

История Александрии, как и любого другого города мира, немислима без истории спорта. Судьба распорядилась так, что я фактически являюсь единственным историком мотоспорта своего родного города и одним из трёх историков мотоспорта Украины (этим занимаются ещё Игорь Соколовский из города Ривне и Алексей Насонов из Киева). Любя жизнь, я философски отношусь к смерти. Понимая, что она неизбежна, решил поделиться этим историческим материалом, который частично автобиографичный, с теми, кому это интересно. Через тему мотоспорта, в многочисленных отступлениях, я рассказываю и о других интересных фактах из истории города над Ингульцом и не только об этом.

Для мотоспорта города Александрии и Кировоградской области 2014 год – был годом 60-летия этого вида спорта, ведь зародился он здесь в далёком 1954 году. К сожалению, эта юбилейная дата осталась незамеченной из-за более важных событий – аннексии Крыма Россией и необъявленной гибридной войны, которую развязал Владимир Путин в Донбассе. А к 40-летию александрийского мотоклуба (в 1994 году) мною была проделана большая поисковая работа и подготовлен солидный по объёму исторический материал, включая фотографии. Он был опубликован в трёх номерах газеты «Народне слово» (газета «Народне слово» – газета Кіровоградської обласної ради народних депутатів та обласної державної адміністрації, виходить з листопада 1990 року) за 1, 5 и 8 апреля 1994 года (мой авторский материал, который назывался «Спорт высоких скоростей», был переведен редакцией газеты с русского языка на украинский и опубликован). НО!!! Мне удалось уточнить некоторые даты, узнать новые факты. Да и жизнь не стоит на месте! За минувшие годы произошло много событий. Это коснулось мотоспорта, поэтому есть необходимость детально, насколько возможно, рассказать об истории мотоспорта города над Ингульцом.

Как вы поняли, над этой книгой я начал работать давно. Если быть точным, я хотел издать её в 2013 году к своему 60-летию. Однако сконцентрировался на издании поэтического сборника «...не поле перейти», который и вышел в 2013 году. Работа над книгой «Мотоспорт – моя жизнь!» была приостановлена. Находясь «в постоянном жизненном цейтноте» (строка из моего стихотворения «Цейтнот»), я не смог написать эту книгу, как говорится, на одном дыхании и работал над ней эпизодически. И вот, наконец, решил, во что бы то ни стало, завершить этот проект, ведь мне уже 70 лет.

Долго думал, какие воспоминания включить в эту книгу. Решил детально не описывать мои занятия мотоспортом в Днепропетровске

(1970-1975 годы) и в городе Ровеньки Луганской области (1975-1986 годы), иначе это получилось бы трёхтомное издание, что в мои планы не входит.

Я старался излагать свои мысли популярным, то есть, доступным для читателя языком и не загромождать текст технической терминологией, хотя и без этого не обошлось, ведь мотоспорт относится к техническим видам спорта. Точно знаю, что это будет интересно современным «самоделкинским», из числа дотошных, которые, слава Богу, есть и в наше время Hi-Tech technology. Заранее извиняюсь перед читателями за многочисленные отступления в тексте. Таков мой стиль изложения и без них я просто не могу обойтись. Вот мой совет. Будет неинтересно, пропустите эти отступления.

С гордостью можно сказать, что наибольшее число мастеров спорта в городе над Ингульцом – 17 человек (с 1960 по 2001) года – подготовлено именно в мотоспорте. Это Анатолий Куприенко, Иван Карабовский, Виктор Нестеров, Владимир Куприенко, Дмитрий Щепинский, Станислав Комлик, Виталий Грабовец, Владимир Сушин, Николай Осиченко, Владимир Грузин, Александр Бараненко, Дмитрий Скичко, Александр Ильченко, Юрий Нос, Алексей Козловский, Сергей Сокур, Вячеслав Чебышев – первый и единственный в Кировоградской области заслуженный тренер Украины по мотоспорту и заслуженный работник физической культуры и спорта Украины. А в 2015 году звание мастера спорта было присвоено Александру Скичко, что пошёл в спорте по стопам своего отца – Дмитрия Скичко, который финансировал издание этой книги. Согласитесь, 18 мастеров спорта по мотоспорту в небольшом провинциальном городке центральной Украины – это круто!!!

...К сожалению, ушли из жизни многие герои моего повествования... Безжалостное время не сохранило ценные артефакты, стёрло в памяти людей важные в истории мотоспорта даты и события... Именно поэтому то, что вошло в эту книгу представляет огромный интерес для краеведов и историков, ибо эта информация уникальна и бесценна. Приглашаю всех, кому это интересно, последовать за мной и узнать много нового о мотоспорте нашего любимого города.

Вячеслав Чебышев

Как всё начиналось

...1954 год. После уроков прошедшей войны в Союзе Советских Социалистических Республик (СССР), в том числе и в Украине, стали значительно больше внимания уделять развитию военно-прикладных и технических видов спорта, в число которых входит и мотоспорт, поддерживать на государственном уровне энтузиастов-спортсменов.

Родоначальником мотоспорта в Александрии стал увлечённый и одержимый человек – Анатолий Лагутин. В то время в городе активно действовало Всесоюзное добровольное спортивное общество (ВДСО) «Шахтёр», объединявшее в своих рядах спортсменов-угольщиков. Оно и взяло под свою опеку создаваемую секцию мотоциклетного спорта.

Для секции подобрали подходящее помещение, которое находилось во дворе городского театра, и начали её комплектацию. Интересная деталь. Именно в этом здании годом ранее, а именно – 20 мая 1953 года, родился автор этих строк! Точнее говоря, из этого здания мою маму отправили в родильный дом, где я и появился на свет. К этому вопросу я ещё вернусь ниже из-за целого ряда удивительных совпадений, о которых хочу рассказать. Самым сложным оказался вопрос приобретения спортивных мотоциклов, но здесь удача сопутствовала энтузиастам. После поездки Анатолия Лагутина в Москву, в Центральный Совет ВДСО «Шахтёр», в Александрию передали кроссовые мотоциклы из одной расформированной организации города Львова. На этих мотоциклах и начали тренироваться первые гонщики города.

1954 год был годом 300-летия воссоединения Украины с Россией. Тогда эта дата широко отмечалась в нашей стране (бывшем СССР). Ей и были посвящены первые в истории Александрии и Кировоградской области соревнования по мотоспорту, которые проводились 23 мая 1954 года в шахтёрском городе. Они имели статус всесоюзных соревнований.

Поскольку эти соревнования были первыми, расскажу о них подробнее. Эту информацию я записал в 1994 году со слов основателя мотоспорта в нашем городе и моего первого тренера Анатолия Мефодиевича Лагутина. Из Москвы, Тулы, Донецка, Львова съехались лучшие кроссмены для участия в гонке. По существующим в то время правилам, проводилось двоеборье, состоящее из мотокросса на дистанцию 100 км – это 4 круга по 25 км – с обязательным преодолением брода через ручей и линейной гонки на 1 км сходу (при этом расстояние разгона не ограничивалось), где определялась скорость, показанная каждым участником. На этих двух этапах гонщики имели право выступать только на одном мотоцикле. Общий итог подводился по результатам выступления

каждого спортсмена в этих двух видах соревнований. Часто случались ситуации, когда гонщик, удачно выступив в кроссе, в линейной гонке не показывал хорошего результата или выбывал из борьбы по причине поломки мотоцикла, в итоге не получая высокого места. И в то время важным фактором успеха была надёжность мотоцикла.

Соревнования по мотоспорту в 50-х годах XX века были настоящим спортивным праздником. Так было и в Александрии. До начала заездов гонщики торжественным парадом проехали на мотоциклах по главным улицам города, где их тепло приветствовали многочисленные зрители. Затем, на кроссовой трассе, которая находилась на северной окраине города вблизи железнодорожного моста через речку Берёзовку, прошли заезды мотокросса. В этом виде, выражаясь футбольной терминологией, играющий тренер александрийцев Анатолий Лагутин занял третье место. Результат мог быть и лучше, но на одном из кругов, во время преодоления водной преграды, заглох двигатель мотоцикла. Анатолий Лагутин вынужден был потратить драгоценное время на запуск двигателя.

А вот в линейной гонке ему не было равных! Он развил небывалую по тем временам скорость – 118 км/час и занял первое место. Нужно учитывать, что мотоцикл был кроссовый, а не специальный гоночный, поэтому даже для нашего времени эта скорость довольно высокая. После замера скорости, главная судейская коллегия (ГСК) решила, что произошла ошибка и попросила Анатолия Лагутина сделать переезд. После рестарта сомнений ни у кого не осталось. Скорость действительно была 118 км/час! По итогам двоеборья в классе 350 куб.см победителем этих всесоюзных соревнований стал «крёстный отец» мотоспорта в Александрии и Кировоградской области Анатолий Лагутин. Удачно выступили и его товарищи по команде – Павел Руденко, Василий Кравченко и Виктор Пирогов, который умер незадолго до начала 1994 года...

После тех соревнований первым тренером по мотоспорту в городе горняков был официально утверждён Анатолий Мефодиевич Лагутин. На александрийских гонщиков обратили внимание не только местные власти, но и в Кировограде. И если до этого команда Кировоградщины не выступала в официальных чемпионатах Украинской Советской Социалистической Республики (УССР) по мотоспорту, поскольку её просто не было, то после успешного проведения тех исторических соревнований, александрийцы стали защищать честь нашей области практически во всех видах мотоспорта. Таким образом, пионерами мотоциклетного спорта в Кировоградской области были гонщики Александрии.

Позже мотоспорт стали культивировать в ДОСААФ (Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту). Приведу практически

неизвестные сегодня факты. Первый: 23 октября 1935 года было принято Постановление Правительства о передаче мотоспорта в ведение Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта. Второй: 23 июня 1960 года принято Постановление ЦК Союза спортивных обществ и организаций СССР о передаче мотоциклетного спорта в ведение ДОСААФ. Повторюсь, это уникальные данные, которых вы не найдёте в Интернете. Однако я их обнародую в мировой паутине, чтобы любители мотоспорта знали и чттили его историю.

Секция переехала в другое помещение. Долгое время она находилась в небольшом одноэтажном и довольно таки ветхом здании рядом с автошколой ДОСААФ на перекрёстке улиц Первомайской и Шевченко. В то время это был АМК (Автомотоклуб) ДОСААФ. Эти здания давно снесены, а на их месте построен Дом быта (улица Первомайская, 9). Автошколу и мотоклуб ещё в советское время (в 1975 году) перевели в новый большой и современный кирпичный корпус по адресу улица Куйбышева, 89 (после декоммунизации это улица Казацкий шлях). Сегодня от некогда образцовой автошколы, увы, остались лишь воспоминания. Всё разграблено, распродано, уничтожено... Огромную территорию бывшей гордости ДОСААФ УССР – нашей образцовой автошколы, со всем, что на ней находится, оккупировали (или выкупили?) александрийские нувориши. Здесь принимают металлолом, торгуют металлопрокатом, есть несколько магазинов... Словом, имеется прибыльный бизнес и нет всего того позитивного, что было там в советское время, которое мы нещадно ругаем на чём свет стоит. А ведь не всё тогда, смею вас заверить, было плохо. Например, несравнимо лучше, чем сейчас, в СССР было поставлено патриотическое воспитание молодёжи. ДОСААФ – оборонное Общество – в этом плане было лидером. Знаю это не понаслышке, ведь я – сын ДОСААФ! Это действительно так! И вот почему. Я – воспитанник улицы и не будь в моей жизни мотоспорта, я бы вполне мог оказаться, как говорится, в местах не столь отдалённых... Моя мама разошлась с отцом, когда мне не было ещё и шести. Она постоянно пропадала на работе, а я был предоставлен самому себе и, естественно, проводил всё время на улице. Хулиганил я конкретно, ведь рядом с моим домом возвели рынок и нам – пацанам – было, где разгуляться, со всеми вытекающими из этого последствиями... Именно ДОСААФ заменил мне и маму, и папу. Такова правда жизни. Спасибо и моему первому тренеру Анатолию Мефодиевичу Лагутину, что дал мне правильное направление в жизни. Именно благодаря ему с июля 1967 года я живу в мотоспорте, а мотоспорт живёт во мне...

Об удивительных совпадениях и не только о них

А теперь, как и обещал, о некоторых удивительных совпадениях. Поскольку речь пойдёт о личном, прошу вас расценивать это как некоторое отступление от темы. Хотя, уверен, эта информация заинтересует отдельных краеведов и любителей истории. Моего дедушку Алексея Гавриловича Атанова 20 января 1952 года избрали первым секретарём Александрийского городского комитета Коммунистической партии Украины. До этого он с сентября 1948 года работал секретарём Катковского районного комитета КП(б)У – Коммунистической партии (большевиков) Украины в Сталинской области. Посёлок Каток в 1953 году переименовали в Шахтёрск. Теперь это город областного значения и административный центр Шахтёрского района. А Сталинская область, как известно, переименована в Донецкую. Как свидетельствует надпись на одной из фотографий нашего домашнего архива, из Катка моя родня выехала лишь 10 марта 1952 года. Вероятно, дедушка передавал дела своему приемнику. Кстати, в 2015 году вышла из печати книга Антонины Жарко «Ми – олександрійці», в которой есть очерк и обо мне. К сожалению, в самом его начале автор допустила три грубые ошибки, искажившие действительность. Так, она написала, что моя семья переехала в Александрию в 1953 году (фактически в 1952 году). Она пишет, что я заслуженный тренер Украины по мотоспорту и автоспорту (на самом деле я заслуженный тренер только по мотоспорту). А ещё она сообщает читателям, что я много лет возглавлял Федерацию мотоспорта Украины, чего не было и в помине. Я много лет возглавлял комитет информации и пропаганды этой федерации, но не саму федерацию. Словом, не рекомендую с моей автобиографией знакомиться по этому изданию. Есть более достоверные источники. Если бы Антонина Жарко перед печатью своей книги дала бы ознакомиться с окончательным вариантом текста обо мне, то этого бы не произошло. Уж лучше бы этот очерк, в том виде, в каком он есть, она вообще бы не включила в свою книгу.

Так вот, семья моего дедушки Лёни (так звали его родные), вместе с моими родителями – отцом Алексеем Фёдоровичем Чебышевым, мамой Галиной Алексеевной (её девичья фамилия Атанова) и старшей сестрой Еленой (она родилась в 1946 году), переехали из Катка в Александрию. Городской комитет (ГК) КПУ находился долгое время по улице Шевченко, 71. Позже в этом здании был Дворец пионеров и школьников, а позже, когда развалился Советский Союз, – Центр дитячої та юнацької творчості

(языком оригинала). Как вспоминает мой родной дядя – Геннадий Алексеевич Атанов, жильё нашим двум семьям – Атановым и Чебышевым – вначале выделили не в очень приспособленном для этого здании – в бараках по ул. Примакова, 42 (после декоммунизации – ул. Таврийская). А позже переселили в дом, что был во дворе городского театра, ещё известного как Дворец культуры (ДК) Электромеханического завода, а позже ДК ЭТАЛа (улица 6 Декабря, 2). Теперь это Дворец культуры «Александрийский театр», находящийся в коммунальной собственности. Это было очень удобно для дедушки, ведь горком партии – место его работы – находился, как раз, напротив, через сквер. Уточню, что в глубине двора городского театра находилось здание (дом), в котором поселили всю мою большую родню. В нём позже была евангельская церковь «Благая весть». А 10 февраля 2016 года в здании случился пожар, и оно серьёзно пострадало.

Вот, что сообщалось на блоге Руслана Гаврилова «Моя Александрия» в тот день: «Огонь уничтожил кровлю и балки перекрытия в двух помещениях – зале собраний и детской воскресной школе. Пастор церкви Николай Витченко склонен считать, что имел место поджог. Руководитель Александрийской пожарно-спасательной службы Дмитрий Колесник сообщил, что сигнал о пожаре поступил в 2:46 ночи. По словам спасателя, возле церкви находился деревянный склад, который загорелся. От дровника огонь перекинулся на крышу и уничтожил 70-100 квадратных метров кровли и балок. На вопрос, мог ли быть поджог, Колесник ответил утвердительно. «Вполне может быть. Кто-то лазил и бросил «бычок», или кто-то специально поджег. Это по факту называется «занос стороннего очага огня», но мотивы будет устанавливать полиция», – сказал он. По состоянию на 12 часов дня (10.02 2016) возле церкви продолжают дежурить пожарные автомобили. Верующие выносят из здания уцелевшие вещи». Позже верующие снесли упоминаемое здание, и начали строить другое, НО!!! Когда в 2016 году по инициативе Сергея Кузьменко, на тот момент возглавлявшего Кировоградскую областную государственную администрацию, началась масштабная реконструкция театра, снесли и это недостроенное здание. Теперь на этом месте уложена тротуарная плитка. Ничего не напоминает о том, что здесь когда-то было здание, в котором прошли мои первые месяцы жизни...

Из воспоминаний моего дяди Геннадия Алексеевича Атанова следует, что в той части этого дома, что ближе к реке Берёзовке жили мой дедушка, бабушка – Олимпиада Алексеевна Атанова (девичья фамилия Леньшина), их дочери – Тамара (самая старшая в семье) с сыном Олегом, который умер в Александрии ещё ребёнком, Майя и два их сына – Вадим (старший сын) и Геннадий. В половине дома, которая ближе к улице 6

Декабря (она раньше называлась Ленина, а ещё раньше – Казначейская), жили мой отец, мама, сестра и родная сестра моей бабушки Олимпиады (в семье её называли Липа) – Анастасия Алексеевна Леньшина (бабушка Настя), которая фактически вынуждала меня, так как мама много времени находилась на работе. Поскольку напротив этого дома была танцевальная площадка, создававшая определённые неудобства для двух наших семей, это жильё тоже считалось временным. Как я уже сообщал, маму в роддом увезли именно из этого дома и первые месяцы жизни я провёл в нём. Осенью 1953 года наши семьи – Атановых и Чебышевых – переехали в сданный в эксплуатацию дом по адресу: переулок Бульварный, 13. Моя семья поселилась в пятой квартире, а Атановых – в шестой. По статусу это был переулок с названием Бульварный, а с 1967 года это улица 50 лет Октября. В период так называемой декоммунизации, распоряжением градоначальника от 19 февраля 2016 года, эта улица стала Перспективной. Лично мне прошлое название – переулок Бульварный – роднее и дороже, ведь помню я его с детства, которое здесь и прошло. Хотя, честно говоря, улица Перспективная, тоже хорошее и вселяющее оптимизм название. Лучше, чем Героев Чернобыля, как требовала переименовать эту улицу одна из местных активисток.

...Здание во дворе театра, которое мы освободили, некоторое время пустовало. А когда Анатолий Мефодиевич Лагутин, как я уже сообщал, привёз из города Львова кроссовые мотоциклы, его выделили под мотоклуб или, другими словами, под секцию мотоспорта. А в июле 1967 года я четырнадцатилетним паренёком пришёл к Анатолию Мефодиевичу Лагутину в секцию мотоспорта! Правда, она находилась уже на пересечении улиц Первомайской и Шевченко! Может это знак свыше?..

Поскольку мой дядя Гена – личность неординарная, для краеведов (в первую очередь) и александрийских любителей истории сообщу следующее. Геннадий Алексеевич Атанов – доктор физико-математических наук, кандидат технических наук, академик Академии наук высшей школы Украины. Включен в издания «Выдающиеся люди XX века», «Кто есть кто в мире», «500 лидеров влияния», «Выдающиеся люди XX столетия», «2000 выдающихся ученых XX века», «2000 выдающихся интеллектуалов XX столетия», которые выпускаются американским биографическим институтом и международным биографическим центром. Мой дядя Гена закончил в Александрии среднюю школу № 2 имени Горького и поступил в Харьковский авиационный институт. После его окончания в 1963 году он по направлению работал в Казахстане, а позже переехал в Донецк. Живя в столице Донбасса, он и достиг вершин в науке, о которых я сообщил выше.

Мотоспорт на подъёме

Но продолжим экскурс в историю. В конце 50-х и начале 60-х годов XX века в александрийский мото клуб влилась целая группа талантливых мотогонщиков. Это Анатолий Куприенко, Иван Карабовский, Виктор Нестеров. Первым в Кировоградской области звание мастера спорта СССР по мотоспорту было присвоено александрийцу Анатолию Куприенко в 1960 году. Годом позже – в 1961 году – этого высокого спортивного звания был удостоен Иван Карабовский, а в 1964 – Виктор Нестеров.

Равняясь на «старичков», подрастала в секции молодёжь. Один за другим мастерами спорта стали – младший брат Анатолия – Владимир Куприенко, гонщики Дмитрий Щепинский, Станислав Комлик, Виталий Грабовец. Они неоднократно становились победителями и призёрами Спартакиад, чемпионатов СССР и УССР, Вооружённых Сил Советского Союза, многих других престижных соревнований.

1 октября 1967 года на трассе «Завадовка» в Кировограде был проведен второй Международный мотокросс (первый проводился там же 17 октября 1965 года). В нём принял участие Владимир Куприенко, который вёл борьбу с сильнейшими гонщиками Восточной Европы – болгаринном Иваном Димовым, румыном Флорианом Штефаном, чехом Франтишеком Станеком, венгром Шандором Течи и другими в классе 500 куб.см (часть этих гонщиков указаны в публикации «Мотокросс! Мотокросс! Мотокросс!» на моей страничке прозы в Интернете). В этом же кроссе в классе 250 куб.см выступали александриец Иван Чабанов и кировоградцы Валентин Бородай и Николай Бильбаченко. В третьем Международном мотокроссе в Кировограде – 20 октября 1968 года – в классе 500 куб.см вместе с Владимиром Куприенко выступал Виталий Грабовец и кировоградец Владимир Рудой, а в классе 250 куб.см – александриец Станислав Комлик. Все они выступали на мотоциклах ЧЗ (ČZ), производства Чехословакии. В то время эти мотоциклы для кросса были лучшими в мире. Они поставлялись в СССР по линии СЭВ (Совета экономической взаимопомощи) через представительство Motokov. Конкуренцию ЧЗ составляли лишь шведские мотоциклы Хускварна (Husqvarna). В то время японские (Suzuki, Kawasaki, Yamaha, Honda) и австрийские мотоциклы (КТМ) ещё не были представлены на этом рынке. Здесь они начали доминировать несколько позже.

Непобедимый Станислав Комлик

Больших спортивных успехов добился Станислав Комлик (родился 11.11.1946 в Александрии), который долгое время являлся членом национальной сборной команды СССР по эндуро (многодневные соревнования по пересечённой местности). С 20 по 25 сентября 1965 года он в составе главной команды страны принимал участие в шестидневных соревнованиях по эндуро «Международный трофей» на острове Мэн в Ирландском море (Англия), в классе 175 куб.см под номером 84. В эндуро это самый престижный турнир. Уточню, чтобы сохранить историческую правду, что название эндуро (от французского endurance – выносливость, выдержка) вошло в обиход позже (в 1981 году), а в то время эту дисциплину мотоспорта называли многодневные соревнования или просто многодневка. Шестидневные соревнования так и называли – шестидневка. На программке соревнований на острове Мэн, которую мне предоставил Станислав Комлик, написано: The FIM 40th International Six Days' Trial. Как видим, тогда употребляли термин trial – испытание, проба. На тот момент (и до 1981 года) это было верно. Но, с другой стороны, классический триал (trial) уже был самостоятельной дисциплиной. Как известно, в 1964 году прошёл первый чемпионат мира по мототриалу. Он состоял из трех этапов: в Бельгии, Франции и Германии. Первый чемпионат (тогда он назывался «Challenge Henry Goutars» – кубок Анри Гутара) выиграл англичанин Дон Смит на мотоцикле Greeves, производства своей страны. В нём участвовали 70 мототриалистов, в основном из Бельгии и Франции. В триале используются мотоциклы специальной конструкции (преимущественно испанских марок Gas Gas и Ossa), а чемпионаты мира по триалу по линии ФИМ (FIM) успешно проводятся и по сей день. А шестидневка с 1981 года называется так: The International Six Days Enduro (ISDE). Такой нюанс. Когда я три года (2003-2005) жил и работал тренером в Польше (тренируя и национальную сборную этой страны – kadra narodowa – по мотокроссу), я воочию посмотрел The 79. International Six Days Enduro. Многодневка проходила в Польше 13-18 сентября 2004 года в городе Кельце на Медной Горе (Kielce – Miedziana Góra). Вместе со своими польскими друзьями мы посмотрели мотокросс, который проводился в последний день – 18 сентября. Всё, что я увидел, – зрелище впечатляющее. Я бережно храню в своём архиве программку тех соревнований...

После возвращения с острова Мэн Станислав Комлик был призван на службу в Советскую Армию (в 1965 году). Учитывая его высокие спортивные достижения, для прохождения службы он был направлен в СКА года Львова (Прикарпатский военный округ), где тренером в мотокоманде был заслуженный тренер УССР Владимир Яковлевич Бондарчук, которого в разговорах между собой все называли Рыжий, поскольку он и в самом деле был рыжим. Именно во время службы в СКА Станислав Комлик раскрылся как талантливый мотокроссмен. На этот период и приходится наибольшее количество побед и призовых мест нашего земляка в самых престижных соревнованиях. В 1966 году Станиславу Комлику было присвоено звание мастера спорта. Образно говоря, Станислав первым протоптал дорожку в СКА города Львова. Не без его протекции сюда на службу пришли кировоградец Валентин Бородай (в 1966 году) и александриец Владимир Сушин (в 1968 году). Добавлю, что 1968 год для СКА Львов был знаковым. В то время там служили очень сильные и известные гонщики – Владимир Овчинников, Иван Марека, Станислав Комлик, Евгений Левкович, Сергей Овчарук, Василий Бучинский, Владимир Сушин, Алексей Кибирин, Владимир Кавинов. К слову, Владимир Сушин, Алексей Кибирин и Владимир Кавинов пришли в клуб одновременно, после того, как вместе прошли (обязательный в то время перед основной службой) месячный карантин в артиллерийской части в Тернополе. Демобилизовавшись осенью 1968 года, Станислав Комлик практически сразу получил квартиру в Александрии. Он получал так называемую стипендию Центрального автотоклуба (ЦАМК) СССР, как член национальной сборной команды страны по эндуро. Она составляла 140 рублей в месяц. Если учесть, что зарплата в 100-120 рублей в СССР в то время считалась нормальной, то стипендия была достойной.

После службы Станислав Комлик ещё некоторое время успешно участвовал в мотокроссах, в том числе и в братской Болгарии в августе 1970 года. На Международный мотокросс в селе Раковица, что рядом с городом Берковица, который проводился 16 августа 1970 года, Станислав Комлик был заявлен в классе 250 куб.см под номером 8. А уже 23 августа он в классе 500 куб.см (стартовый номер 2) занял третье место в Международном мотокроссе, проводимом болгарами в честь героев Шипки, погибших в боях с турецкими поработителями за освобождение от османского ига и в боях с немецко-фашистскими захватчиками. Особенностью этого мотокросса было то, что он проводился в Беклемето – высоко в Балканских горах. О перипетиях гонки и об успехе гонщиков СССР, в том числе и нашего земляка, рассказала газета «Троянски глас» за 26 августа 1970 года, издаваемая в болгарском городе Троян. Там же

была размещена фотография, где на пьедестале почёта расположились талантливый советский гонщик Вячеслав Краснощёков – победитель в классе 500 куб.см и призёры – Иван Секулинов из Болгарии, занявший второе место и наш Станислав Комлик. Команда Советского Союза заняла в том мотокроссе первое место.

Яркую и последнюю победу мастер спорта Станислав Комлик одержал в своей родной Александрии на трассе «Вербовая Лоза», где разыгрывался Кубок УССР (в воскресенье 19 сентября 1971 года). Вот, что написала об этом местная газета «Ленінський прапор» за 22 сентября 1971 года (цитата языком оригинала): «Після кубкових заїздів відбулися заїзди на розіграш призів від організацій Олександрії. У класі машин 175 кубічних сантиметрів першим прийшов на фініш спортсмен Київського СКА В.М.Черніков, в класі 250 кубічних сантиметрів – майстер спорту, робітник шахти № 3-біс С.М.Комлик. Цю блискучу перемогу наш земляк здобув в упертій боротьбі із спортсменами Києва і Кіровограда. Глядачі заслужено нагородили С.Комлика дружніми оплесками».

После этого Станислав Комлик завершил свою спортивную карьеру. На это повлияло и то, что он уже был женатым человеком (он женился в 1969 году). Станислав ушёл из мотоспорта непобеждённым, в полном расцвете сил и на пике славы. Жаль... Проработав под землёй в угольной шахте многие годы, Станислав Комлик покинул нас в День шахтёра – 30 августа 2020 года, не дожив до своего 74-го Дня рождения. Мы помним тебя, Станислав...

Новые лица в александрийском мотоспорте

В конце 60-х – начале 70-х годов XX столетия тон у александрийцев задавали Владимир Сушин и Николай Осиченко, которые на протяжении ряда лет входили в сборные команды Украинской Советской Социалистической Республики (УССР) по различным дисциплинам мотоспорта (мотогонки на ипподроме, шоссейно-кольцевые гонки). Оба они выполнили нормативы мастеров спорта.

В июле 1967 года впервые порог мотосекции переступил автор этих строк, а годом позже вовлёк в занятия спортом смелых своего друга детства и одноклассника Владимира Грузина. Впоследствии, обучаясь в Киевском автомобильно-дорожном институте и продолжая занятия спортом, Владимир Грузин стал мастером спорта. Долгое время после ВУЗа он возглавлял лабораторию испытаний спортивных мотоциклов Киевского мотоциклетного завода (КМЗ) и был тренером сборной республики (УССР) по мотокроссу на мотоциклах с коляской.

Команда александрийцев в кировоградской области всегда была базовой по ледовому спидвею, шоссейно-кольцевым гонкам (ШКГ), мотогонкам на ипподроме. Было время, когда именно александрийцы представляли область в чемпионатах УССР по мотокроссу на мотоциклах с коляской и по спидвею (гаревым гонкам). Однако, из-за отсутствия средств и по другим субъективным причинам, эти виды мотоспорта в нашей области, к сожалению, были свёрнуты. Кроме этого, гонщики из шахтёрской (в то время) Александрии постоянно входили в состав сборной команды Кировоградской области по мотокроссу и эндуро, показывая в этих дисциплинах хорошие результаты.

Анализируя спортивные достижения того периода, можно сделать вывод, что особый успех сопутствовал александрийцам в период с 1967 по 1976 год. Именно в этот промежуток времени в отдельные годы команда делала «золотой дубль», становясь чемпионом Украины сразу в двух дисциплинах – шоссейно-кольцевых гонках и мотогонках на ипподроме и при этом занимая ещё одно из призовых мест в чемпионате республики по ледовому спидвею! Тренер того времени Анатолий Мефодиевич Лагутин долгое время был одним из тренеров сборной УССР по ШКГ.

О трассах мотокросса Александрии

За всю историю мотоспорта, в Александрии было несколько мотокроссовых трасс. Одну я уже упоминал (где проходили соревнования 23 мая 1954 года). На заре мотоспорта в нашем городе была ещё одна интересная трасса. Она находилась в районе слияния рек Берёзовки и Ингульца, неподалёку от стадиона «Шахтёр» (в настоящее время на месте этого стадиона находится культурно-спортивный комплекс «Ника»). Трасса проходила по берегам этих рек и даже под мостами через них и имела две водные преграды, которые наши гонщики преодолевали на мотоциклах. На ней в конце 50-х и начале 60-х проводили тренировки и первенства области. Об этом мне рассказал мой первый тренер Анатолий Лагутин.

Долгое время основной была трасса в балке рядом с мебельной фабрикой (теперь об этом предприятии остались, увы, одни воспоминания) справа от дороги на Войновку. Свои первые тренировки я начал под руководством Мефодиевича, как любя мы называли своего тренера, именно на этой трассе, которая в настоящее время так заросла дикорастущими деревьями и кустарниками, что не угадываются даже контуры некогда популярной трассы мотокросса. В 1966 году в День шахтёра на ней был проведен мотокросс с участием гонщиков Кривого Рога, Кировограда и хозяев трассы. Тогда в командном зачёте победили александрийцы, а в личном зачёте в классе 350 куб.см победу праздновал Владимир Куприенко, выигравший все три заезда. Об итогах той гонки рассказала на своих страницах местная газета «Ленінський прапор» за 3 сентября 1966 года. Там же был снимок Владимира Куприенко во время одного из заездов.

Четвёртая трасса была севернее мебельной фабрики на 1,5-2,0 км и находилась ближе к железной дороге. Она была короткой и использовалась только для тренировок, да и то редко. В моём архиве имеется несколько снимков с этой трассы. Именно на ней мне довелось тестировать экспериментальный кроссовый мотоцикл М-125-кросс с объёмом двигателя 125 куб.см, который был выпущен Минским мотоциклетно-велосипедным заводом (ММВЗ). Таких мотоциклов в клубе было всего два, и оба испытывать доверил Мефодиевич именно мне. Дело в том, что нужно было отослать на завод отзыв после тестов. Мой тренер был во мне уверен в этом плане, поэтому и доверил испытание техники мне. Белорусские мотоциклы, на самом деле, были отвратительными. У

обеих лопнули рамы после нескольких прыжков с трамплина, двигатели были слабенькими, амортизация ужасно плохая, а вес техники был значительным... Словом, они не годились для кросса. Я честно написал об этом в Минск на завод. Спустя примерно месяц оттуда пришло благодарственное письмо. Оказывается, я был практически единственным из всего Советского Союза, кто так подробно изложил свои замечания и пожелания. Помню, как это письмо Мефодиевич зачитывал всем нашим ребятам вслух и хвалил меня за добросовестное отношение к делу, хотя и без юмора, как всегда, не обошлось. – Вот наш Чеба и прославился на весь Союз благодаря никудышным «макакам»! – говорил мой первый тренер, смеясь. Разъясню. Чеба – это моё прозвище во дворе, в школе, в мото клубе, а позже – в институте. Ничего обидного в этом нет. Такова традиция не только в нашей стране, а и за рубежом. А «макаками» называли мотоциклы с объёмом двигателя 125 куб.см. Было это, скорее всего, в 1968 году, а может годом позже. Точной даты я уже не помню...

Ещё одна трасса находилась в южной части города, где когда-то был деревообрабатывающий комбинат (ДОК), который уже давным-давно почил в Бозе, как и завод железобетонных изделий, располагавшийся рядом с ДОКом. Мототрасса находилась справа от дороги Александрия – Петрово. От У-образной развилки берёт отсчёт Звенигородское шоссе, а вторая дорога уходит на бывший каменный карьер (он в то время работал на полную мощность). Не доезжая примерно метров шестьдесят-семьдесят до этой развилки (в том же месте дорогу пересекает высоковольтная линия) справа от дороги и была трасса. Это окраина того района города, а точнее – Ново-Филипповки, который в народе называют Бадына. Сейчас на этом месте находится кладбище. Мало кто знает, а тем более помнит, что 24-25 февраля 1973 года на этой трассе, где не было ни спусков, ни подъёмов, а были лишь невысокие естественные трамплины, прошло зимнее первенство УССР по мотокроссу. Помню, что, несмотря на морозец, зрителей в тот день собралось немало. Лежавший на трассе снег, а местами – лёд не мешал гонщикам показывать на практически горизонтальной поверхности довольно высокие скорости и хорошую технику пилотирования. Я в то время уже был студентом Днепропетровского горного института имени Артёма и выступал за команду города на Днепре, а тренировал меня заслуженный тренер УССР Владимир Николаевич Мунштуков.

На заре становления мотокросса в Александрии, гонщики тренировались и с левой стороны дороги Александрия – Петрово. В наше время за рудоремонтным заводом и Управлением монтажно-демонтажных работ (УМДР) находятся здания фирм «Ренессанс» (проспект Ленина, 145) и

«Альянс». В этом котловане на большой территории возведено немало зданий из железобетона – БМЗ (быстро монтируемые здания). А в конце 50-х и начале 60-х годов XX века там был песчаный карьер. Наш город интенсивно строился и для этих целей ему нужен был песок. Много песка. Бывали дни, когда из района песчаного карьера доносились ружейные выстрелы. Дело в том, что там рядом находилось ещё и стрельбище, где бойцы ВОХР (вооружённой охраны) упражнялись в стрельбе. Вот в этом песчаном карьере и тренировались александрийцы в то время.

Когда в клубе говорили, что тренировка будет «на луках», все знали, что она будет на левом берегу Ингульца вблизи Звенигородки. Как вспоминает ветеран мотоспорта Ростислав Аксентьевич Щербина, такого моста через реку, как есть сейчас, в то время не было. А сестра Ивана Парфентьевича Карабовского – Лидия Парфентьевна рассказала автору этих строк, что во время одной из тренировок «на луках» её брат Иван поломал ногу. Ранее об этой тренировочной трассе мне не было известно, поэтому это новый штрих в истории мотоспорта нашего края.

Но главной трассой и нашей гордостью является «Вербовая Лоза» – Мекка автмотоспорта. Я писал эти строки в феврале 2013 года, а уже весной трассе исполнилось 45 лет. Я был участником первой пробной тренировки на «Вербовой Лозе» весной 1968 года. Расскажу о тех событиях более подробно. Кроссовые мотоциклы наш мотоклуб получал из Кировограда. Их никогда не было в изобилии. Леонид Николаевич Чёрный – тренер кировоградцев – был в этом плане скупым человеком и практически всю лучшую технику оставлял в областном центре, где ставка делалась исключительно на мотокросс и многодневные соревнования. Нам же доставались крохи, ведь приоритетными для Александрии, как решили в Кировограде, были другие дисциплины мотоспорта – шоссейно-кольцевые и ипподромные мотогонки, спидвей, ледовый спидвей и мотокросс на мотоциклах с коляской, где александрийцы всегда добивались хороших результатов.

Но и в мотокроссе, и в многодневке мы громко заявляли о себе. Поэтому, примерно к 1968 году, и в городе над Ингульцом уже было несколько конкурентоспособных на то время мотоциклов ЧЗ производства завода в Страконице (Чехословакия). Кроме того, было немало кроссовых мотоциклов ИЖ и Ковровец. Но если для последних трасса на Войновке у мебельной фабрики была более-менее подходящей, то Чезетам, как называли мотоциклы ЧЗ, там развернуться было негде. Мотоциклы с такой классной характеристикой двигателя и отличной амортизацией нуждались в длинных и скоростных трассах с трамплинами, спусками, подъёмами, серпантинами виражей... Всё это и обу-

словило необходимость поисков новой современной трассы мотокросса в нашем городе.

Анатолий Мефодиевич Лагутин на клубном дорожном чёрном мотоцикле MZ-300 (объём двигателя составлял 300 куб.см), производства ГДР (Германской Демократической Республики), который очень любил, «мотался» в поисках возможной трассы. Он и «положил глаз» на пересечённую местность на окраине города за посёлком (теперь это микрорайон) Победа. На тренировки мы добирались, как говорится, своим ходом – на кроссовых мотоциклах. Но если трасса на Войновке была недалеко от мотоклуба, то на «Вербовую Лозу» путь был значительно длиннее. Нам это было на руку! Ведь проезжая такой долгий маршрут, мы привлекали внимание многочисленных земляков (кроссовые мотоциклы были очень шумными из-за специальных выхлопных труб без шумоподавляющего наполнителя) и гордость от самого этого факта нас просто «распирала»!

Начальником Госавтоинспекции (ГАИ) города в то время был отец моей одноклассницы Елены Рубис. Мужик он был суровый, но с ним без проблем договорился наш тренер о том, чтобы мы без замечаний со стороны ГАИ могли добираться до трассы и обратно. Вопросов с этим не было по одной простой причине. Мефодиевич был суперспецом в мототехнике. Так вот, все мотоциклы К-750, которые были у милиционеров на службе, настраивал и ремонтировал именно он. Понятно, что делал он это в обмен на лояльное отношение гаишников к своим спортсменам, которые, случалось, при езде по улицам города переходили грани дозволенного, особенно в плане скоростного режима. А иногда мы – молодые и лихие парни-экстремалы – откровенно чудили, проезжая в центральной части города на заднем колесе немалое расстояние на глазах своих земляков на белой спортивной Яве-Калифорниан (Jawa 250 Californian), что в клубе выполняла функции «хозяйки» – мотоцикла для решения хозяйственных задач – поездок по делам на заводы, автотранспортные предприятия (АТП) и т.п. Одним словом, – гонщики!

Очень интересный нюанс, о котором мало кто помнит. В то время езда на мотоцикле не предусматривала обязательное наличие шлема. Это правило ввели уже в конце 60-х годов XX века. Так вот, гонщики нашего клуба, чтобы как-то выделяться из толпы, или, как сейчас говорят, для понтов, ездили по дорогам в шлемах, которые имели для занятий спортом. Но когда ввели обязательную езду в шлемах, александрийские мотогонщики перестали их одевать! Игнорировали это правило, опять же, по указанной выше причине! Уж очень сильно хотелось нам быть узнаваемыми в своём любимом городе, поэтому и шли на нарушения. И

нас действительно знали многие жители Александрии. Помню, Мефодиевич на своём любимом Мцете, так называли мотоциклы MZ (МЦ), ездил не в шлеме, а в шахтёрской каске. В то время шахты в городе работали на полную мощность, и каску тренеру подарил кто-то из его знакомых шахтёров. Ездить в шахтёрских касках строго запрещалось, НО!!! Мефодиевич у гаишников был в большом авторитете и почёте, поэтому они закрывали глаза на это вопиющее нарушение со стороны нашего легендарного тренера. Удивительным было то время... Может потому, что я тогда был молодым...

Но продолжу рассказ о «Вербовой Лозе». Кстати, название трасса позаимствовала у населённого пункта Вербовая Лоза (таковым он был до административно-территориальной реорганизации 1971 года). А в народе этот район называют «Забалка», потому, что он действительно находится за огромной балкой, которая существует на Победе и поныне. На первую пробную тренировку поехали: наш тренер Анатолий Мефодиевич Лагутин, ещё один тренер и одновременно сильнейший гонщик Украины Владимир Иванович Куприенко, Виталий Грабовец по прозвищу Горобец, Виктор Шарковский – Шарик, Владимир Грузин – Грузин и автор этих строк – Чеба. В следующих тренировках участвовали и другие наши ребята – Юрий Зименков – Хальман (по фамилии четырёхкратного чемпиона мира по мотокроссу шведа Торстена Хальмана), Николай Осиченко (родился 17.11.1947 года в Коми АССР, умер 10.10.2003 года в Александрии) – Осыка, Эдуард Александров – Губа, который только-только демобилизовался из армии, где служил в Забайкальском военном округе в спортивном клубе армии (СКА) в городе Чите. Эдуард Александров (родился 16.05.1947 года в городе Вележ Смоленской области, умер 16.08.2013 года в Александрии) служил вместе с первоурядником Сергеем Тарабанько, который впоследствии стал четырёхкратным чемпионом мира по ледовому спидвею в личном зачёте и трёхкратным в командном – в составе сборной СССР.

Опережу события, чтобы рассказать вот о чём. Если бы в 1970 году я бы не поступил в Днепропетровский горный институт имени Артёма, то служил бы в Бакинском военном округе в СКА в городе Баку у известного в СССР тренера Вазгена Алексаняна. Раскрою секрет. В Кировограде на трассе «Завадовка» 19-22 сентября 1968 года проходило лично-командное первенство Вооружённых Сил СССР по мотокроссу. Как организаторам этих соревнований, в личном зачёте в них разрешили участвовать гонщикам Кировограда и Александрии. Для них Леонид Чёрный на «Завадовке» провёл короткие УТС (учебно-тренировочные сборы). У меня ещё не было «прав», поэтому в гонке я не участвовал,

но на сборы Леонид Николаевич меня вызвал. Я ездил на хорошем Ковровце с объёмом двигателя 175 куб.см. и показывал на кировоградской трассе неплохое время на круге, как для юноши. На гонку из Баку приехал и Вазген Алексанян со своими спортсменами. Наш Мефодиевич, которого любя мы ещё называли уменьшительно-ласкательно Мефоша, и Вазген были по жизни большими друзьями. Мой тренер и замолвил за меня словечко, что, мол, если суждено Славе Чебышеву служить в армии, то хорошо бы было, если бы это был СКА Баку. Помню как Мефодиевич и Вазген Алексанян устроили мне «смотрины». Я лихо пронёсся пару-тройку кругов по «Завадовке». Оба тренера остались мной довольны и пожали друг другу руки. Сделка состоялась! НО! Я поступил в институт. И хотя я целые дни проводил в мото клубе, это не мешало учёбе. Школу я закончил без единой тройки. Без троек завершил учёбу и в институте, а последние два курса вообще был круглым отличником. Это отчасти парадоксально, ведь обычно спортсмены не очень-то дружат с учёбой. Сам себе удивляюсь. Мне и сегодня приятно просматривать свой «Аттестат о среднем образовании» и приложение к диплому ВУЗа – выписку из зачётной ведомости, а по простому – «вкладыш».

...Помню, как Анатолий Мефодиевич Лагутин и Владимир Иванович Куприенко прошли по бездорожью пешком, прокладывая возможный будущий маршрут Спортивной трассы «Вербовая Лоза». На это ушло довольно много времени. А мы нервничали, ведь сильно хотели «прохватить» на «мотике» по этим косогорам! Первым на малой скорости на Чезете накатывать конфигурацию трассы выехал Владимир Куприенко. Мы медленно двинулись за ним, стараясь не отклоняться от его траектории. Это было важно, потому, что под будущей трассой находились заброшенные выработки Александрийской шахты № 2-3 угольно-топливного комбината треста «Александрияуголь» (это точное полное официальное название 1960 года). Поэтому земля постоянно проседала и где, скажем, вчера была ровная поверхность, сегодня могла оказаться трещина в земной коре довольно больших размеров, которая несла серьёзную угрозу гонщикам. Забегая наперёд, скажу, что однажды я после прыжка с трамплина приземлился в такой трещине, которой накануне (на предыдущей тренировке) не было. Я с мотоциклом расклинился в ней и получил незначительный ожог от выхлопной трубы, что проходила верхом, и на которой я не успел сделать специальное защитное устройство, называемое нами «холодильником». Меня не без труда вытянули местные ребята, которые не пропускали ни одной нашей тренировки и знали всех нас в лицо и по нашим прозвищам. Спасибо им, а то у меня мог бы быть серьёзный ожог... Пробная тренировка была

долгой по времени. Владимир Куприенко всё «нашупывал» и «нашупывал» необходимую конфигурацию и первым прокладывал след для нас. Иногда он менял траекторию по разным причинам – наличие провалов в земле, очень простые или наоборот – очень сложные участки для мотокросса и тому подобное.

Та трасса 1968 года и сегодняшняя «Вербовая Лоза» – это большая разница. Трассу разрезали два дренажных канала идущих под острым углом один к другому. Их нам приходилось перепрыгивать на мотоциклах. Болотистой местности, благодаря этим каналам, в то время не было, так как вода не застаивалась, а текла по ним в близлежащий водоём. Трасса уходила далеко в направлении посёлка Димитрово. Там, значительно позже, была насыпана высокая земляная дамба, которую укрепили бетонными плитами, проложили по ней дорогу и создали водоём разреза «Верболозовский», а рядом с ним горожане обустроили так называемые дачи. А в то время это был один из самых скоростных участков нашей новой трассы мотокросса и пролегал он вдоль дороги Александрия – Димитрово, но на значительном расстоянии от неё (в 50-60 метрах). В месте, где сейчас находится АЗС (автозаправочная станция) был очень крутой спуск. Это мы его «накатали» где-то на второй или третьей тренировке. Он был отдельным элементом и не входил в конфигурацию трассы. Спуск был настолько крутым, по сути, обрывом, что съезжая, мы перемещались буквально на заднее крыло мотоцикла, чтобы не опрокинуться. Такой баланс массы помогал нам преодолевать это препятствие. Честно скажу, что было страшновато, ведь этот элемент действительно был опасным. НО!!! С невероятным упорством отработывая его, мы становились смелее и увереннее в себе. Спасибо тебе, Мефодиевич! Однажды именно на этом крутом спуске упал Эдик Александров и поломал ногу. Он долго ходил в гипсе... Вы думаете это нас остановило? Как бы ни так! Мы с ещё большим упорством «шлифовали» и «шлифовали» этот элемент!..

И такой занимательный факт. Мы «накатывали» трассу по естественному рельефу не прибегая к помощи грейдера, трактора или экскаватора. Как говорится, сам Бог велел, чтобы трасса была именно в том месте, где она находится и по сей день! На участке, что выбрал Анатолий Мефодиевич под трассу, уже были естественные спуски, подъёмы, террасовые спуски и подъёмы, трамплины. А те ручьи-канавы или, другими словами, дренажные каналы, которые я упоминал, мы преодолевали в прыжке на мотоцикле на высокой скорости. Это было здорово! Перепрыгивать на мотоцикле приходилось и трубу (видно на старой фотографии плохого качества из моего архива), которая была вкопана в землю,

а её конец выходил на поверхность. Из неё постоянно вытекала вода и стекала в центральную часть естественного амфитеатра нашей новой трассы и далее в дренажный канал. Эта технологическая труба какого-то предприятия города находилась на подъёме в юго-западной части трассы. Узкие трассы гонщики называют «козьими тропами». Первое время и наша трасса была очень узкой. Да и окончательный вариант её был выбран не сразу. Однако уже скоро наши тренеры – Анатолий Лагутин и Владимир Куприенко – окончательно определились с её конфигурацией, эксперименты в этом плане были закончены, и мы стали полноценно тренироваться каждую среду и субботу на этой трассе.

А уже 17-18 августа 1968 года на «Вербовой Лозе» были проведены первые официальные соревнования. Это был республиканский мотокросс, посвящённый памяти С.М.Кирова. До этого мотокросс на приз С.М.Кирова, традиционно проводился в Кировограде. И первая такая гонка прошла на «Завадовке» 26-27 октября 1963 года. Забегая наперёд, скажу, что вскоре эти соревнования были включены во всесоюзный календарь и приобрели статус соревнований всесоюзного ранга. Все заботы по подготовке той гонки легли на плечи Николая Яковлевича Кучая – начальника автошколы, который руководил ею не один десяток лет. Вот тогда-то на «Вербовой Лозе» поработала техника, чтобы расширить трассу, да и вообще привести её в соответствие с существующими «Правилами соревнований по мотоциклетному спорту».

Поскольку это были первые официальные соревнования на «Вербовой Лозе», сообщу некоторые подробности. Из нашей области в них участвовали следующие гонщики. В классе 350 куб.см александрийцы – мастер спорта Владимир Куприенко (стартовый номер 10, командный зачёт), кандидат в мастера спорта Виталий Грабовец (стартовый номер 37, личный зачёт), перворазрядник Николай Осиченко (стартовый номер 38, личный зачёт). В классе 250 куб.см кировоградцы – кандидаты в мастера спорта Николай Бильбаченко (стартовый номер 10, командный зачёт) и Владимир Рудой (стартовый номер 36, личный зачёт). В классе 175 куб.см среди мужчин участвовали кировоградцы – почётный мастер спорта (одно время в СССР присваивали такое звание тем, кто в течение пяти лет подтверждал норматив мастера спорта, но потом его упразднили) Леонид Чёрный (стартовый номер 10, командный зачёт) и перворазрядник Сергей Чудинович (стартовый номер 35, личный зачёт). Для Сергея это был второй мотокросс в жизни. До этого он дебютировал в Луцке на зимнем первенстве УССР по мотокроссу, в котором участвовал и александриец Владимир Сушин. В той гонке в Александрии Сергей Чудинович выполнил норматив кандидата в мастера спорта, что

можно расценивать как несомненный успех начинающего гонщика. В классе 175 куб.см среди юношей участвовали александрийцы, имеющие первый юношеский разряд, Виктор Шарковский (стартовый номер 32, личный зачёт) и Юрий Зименков (стартовый номер 33, личный зачёт), а также кировоградец со вторым юношеским разрядом Николай Мерещенко (стартовый номер 10, командный зачёт). Скажу, что у Николая есть младший брат – Виктор Мерещенко. Он, как и я, на тот момент не имел «прав», хотя вместе со мной и всеми другими названными выше спортсменами участвовал в УТС перед этой гонкой (об этом вы прочтёте ниже). Помню, что вместе с Виктором Мерещенко мы сильно переживали за наших спортсменов и горячо поддерживали их на трассе.

В первый день соревнований (в субботу 17 августа 1968 года) выступали юноши и взрослые в классе 250 куб.см. Николай Мерещенко занял 8 место, а Виктор Шарковский – 13 место. В классе 250 куб.см Николай Бильбаченко в итоге был четвёртым.

Во второй день гонки первыми на старт вышли мужчины в классе мотоциклов с объёмом двигателя 175 куб.см. Здесь упорная борьба развернулась между мастером спорта из Киева Борисом Погановским, представлявшим Киевскую область, кандидатом в мастера спорта из СКА города Львова Владимиром Овчинниковым и кировоградцем Леонидом Чёрным. В итоге Борис Погановский занял первое место, Владимир Овчинников – второе, а Леонид Чёрный – третье. В классе 350 куб.см неудача постигла нашего Владимира Куприенко, выбывшего из борьбы из-за поломки мотоцикла. Но александрийские болельщики всё же получили свою порцию позитива, ведь первое место в этой группе участников занял коренной александриец и воспитанник Александрийского АМК (автомотоклуба) ДОСААФ двадцатидвухлетний мастер спорта Станислав Комлик (стартовый номер 28), который выступал за СКА города Львова, где проходил службу! В книге есть фото Станислава Комлика, сделанное в тот победный для него день 18 августа 1968 года на «Вербовой Лозе», где он стоит с мотоциклом в окружении александрийских болельщиков. Крайний справа на этой фотографии Владимир Подпарин по прозвищу Цыган – один из подвижников картинга в Александрии. В первых официальных соревнованиях на «Вербовой Лозе» в классе 175 куб.см среди мужчин участвовал и военнотружущий СКА города Львова – александриец и кандидат в мастера спорта Владимир Сушин. Однако он не вошёл в число призёров. Возможно потому, что у него был стартовый номер 13. Сами понимаете, чёртова дюжина! В командном зачёте победу одержала команда Киевской области, второе место заняли гонщики Пол-

тавской области, а третье место завоевала команда Луганской области. Команда Кировоградской области довольствовалась пятым местом.

Расскажу о том, о чём мало кто знает. За две недели до первой гонки на «Вербовой Лозе», тренер из Кировограда Леонид Николаевич Чёрный, который был тренером областной сборной команды по мотокроссу, организовал учебно-тренировочные сборы (УТС) в Александрии. В них принимали участие лучшие мотокроссмены областного центра и практически все гонщики из нашего города. Здесь нужно отметить вот что. На тот момент у меня не было удостоверения водителя мотоцикла, которое в народе называют «правами», поскольку мне ещё не было шестнадцати лет. Но Мефодиевич допускал меня и некоторых других 14-15-летних ребят к тренировкам. Он брал на себя ответственность и за то, что мы, не имея «прав», добирались на тренировки и обратно на кроссовых мотоциклах. Слава Богу, что за всю историю мотоспорта не было ни одного инцидента с нашими ребятами в описанных выше ситуациях. Так вот, я сильно переживал, что Л.Н.Чёрный, из-за отсутствия удостоверения водителя мотоцикла, не допустит меня к УТС. К счастью, этого не произошло, и я полноценно тренировался вместе со всеми спортсменами на «Вербовой Лозе». Главными моими спарринг-партнёрами на УТС были братья из Кировограда Николай (старший) и Виктор Мерещенко. Насколько я владею информацией, они не достигли вершин в спорте и прекратили занятия. Ходили слухи, что из-за конфликта с тренером – Леонидом Николаевичем Чёрным.

Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСА-АФ) отлично финансировалось по линии богатого Министерства обороны СССР. Поэтому на описываемые сборы были выделены немалые деньги – советские рубли. Даже мы – местные гонщики – были обеспечены трёхразовым питанием – по специальным талонам на довольно крупную сумму – в ресторане «Лужок», который был в то время в «Лугопарке», что возле стадиона «Шахтёр». Этот парк несколько раз переименовывали («Строитель», «Шахтёр», имени Т.Г. Шевченко). Очень любили горожане и «Лугопарк», и ресторан «Лужок». Это было деревянное здание типа большой застеклённой веранды. Вот здесь мы и питались. Позже на этом месте был кондитерский цех, но у меня, когда бываю в этом парке, до сих пор перед глазами тот деревянный «Лужок» с его вкусной пищей и нешумными беседами постоянных посетителей... Добавлю к сказанному, что на месте «Лужка» находился комплекс зданий из кирпича, мягко говоря, отвратительнейшей архитектуры и ужасного вида. Печально... Не бережём мы свою историю... Кстати, на момент написания этих строк (декабрь 2016 года), идёт разборка тех безобраз-

ных строений. Прошло пять лет, и я продолжил повествование в декабре 2021 года (очень сложно без перерывов работать над книгой при моей серьёзной занятости). Так вот, тот комплекс зданий снесли и Футбольный клуб «Александрия», в котором я возглавляю пресс-службу академии, начал здесь строительство гостинично-ресторанного комплекса с бизнес-центром.

Первый мотокросс на нашей новой трассе прошёл очень успешно. «Вербовая Лоза» понравилась гонщикам, тренерам, судьям и присутствовавшим на гонке функционерам из Киева. С тех пор она стала главной ареной борьбы за Кубок Украины. Проводились и проводятся на ней и другие престижные соревнования по мото-, а позже — по автокроссу и гонкам на выживание. Здесь же, во время открытия соревнований на приз С.М.Кирова 29 апреля 1989 года, состоялось чествование ветеранов мотоспорта Александрии, приуроченное к 35-летию городского мотоклуба, которое организовал автор этих строк при поддержке местной власти. Тогда в едином строю стояли гонщики нескольких поколений, внесшие наибольший вклад в развитие мотоспорта в нашем городе, в области и в Украине. Это Анатолий Лагутин, Виктор Пирогов, Иван Карабовский, Виктор Нестеров, Дмитрий Щепинский, Владимир Куприенко, Станислав Комлик, Владимир и Людмила Сушины, Николай Осиченко, Владимир Грузин, Владимир Шульга, Фёдор Проценко, Эдуард Александров, Олег Котенко, Сергей Кучай, Олег Флоринский, Виктор Чмырь, Василий Сыромятников, Олег Пирог и автор этих строк. В то время Д.Щепинский жил в Одессе, В.Грузин — в Киеве, О.Котенко — в Воркуте. Они специально приезжали в свой родной город на торжества по случаю юбилея клуба. К сожалению, не было в этом строю мастера спорта Анатолия Куприенко, рано ушедшего из жизни, мастера спорта Виталия Грабовца и перворазрядника Сергея Кобзаря. Виталий Грабовец и Сергей Кобзарь трагически погибли, разбившись на мотоциклах (не во время соревнований)... Всем ветеранам были вручены ленты «Ветеран мотоспорта Александрии», почётные грамоты горкома ДОСА-АФ и ценные подарки спонсоров. К этому юбилею клуба, у своего друга Айвара Цауне из города Сигулда (Латвия), я заказал специальные очень красивые наклейки, два экземпляра которых до сих пор хранятся в моём домашнем архиве. В то время наклейки в СССР были в диковинку. Александрийцы и в этом плане обгоняли время. Знай наших! В книге имеется фотография чёрно-белого варианта (проекта) этой наклейки, а на самом деле они цветные и яркие.

Мой рассказ о нашей трассе будет не полным, если не сказать о тех метаморфозах, что происходили с ней за время её существования. Но

начну вот с чего. В 1970 году я поступил в Днепропетровский горный институт имени Артёма, а после его окончания (в 1975 году) работал в Донбассе – в городе Ровеньки Ворошиловградской (в то время) области, где тоже успешно занимался мотокроссом и при этом тренировал местную команду, подготовив немало мастеров и кандидатов в мастера спорта. В свой родной город вернулся в ноябре 1986 года и с тех пор взял опеку над «Вербовой Лозой». Трасса к гонкам готовилась при непосредственном участии Александрийской образцовой автошколы ДОСААФ (название того времени). Она всегда была подготовлена качественно и в нужные сроки, НО! Поскольку для автошколы это была, так сказать, «обязаловка», работы выполнялись без особого энтузиазма и без творческого подхода.

В то время требовалось иметь на виражах, трамплинах и на других участках трассы, по обе её стороны, закопанные на половину в землю использованные автомобильные покрышки. Силами курсантов автошколы эта работа была проделана в самом начале эксплуатации «Вербовой Лозы». Потом курсанты лишь белили известью эти покрышки перед каждой гонкой. Грейдер расширял трассу и убирал неровности, устанавливалась стартовая машина, ограждение предстартового парка и т.д. Это был стандартный вид и объём работ. Не менялась и конфигурация трассы. При этом новые тенденции в мотокроссе абсолютно не учитывались. Наша трасса перестала отвечать современным веяниям в спорте смелых – большой скорости кроссовых мотоциклов, длинным и высоким прыжкам на них и т.п. Устранить этот недостаток, и взялся автор этих строк по возвращению в свою родную Александрию.

При поддержке местной власти и при помощи различных организаций – «Дорстрой», завод ЖБИ, Управление по рекультивации земель, разрез «Верболозовский» – мне удалось сделать трассу отвечающей всем последним на то время требованиям мотокросса. Были демонтированы покрышки, представляющие реальную угрозу для гонщиков, изменена конфигурация трассы, при этом она стала длиннее и шире, из завезенной земли были сделаны отличные трамплины. Часть площади удалось отвоевать у болота, и там пролёг отрезок трассы. Была сделана главная трибуна, установлены электрические опоры и проложены провода для обеспечения громкоговорящей связью проводимых соревнований, расчищен дренажный канал, который с помощью бетонных труб большого диаметра (выделенных хорошо работавшим в то время разрезом «Константиновский») был соединён с болотом... Естественный рельеф трассы тоже стал использоваться по максимуму, да так, что он весьма гармонично сочетается с искусственными трамплинами. Сло-

вом, был проделан колоссальный объем работ по реконструкции «Вербовой Лозы».

В 2007 году меня осенила идея – сделать в заболоченной части специальные водосборники для орошения трассы. Для этого с помощью экскаватора в пяти местах болота были прорыты глубокие, но не очень длинные каналы. Они сами заполняются водой. Дебет у них достаточный для полного качественного полива всей трассы. Кстати, для полива используются мотопомпы ВГСЧ (Военизированная горноспасательная часть), которая базируется на Победе, а полив, всю ночь перед гонкой и во время технологических перерывов в соревнованиях, производят бойцы этого подразделения МЧС (Министерство по чрезвычайным ситуациям). В апреле 2017 года мне, при поддержке президента Спортивного клуба «Европа-кросс» Юрия Гугленко, удалось в болотистой части трассы прорыть два широких и глубоких канала. Это позволило осушить значительную площадь болота.

Уж коль упомянул болото, остановлюсь на этом подробнее. Я уже писал, что изначально на трассе было два дренажных канала – две траншеи глубиной около полутора метров и шириной от полутора до двух с половиной метров. Одна дренажная траншея шла условно вдоль дороги на Димитрово, а вторая – под острым углом к первой траншее – от дальних южных склонов спортивной трассы в направлении этой же дороги до места слияния этих каналов. А соединялись они в один канал неподалёку от нынешней АЗС. По этому объединённому каналу вода и уходила в большой водоём, что находится неподалёку от «Вербовой Лозы».

Когда меня не было в городе, а это пять лет учёбы в Днепропетровске и одиннадцать лет работы в Донбассе, тот канал, что шёл от дальних южных склонов спортивной трассы в направлении дороги на посёлок Димитрово, был полностью засыпан. Второй дренажный канал (условно идущий вдоль дороги) за долгие годы без расчистки – сильно обмельчал из-за большого количества мула. При отсутствии по этой причине эффективного дренажа, территория в центральной части естественного амфитеатра трассы была, увы, заболочена. На фотографии 1968 года из моего архива, что помещена в книге, видно, как я на мотоцикле перелегаю через один из этих дренажных каналов.

Но это не единственная беда «Вербовой Лозы». В газете «Олександрійський тиждень» за 20 января 2000 года была опубликована моя статья с красноречивым названием: «Красавица «Вербовая Лоза» превращается в огромное болото и стихийную свалку мусора». Приведу несколько отрывков из неё. Цитата первая: «Теперь фактически мы имеем отличные трассы для автокросса и гонок на выживание, две трассы мо-

токросса – для мальчиков (малый круг) и для взрослых (большой круг). Все они находятся в одном месте, но не мешают друг другу. В этом и заключается уникальность нашего комплекса спорта и отдыха «Вербовая Лоза». Более того, если тщательно очистить от ила и камыша заболоченное озеро и дренажные каналы, облагородить берега и посадить здесь деревья и кустарники, получится великолепное место отдыха для горожан и жителей района. А в зимнее время озеро могло бы служить естественным катком. Кстати, родники на «Вербовой Лозе» остались в своём первозданном виде и дачники до сих пор берут из них чудесную ключевую воду. Опять же, склоны трассы зимой можно использовать для катания на лыжах и санках. Ну, а летом проводить гонки на выживание, соревнования по плаванию, вело-, мото – и автокроссу. Можно организовать конную выездку. Благо любители конного спорта есть в нашем городе и районе. Словом, «Вербовая Лоза» должна жить полноценной жизнью». Комментарии, как говорится, излишни. НО!!! Вот что добавлю. Эта публикация относится к 2000 году, поэтому в ней не указана ещё одна трасса, которую я «вписал» в 2002 году в уже имеющиеся на «Вербовой» (сокращённое название «Вербовой Лозы»). Она предназначена для мотокросса на мотоциклах с коляской (международный термин – Sidecar). А дело было так. В 2002 году Спортивный клуб «Европа-кросс», который я основал в 1992 году, отмечал своё десятилетие. До этого все мотокроссы, что проводились на «Вербовой Лозе», были на одиночных мотоциклах, называемых в народе мотоциклы-одиночки (международный термин – Solo). Я же решил впервые в истории города горняков провести мотокросс на мотоциклах с коляской (Sidecar) и посвятить его 10-летию СК «Европа-кросс». Задумано – сделано! Для того чтобы тяжёлые мотоциклы с коляской не повредили главный трамплин на спуске в восточной части трассы, который мы называем «коронкой», я проложил трассу для Sidecar в объезд этого трамплина. Всё получилось отлично! Никогда не забуду как делал этот участок трассы ещё и потому, что идя перед грейдером, за рулём которого был Александр Леонидович Кириленко – талантливый грейдерист из частного предприятия «Шляховик» (по русскому – «Дорожник») – и показывая ему направление будущей трассы, я потерял массивный и дорогой по стоимости золотой браслет. На вид надёжный замок незаметно для меня расстегнулся и браслет остался на «Вербовой». Вероятно, он и сейчас лежит там, засыпанный землёй...

Скажу, что тот первый на «Вербовой Лозе» мотокросс на мотоциклах с коляской, а это был первый этап официального чемпионата Украины, прошёл в воскресенье 24 марта 2002 года на ура. Были и заезды в «сво-

бодном» классе одиночных мотоциклов, что сделало соревнования ещё более насыщенными и зрелищными. После такого удачного дебюта, мотокросс на мотоциклах с коляской получил постоянную прописку на нашей уникальной трассе, однако в дальнейшем мы пустили Sidcar по той же самой трассе, что и solo. Как оказалось, трассе для одиночных мотоциклов тяжёлые мотоциклы с коляской никакого вреда не приносят. А тот отрезок трассы, где я потерял золотой браслет, теперь используется для гонок на выживание и классического автокросса. Не зря я здесь трудился в 2002 году!

Цитата вторая: «Ну а пока «Вербовая Лоза» является зоной экологического бедствия – болото продолжает наступление на трассу, жители микрорайона Победа и дачники превратили её в мусорник, что ведёт к нарушению естественного природного баланса в этом районе города. Идёт самозахват земли под огороды и выпас скота непосредственно на проезжей части спортивных трасс. Нашим воровитым народом расхищается всё – провода линий электропередачи и громкоговорящей связи, бордюры, ограждения, лестничные марши и даже старые автомобильные покрышки. В Украине мало трасс, находящихся в черте города. «Вербовая Лоза» – одна из таких. По заключению главных тренеров молодёжной и взрослой национальных команд страны по мотокроссу, наша «Вербовая Лоза» на сегодняшний день является лучшей в Украине и входит в десятку современных спортивных трасс Европы. Необходимо спасти этот уникальный природный объект спорта и отдыха». И здесь кое-что добавлю. За помощью в модернизации трассы, в первую очередь – финансовой, я неоднократно обращался к руководителям области, НО!!! Из Кировограда ПОСТОЯННО приходили отписки чистойшей воды! Обидно... Источники финансирования и исполнителей для приведения трассы в порядок, мне всегда приходилось искать самому. Хочу добрым словом помянуть Владимира Ивановича Куца, директора завода ЖБИ, на базе которого впоследствии было создано предприятие «Будконструкція» («Стройконструкция»). К сожалению, моего большого друга Володи Куца уже нет в живых... Спасибо Ольге Михайловне Бондарь, которая на базе ранее упоминаемого мной «Дорстроя», где она была главным инженером, создала частное предприятие «Шляховик». Именно эти александрийцы внесли в развитие «Вербовой Лозы» огромный и неоценимый вклад. Поработал с трассой и мастер спорта по автоспорту Сергей Борщ, который, к сожалению, очень рано – в 50 лет – ушёл из жизни. Именно благодаря его усилиям было перенесено место старта. Ранее стартовая прямая пролегла вдоль дороги на Димитрово (стартовая машина устанавливалась практически перпендикулярно к ней), а

далее находилась гасящая скорость «шикана» – два идущих один за другим виража (левый и правый) в виде буквы «S». Таким путём гонщики, по специальному мосту через дренажный канал (из плит перекрытия от Владимира Куца), переезжали на основную часть трассы. Сергей Борщ перенёс место старта на площадку за упоминаемым дренажным каналом. Теперь стартовая прямая после плавного правого виража переходит в первый по ходу подъём в южной части. Сергей, так сказать, обозначил такую конфигурацию трассы, а доводить её «до ума» пришлось автору этих строк. Однажды принял участие в подготовке трассы к соревнованиям мастер спорта Дмитрий Скичко. Можно сказать, что самый красивый на трассе трамплин – «коронка» – его «изобретение». Но на постоянной основе трассой занимался лишь Спортивный клуб «Европа-кросс» и автор этих строк. Такова правда жизни.

Ещё раз сделаю акцент на уникальности нашей трассы. Она заключается в том, что естественный амфитеатр «Вербовой Лозы» позволяет зрителю видеть все перипетии гонки практически с любой точки наблюдения за ходом борьбы. Живописный природный ландшафт, с чудесным водоёмом рядом с трассой, очень нравится не только отечественным, но и зарубежным гонщикам. Фактически «Вербовая Лоза» – это хитросплетение нескольких отличных современных трасс для гонок на выживание, авто – и мотокросса (как Solo, так и Sidcar). Эти трассы абсолютно не мешают друг другу. Ещё раз подчеркну, что уникальность красавицы-трассы «Вербовой Лозы» заключается и в гармоничном сочетании её природной тектоники (естественной части), с большими перепадами высот, что важно для классического мотокросса, с искусственными препятствиями – трамплинами. Совершенно неслучайно наша трасса является одной из лучших в Европе. Заявляю это уверенно, так как вместе с гонщиками СК «Европа-кросс» и национальной сборной командой Польши, которую тренировал в 2003-2005 годах, побывал практически на всех лучших и известных трассах мотокросса Старого Света. Поэтому, сравнивая трассы Польши, Болгарии, Румынии, Чехии, Словакии, Словении, Германии, Бельгии, Голландии, Франции, Италии, Австрии, Швейцарии и других европейских стран с нашей «Вербовой Лозой», я и сделал такой вывод. Можете мне верить.

Тренировки. Экипировка. Будни секции и другое

Продолжу воспоминания. Как я уже сообщал, тренировки в клубе были по средам и субботам. В то время года, когда световой день был длинным, они начинались в 17-18 часов. Так Мефодиевич давал возможность работавшим ребятам потренироваться после завершения рабочего дня. А когда темнеть начинало рано, тренировки начинались с 14-15 часов. Работавшие гонщики в этот период года участвовали только в субботних тренировках. Тренироваться на «Вербовой» нам нравилось и по той причине, что после их окончания мы дружной компанией заезжали на АЦЭС, где с удовольствием купались в тёплой воде и мыли на берегу свои кроссовые мотоциклы. За всем этим с интересом наблюдало огромное число наших земляков, особенно детворы. Ну, а мы, естественно, были очень довольны таким, как сейчас говорят, пиаром! АЦЭС – это аббревиатура от Александрийская центральная электростанция. Сейчас это предприятие полностью разграблено и фактически стёрто с лица земли. А в то время это было место паломничества горожан и жителей района, в первую очередь – мальчишек и девчонок. Точнее, не сама АЦЭС, а канал, по которому электростанция сбрасывала тёплую воду в водохранилище, находящееся рядом с «Вербовой Лозой». Сброс тёплой воды предусматривала существовавшая на тот момент на АЦЭС технология производства электроэнергии и тепла. Канал был неглубоким и не очень протяжённым (около 60 метров или чуть более). Более глубоко было там, где были трубы, подающие тёплую воду (в бетонной конструкции). Там всегда было многолюдно.

Написав эти строки, съездил на место бывшего канала. Его и сегодня (на февраль 2013 года) легко найти по сохранившейся бетонной конструкции, проложенной под дорогой, что рядом с бывшей АЦЭС. Жуткая картина! Полная разруха! А ведь раньше здесь кишма кишило и взрослых, и малышей, добравшихся сюда кто во что горазд! Чаше всего, на рейсовых автобусах маршрутов А и Б. Эти кольцевые маршруты соединяли город с посёлками Победой и Октябрьским (после декоммунизации – Байдаковский). Маршруты А и Б пролегали по одному и тому же пути, но один маршрут был по часовой стрелке, а другой – против, то есть, автобусы этих маршрутов, а это были популярные в то время ЛАЗы, двигались навстречу друг другу. В это сложно сегодня поверить, но стоимость билета в то время была 5 копеек! Тёплая вода с АЦЭС подавалась в канал по проложенной в бетонной конструкции трубе. Вода

бурлила и постоянно поступала в канал, из которого и попадала в водохранилище. Да простит меня терпеливый читатель, ведь я отклонился от темы, НО!!! Это история нашего края и кто-то ведь должен рассказать потомкам о нашем прошлом...

Тренировки в клубе проводились круглый год. Если зимы были малоснежными и не слишком холодными, то мы выезжали на «Вербовую». В снежные зимы и в морозные дни мы тренировались на равнине в «Лугопарке» (этот парк несколько раз переименовывали: «Строителей», «Шахтёра», имени Т.Г. Шевченко) возле так называемого запасного футбольного поля или ездили возле «Лугопарка» по левому берегу реки Берёзовка – от моста по улице Шевченко до моста через эту же реку у городского театра (начало улицы Первомайской), где устанавливают свои шатры заезжие цирки-шапито, и обратно. Часто для этого мы использовали не кроссовые мотоциклы, а Ковровцы для мотобола, которые клуб получил по разнарядке, хотя мотоболом мы и не занимались. Просто таковой была советская действительность. Объективности ради нужно сказать, что в начале 60-х годов XX века александрийцы занимались и мотоболом. Как вспоминает ветеран мотоспорта Дмитрий Щепинский, наша команда выезжала на игры в Днепропетровск (теперь Днепр), Полтаву, Хорол. Интересный факт! Мячи для игры в мотобол наши ребята шили сами, ведь в то время их не было в продаже. На публикуемых в книге фотографиях с зимней тренировки 1969 года возле «Лугопарка» видно, что я ездил на мотоцикле для мотобола не в шлеме, а в обычной зимней шапке-ушанке. Как сейчас помню, это был морозный день. Учитывая это обстоятельство и то, что трасса не имела серьёзных трамплинов, Мефодиевич разрешил нам тренироваться в шапках.

Вот и подошли мы к вопросу экипировки мотокроссменов в то время. Не сомневаюсь, что представители нового поколения наших людей сильно удивятся, узнав, что экипировки в 60-х и 70-х годах XX века, в современном понимании этого термина, не было, как таковой! Исключением составляли кирзовые сапоги, обычные (не для спорта) перчатки из кожзаменителя, очки для горнолыжного спорта и довольно примитивный шлем. Всё! Это хорошо видно на моей фотографии (уже упоминаемой выше), сделанной во время тренировки в 1968 году на «Вербовой Лозе». Голенища кирзовых сапог я подворачивал, одевал яркого цвета футбольные гетры, и выпускали их на подвёрнутые голенища, таким образом, чтобы была видна броская полоска на гетрах. На тот момент это было стильно. Мне и моим друзьям такая «модернизация» обычных сапог очень нравилась. О мотоботах и специальных очках для мотоспорта, которые уже были за границей, мы даже не мечтали... Очки для езды

на мотоциклах в СССР появились позже. Они были, как и всё в стране Советов, большим дефицитом, поэтому мы по-прежнему ездили в горнолыжных очках. Кстати, отечественные очки для мотоциклистов были весьма неплохими, как на то время. Здесь не стоит удивляться, ведь они были чистой воды компиляцией (от латинского *compilatio* — буквально — воровство, ограбление)! Советские очки для мотоциклистов были точной копией зарубежных моделей!

Отдельная история со шлемами. В СССР использование защитного шлема при езде на мотоциклах и мотороллерах впервые стало обязательным после принятия Постановления Совета Министров СССР № 1092 от 29 ноября 1967 года «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах». Вот, что гласил пункт 24 этого Постановления (цитата): «Обязать Советы Министров союзных республик обеспечить изготовление защитных шлемов для мотоциклистов и организацию, в случае необходимости, производства их на предприятиях республиканского подчинения в количестве по согласованию с Министерством охраны общественного порядка СССР, Министерством торговли СССР и Центросоюзом, имея в виду полностью удовлетворить потребности водителей мотоциклов и мотороллеров в этих шлемах». Как всегда в СССР, от принятия Постановления и до его реализации прошло много времени. Первое время гаишники относились к мотоциклистам без шлемов весьма либерально, ибо понимали, что их просто невозможно купить. Однако со временем, когда шлемы появились в продаже, стали карать за такое нарушение безбожно.

Типовой шлем того времени состоял из жёсткого колпака, достигающего до ушей, двух мягких щёк и двух ремешков для застёжки. Колпак изготавливался из фибры или склеивался из нескольких слоёв ткани с фетровой прокладкой. С внутренней стороны колпака вшивались перемычки, стягиваемые шнуром, под которым находился амортизатор из губчатой резины. На щеках нашивались наушные валики с прокладкой из той же резины. Внутренняя набивка валиков распределялась равномерно, без бугров и провалов. С целью вентиляции в задней части шлема предусматривалось несколько отверстий (как правило, их было три). Это был первый тип мотоциклетного шлема. Второй тип отличался от первого тем, что жёсткий колпак был более яйцеобразной формы и закрывал уши. Всё остальное было аналогичным. Они были очень тяжёлыми в сравнении с современными моделями и не обеспечивали такую безопасность, как нынешние модели, но мы и им были безумно рады.

У меня были отечественные шлемы обоих типов. На фотографиях, где я испытываю мотоцикл М-125-кросс на трассе у железной дороги за

мебельной фабрикой, я в шлеме первого типа. А на снимках с «Вербовой Лозы» – я в более классном шлеме второго типа. Долго вспоминал, да так и не вспомнил, каким образом я приобрёл эти шлемы в условиях тотального дефицита советского времени. Помню лишь, что шлем с коротким колпаком, не закрывающим уши, был у меня белого цвета, а тот, что уши закрывал – зелёного, но не очень тёмного. Этот элемент экипировки гонщика был особой моей гордостью, ведь я был ещё совсем мальчишка...

Однако лучшими считались очень лёгкие и в то же время прочные шлемы производства Германской Демократической Республики. Они попадали в Советский Союз благодаря офицерам, которые служили в Группе советских войск в Германии (ГСВГ), позже переименованной в Западную группу войск (ЗГВ). Такой шлем имел кировоградский тренер Леонид Николаевич Чёрный, который в своё время служил в ГСВГ. Вы бы знали как мы, александрийские юные и не очень юные гонщики, завидовали ему по этому поводу! А теперь расскажу о том, что не вспомнят даже жители ГДР того далёкого времени. Эта информация уникальна и источником её является журнал ГДР – ILLUSTRIRTER MOTORSPORT (DDR), который я получал в конце 60-х и начале 70-х годов XX столетия и из которого делал вырезки всего, что меня в то время заинтересовало. Так вот, в ГДР шлемы выпускали две фирмы – это WILDE из Лейпцига и Perfekt из столицы ГДР города Берлина. О последней фирме ещё можно найти кое-какую информацию в Интернете, а вот о WILDE вы не найдёте ни слова! Это и понятно, поскольку в конкурентной борьбе победу всегда одерживал более популярный у восточных немцев столичный Perfekt. Возможно ещё и потому, что это очень удачное название, ведь Perfekt переводится, как идеальный, совершенный, превосходный. Иллюстрацию из журнала ILLUSTRIRTER MOTORSPORT (DDR) с этими шлемами вы увидите в книге. Я словно знал в те юные годы, что эта информация пригодится мне спустя многие десятилетия и скрупулёзно делал вырезки, бережно храня их всё это долгое время... Сравните сегодняшнюю экипировку мотокроссмана с той, в которой ездили мы в 60-х и 70-х годах XX века – кирзовые сапоги, простенький шлем, перчатки из кожзаменителя, лыжные очки – и сразу станет понятен прогресс в этом деле за прошедшее время. Об эволюции экипировки для мотоспорта можно написать отдельную книгу.

Взгляд в прошлое

Я уже сообщал, что мотоклуб до переезда на улицу Куйбышева (Казачий шлях) находился на пересечении Первомайской и Шевченко. Расскажу подробнее. На самом углу, через дорогу от торца здания горкома партии (улица Шевченко, 71) и по диагонали от сквера, на этом перекрёстке находилось двухэтажное старинное здание. Стены его шли по существующей и поныне красной линии, как по улице Первомайской, так и по улице Шевченко, то есть, в одну линию со стенами всех зданий этих улиц. Забегая наперёд, скажу, что когда это здание, а также все здания и гаражи автотоклуба ДОСААФ, несколько зданий и гаражей АТП, а также магазин были снесены, то построенный на их месте Дом быта (улица Первомайская, 9) отошёл от красной линии и разместился, как бы, в глубине, где в своё время были территория АМК ДОСААФ и частично автотранспортного предприятия. Помню, что оно было довольно высокое. Историк и краевед Фёдор Николаевич Мержанов в своих воспоминаниях «Александрия до Октябрьской революции. 1896-1913 годы» упоминает это здание (стр.22). Эта книга вышла в 2008 году в винницком издательстве «Глобус-Пресс», благодаря стараниям работников Александрийского краеведческого музея. По его данным это был дом генерала Казимира Казимировича Буйницкого – первый высотный дом в городе. К сведению. В своих мемуарах «Ранние годы моей жизни», что вошли в книгу «Воспоминания», Афанасий Фет, служивший в наших краях, упоминает Буйницкого, как ротмистра (это звание в кавалерии приравнивается званию капитана в пехоте и других войсках). Генерал К. Буйницкий умер в Александрии и похоронен на кладбище Успенского собора, которое не сохранилось. Точная дата его смерти неизвестна. Для любителей краеведения добавлю, что этот собор был на месте нынешней центральной площади Александрии – Соборной. В наше время, примерно на том месте, где был собор, находится крест и табличка из габбро с надписью: «Здесь на Соборной площади в 1848 году был сооружён собор о трёх престолах: Успение Божией Матери, святого благоверного князя Александра Невского и святого равноапостольного князя Владимира. Разрушен в 1935 году». Варвары! Так вот, этот дом, некогда генерала К. К. Буйницкого, имел два крыла. Одно шло по улице Первомайской, а другое – по улице Шевченко. Парадный вход был с улицы Первомайской, но ещё имелся и «чёрный» вход (выход) со двора. По сути, этот был второй вход с территории Автотоклуба (АМК) ДОСААФ в это здание. Я хорошо помню, что в начале 60-х годов XX столетия в этом здании находился ОРС (Отдел рабочего снабжения)

угольщиком, поскольку в нём работала моя мама, и я прибегал к ней попросить 1 рубль 30 копеек на мороженое. После денежной реформы Никиты Сергеевича Хрущёва 1961 года, сумма на мороженое составляла лишь 13 копеек. Хорошо помню, как вместо больших по размеру бумажных денежных знаков старого образца – «простыней», появились новые красивые и хрустящие деньги – значительно меньшие по размеру и более удобные в обращении. В этом же здании находились и другие организации, сведений о которых я не имею.

Моя цепкая детская память запечатлела на всю жизнь и следующие события, которые отчасти связаны с политикой упоминаемого Никиты Сергеевича Хрущёва. Расскажу и об этом. Хотя это и не связано с историей мотоклуба, зато представляет интерес для любителей истории. По предложению Хрущёва Никиты Сергеевича (сокращённо – ХНС), в СССР были созданы Советы народного хозяйства (СНХ), которые заменили министерства. Эта реформа себя не оправдала и я, хотя был маленьким, хорошо помню, что в то время аббревиатуру СНХ шуточно расшифровывали – Совсем ненужное хозяйство! И тут же следовал вопрос: «А кто это придумал?». Ответ был следующим: «Читай наоборот – ХНС – Хрущёв Никита Сергеевич!». Поскольку это было время хрущёвской «оттепели», шутка свободно гуляла по всей стране. Никита Сергеевич в сельском хозяйстве ставку делал на кукурузу. До сих пор помню красочную обложку одного из номеров журнала «Огонёк» того времени, где в виде красной девицы был нарисован початок кукурузы, с развивающимися листьями-платьем. Эта девица-початок гордо шагала по полю, а надпись гласила: «Кукуруза – королева полей!». То значение, что уделялось сельскому хозяйству правительством и компартией Советского Союза, приводило и к явным перекосам.

...В начале 60-х, откуда то свыше поступила команда – ОРС переселить куда-нибудь на окраину, а в занимаемом им здании разместить Управление сельского хозяйства! Опять же чётко помню, как сотрудники ОРСа, среди которых на передовых позициях была и моя мама, отправили телеграмму в Москву самому Никите Сергеевичу Хрущёву, с просьбой не выселять ОРС. Мама тогда рассказывала своим родителям (моим бабушке и дедушке), что если буква в обычной телеграмме стояла 2 или 3 копейки, то в той, что они отправили в Москву, стоимость буквы была уже 9 или 10 копеек. В цифрах я могу и ошибиться, ведь уже минуло столько лет, но разница в стоимости обычной телеграммы и той, что шла в правительство страны, была примерно такой... ОРС из упоминаемого мной здания таки выселили, но не на окраину, а в здание по адресу: улица Красноармейская, 37 – в район бывшей одиннадцатой

школы (ныне – Лицей информационных технологий). Точно не знаю, помогла ли та телеграмма в том, что ОРС оказался не на окраине, а в центре города. Скорее всего – помогла, ведь в советское время на такие вещи, будем объективными, партийные и хозяйственные органы всё же реагировали. Теперь бегать к маме на работу и просить 13 копеек на сливочное развесное мороженое, мне стало ещё ближе...

К сведению. Продавец набирал мороженое ложкой из специальных небольших блестящих цилиндрических металлических (думаю, это был специальный пищевой металл) ёмкостей, закрытых крышкой с ручкой из такого же металла, что находились рядом с ним. Он аккуратно укладывал его в вафельный стаканчик и взвешивал на весах, что стояли на столике перед ним, доводя вес до требуемых 100 грамм. Как правило, покупал я его у центрального входа на рынок со стороны улицы Семашко (теперь – Ярмарочная) или у кинотеатра «Жовтень». Много я бы сейчас отдал, чтобы оказаться в том времени и покушать вкусного мороженого своего счастливого детства...

В том здании (доме Буйницкого) действительно разместилось Управление сельского хозяйства. За ним, по Первомайской, в сторону центральной улицы, находилось двухэтажное здание автомобильной школы ДОСААФ. Далее следовал продовольственный магазин. Именно магазин, а не гастроном, потому, что он был небольшого размера и находился в полуподвальчике кирпичного здания, куда вели ступени. Там продавался большой ассортимент продуктов питания. Мы покупали хлеб и кильку. Это была главная пища мотогогонщиков нашего мотоклуба, после которой мы выпивали море воды! Там же продавались соки из стеклянных конусов, популярных в то время и вино. У каждого такого конуса в нижней части был миниатюрный краник специальной конструкции. Ёмкость одного конуса составляла наверняка литров шесть-восемь, а может быть и чуть больше или меньше. Утверждать не буду. Интересно, остался ли в природе хотя бы единственный оригинальный экземпляр, а не точная копия для кино, таких гастрономических конусов того времени? Как бы мне хотелось сейчас выпить, например, томатного сока из такого диво-прибора! Для томатного сока у конусов стояла соль в солонке и гранёный (!!!) стакан с водой, где находилось несколько чайных ложечек для набора и размешивания соли. Вода в «гранчаке», как называли гранёный стакан, всегда была цвета томатного сока. Специально для истории я сохранил несколько таких стаканов...

Далее шёл жилой дом, за которым был молокозавод (встречал в Интернете, что его кто-то назвал сырзаводом), о котором помнят лишь старожилы, да и то не все. Возможно, жилых домов было несколько, а не

один. Возможно, – два-три. Эта деталь, увы, стёрлась в моей памяти... Все здания молокозавода были из кирпича и снаружи их белили ярко-белой известью, а вот оконные рамы красили в синий цвет. В том районе всегда можно было увидеть пару-тройку автомобилей-молокозавозов, которые сновали туда-сюда. Я это отлично помню, так как часто в мотоклуб ездил на своём львовском мотопеде с двигателем Д-5 (не путать с мопедом Карпаты, который стали выпускать позже!) мимо этого молокозавода. О своём мотопеде я расскажу чуть позже. А молокозавод находился там, где сейчас разместилась стоянка автомобилей по ул. Первомайской. Добавлю, что в здании молокозавода когда-то размещалась земская аптека и в книге есть две фотографии этого, уже не существующего, строения. За Управлением сельского хозяйства (домом Буйницкого), если идти по улице Шевченко, была калитка и ворота, ведущие на территорию АМК ДОСААФ. И калитка, и ворота были салатного цвета. На обеих половинах ворот красовалась эмблема ДОСААФ, которая и раньше, и сегодня мне очень-очень нравится! Это, как сейчас говорят, лого на самом деле очень удачное и полностью отображает назначение оборонного Общества.

Давайте мысленно перенесёмся в 1967 год и войдём в эту калитку, как это сделал автор в июле указанного года. Двор автотоклуба был выложен булыжником, который после дождя всегда был очень скользким. Почему это подчёркиваю, вы скоро узнаете. В центральной части двора была клумба высотой 40-50 сантиметров в форме правильного круга диаметром около 8-9 метров. В книге есть фотографии, на одной из которых виден фрагмент этой клумбы, а на заднем плане виден вход в секцию и деревянный сарайчик для сварочных аппаратов. На другой – клумба видна практически вся, а на дальнем плане виден наш легендарный автомобиль, мы его называли «будка», которым мы добирались на гонки по всей Украине. О нём я обязательно расскажу ниже. На тех снимках запечатлён также мастер спорта Виталий Грабовец и его кроссовый мотоцикл ИЖ под номером 61. Мне даже не верится, что сохранились эти уникальные фотографии – память моего далёкого детства, связанного с мотоспортом! Сразу за калиткой справа шла торцевая стена здания Управления сельского хозяйства, а слева – кирпичный забор, по другую сторону которого находилось какое-то автотранспортное предприятие (АТП). Это было хорошее соседство! Ведь частенько, перемахнув через забор в районе примитивного туалета из кирпича, где были отделения М и Ж, и который находился в дальнем левом углу территории школы (северо-восточном), мы в этом АТП вулканизировали пробитые мотоциклетные камеры. Стоимость одной латки была, если мне не изменяет память, 20 копеек. Вдоль забора находилась лавочка. Это было

место для курения курсантов автошколы. Урной – своеобразной пепельницей – служил отрезок трубы большого диаметра, зарытый в землю. Сразу за этой лавочкой был невысокий металлический стол-верстак для сварочных работ и сбитый из досок небольшой сарайчик, где хранились сварочные аппараты. А за ним – наша мотосекция. Это было старое здание. Вход в секцию был через своеобразный тамбур-пристройку, который был очень низким. Владимир Куприенко был гренадёрского роста. Чтобы зайти в мотоклуб, он сгибался в три погибели, и постоянно ругался при этом. У Анатолия и Владимира Куприенко было прозвище – Кукса. Анатолия звали Кукса-старший, а Владимира, соответственно, Кукса-младший. Анатолий очень рано ушёл из жизни...

Мотосекция была более высокой, чем тамбур, но очень тёмной, поэтому даже днём там горел свет. На потолке и на стенах было много мест, где обвалилась штукатурка. Словом, – жуть! При входе в секцию сразу справа была длинная настенная вешалка и деревянная лавочка под ней. Это была особая лавочка, ведь в ней была специальная выборка, где мы из алюминиевого листа с помощью киянки делали крылья на свои мотоциклы! Об этом стоит рассказать в деталях. Мотоциклы для кросса того времени были очень тяжёлыми. Особенно отечественные Ижи и Ковровцы. Пластик практически на них не применялся, а переднее и заднее крылья были из металла. Чтобы хоть как-то облегчить их, мы и изготавливали крылья из алюминия. Если не удавалось найти листовой алюминий нужной толщины, мы шли в столовые «Общепита», где, да простит нас Бог, воровали алюминиевые подносы. Речь в данном случае идёт о столовой № 5, что на пересечении ул. Свердлова (теперь Бульварная) и центрального проспекта (ул. Октябрьская). В то время из алюминия в столовых были вилки, ложки, тарелки и подносы, ведь ажиотажа на этот металл тогда ещё не было. Из них мы и выгинали-выбивали, или, как мы ещё говорили, – «выстукивали», крылья, как я уже сказал, с помощью киянки на той легендарной лавочке с выборкой. Вот такое тогда было время, друзья! Да, мы жили бедно, НО!!! Весело, жизнерадостно и при этом были наполнены завидным оптимизмом! Вдоль стен секции слева и справа стояли мотоциклы на специальных самодельных металлических «козелках». По центру был проход в тренерскую – небольшую комнатёнку, где находились Анатолий Мефодиевич Лагутин и Владимир Иванович Куприенко, который, как тренер, работал с молодёжью. Он нам дал очень многое, ведь сам на тот момент входил в тройку сильнейших гонщиков УССР. Тренер Владимир Куприенко всегда учил нас на собственном примере, показывая как правильно нужно преодолевать тот или иной участок трассы мотокросса. Это дорогого стоит...

Малоизвестный факт. В здании секции когда-то был магазин. Помню, были случаи, когда пожилые люди, приезжавшие в город из близлежащих сёл, подходили к нашему зданию и удивлённо спрашивали: «А куда делся магазин?». Мефодиевич терпеливо объяснял им, что магазина здесь уже давным-давно нет, а ближайший продовольственный магазин находится за углом в полуподвале.

Идём дальше. За мотосекцией, если повернуть влево за угол, находились склад, что был на втором этаже, куда вела наружная металлическая лестница, и несколько гаражей. Они располагались ближе к АТП, поскольку территория автошколы в этом месте расширялась в сторону упомянутого автотранспортного предприятия. На месте бывшего АТП (улица Шевченко, 69) на март 2013 года находится частное предприятие «Александрия Цветмет», которое занимает лишь часть той большой площади, что когда-то была отведена этому автотранспортному предприятию. Всё течёт – всё изменяется...

В первом гараже стояла служебная машина «Волга» ГАЗ-21 начальника автошколы Николая Яковлевича Кучая, которую практически ежедневно с утра до вечера «шаманил» её водитель по имени Саша. Далее, в самом углу, находился туалет, о котором я уже поведал. Восточную часть площади, с севера на юг от туалета, занимали гаражи и непосредственно здание самой автошколы. Гаражи эти практически не использовались по назначению. Все учебные грузовые автомобили, а их было немало, стояли под открытым небом перед этими гаражами. Гаражи больше выполняли функцию мастерских, где водители-инструкторы делали мелкий ремонт учебной техники.

Со стороны улицы Первомайской между зданиями Управления сельского хозяйства и автошколы во дворе было свободное место. По инициативе Владимира Куприенко в 1969 году там был возведен своими силами примитивный бокс из досок для хранения мотоциклов, что не так часто использовались. Это поспособствовало разгрузке нашего базового помещения, ведь многие мотоциклы перекочевали из здания секции в этот бокс. Места в клубе сразу стало больше!

Я обещал, что расскажу, почему делаю акцент на том, что после дождя бульжник двора автошколы был скользким. Для этого вынужден нарушить хронологию и опередить события. Однажды, после дождя и в довольно позднее время, Володя Грузин решил проехать пару кругов вокруг клумбы, чтобы убедиться, что мотоцикл готов к тренировке. Нам категорически запрещалось не то, что ездить по двору, а даже заводить мотоциклы на территории автотоклуба. Но дело было вечером. Мефодиевич нам доверял и часто оставлял одних, уезжая домой после завер-

шения рабочего дня. Мы же засиживались в секции до ночи. Так было и в этот раз. Володя Грузин не учёл, что булыжник был очень скользким, добавил газ и упал. Да так, что ногой чуть выше колена задел один из болтиков небольшого диаметра, с помощью которых крепятся боковые номера. При этом он разорвал мягкие ткани. Пришлось его доставить в санпропускник, откуда Вову направили в хирургическое отделение, где и зашили рану. После этого он больше месяца не тренировался. Это случилось в 1969 году. Мы тогда конкретно подвели своего любимого тренера. Пацанами мы были. Па-ца-на-ми. Вот теперь рассказ полный.

Именно такую картину я и увидел, приехав в АМК ДОСААФ на своём мотопеде жарким июлем 1967 года. Как и обещал, расскажу о своём любимом мотопеде. В 60-е годы XX века, когда люди жили бедно, многие ставили на обычные велосипеды двигатели Д-5 небольшого объема, в которых еще не было съёмной головки цилиндра (съёмная головка цилиндра появились у более поздней модели двигателя, а именно – в двигателе Д-6). Во Львове начали производить более сложную и современную (на то время) технику – мотопеды. Под двигатель Д-5 там делали специальную раму с передней и задней амортизацией, топливным баком, и усиленными колесами. Если двигатель выходил из строя, то на мотопеде можно было ехать, как на обычном велосипеде. Там имелось две цепи. Одна шла от звёздочки pedalного привода на звёздочку заднего колеса, которая находилась с одной его стороны. А на звёздочку, что находилась с другой стороны колеса шла цепь от звёздочки двигателя Д-5. И только позже на том заводе начали выпускать мопеды Карпаты, которые не имели велосипедного pedalного привода и имели двигатель с двумя передачами и объёмом 50 куб.см. Для ног в Карпатах были специальные подножки. Эта техника – мопеды – была уже больше похожа на мотоцикл. Но переключение передач там было не ножное, а ручное. Одновременно левой рукой выжимался рычаг сцепления и вместе с ручкой проворачивался вперёд по ходу. Если в первое положение – первая передача, а если во вторую позицию – вторая передача. Вот и вся премудрость! А вот мотопеды были больше похожи на велосипед с моторчиком – именно так называли велосипеды с установленными на них двигателями. Подчёркиваю – не с мотором или двигателем, а именно – с моторчиком! Так говорила вся страна! Слово мотопед состоит из двух частей. «Мото» – обозначает присутствие мотора, а «пед» – наличие pedalного хода. Сейчас в обиход, для названия транспортных средств такого плана, вошло слово «скутер», а раньше скутерами называли исключительно небольшого размера спортивные лодки с мощными двигателями.

Первые шаги в мотоспорте

Хочу в своих воспоминаниях вернуться несколько назад и рассказать, как я начал заниматься мотоспортом. В то время ранней специализации, как в настоящее время (с 4-5 лет), не было. Удостоверение водителя мотоцикла выдавалось в 16 лет, вот с этого времени и принимали в мото-клуб. Мне же удалось заняться мотоспортом с 14 лет. Дело в том, что я был не по годам крепким парнем и дружил с мототехникой (как-никак имел собственный мотопед!). И после короткого собеседования со мной, Анатолий Мефодиевич Лагутин разрешил мне посещать секцию. В 60-х годах XX века, да и позже, в АМК ДОСААФ города Александрии для новичков устанавливался своеобразный испытательный срок. Это неписанное правило распространялось на всех без исключения. Те, кто только начал посещать секцию, должны были помогать старшим товарищам заправлять и обслуживать их мотоциклы, мыть технику после тренировок, заниматься уборкой помещения... Словом, делать всё то, что поручали тренеры и «старички». И лишь спустя много месяцев те, кто успешно прошёл это испытание, имели право получить мотоцикл. Многие не выдерживали этот тест и покидали секцию. Бывало, прихватив с собой, например, спортивную короткоходную ручку газа или что-то другое ценное и дефицитное. Такое воровство, увы, случалось довольно часто. С первых дней я подружился с Виталием Грабовцом и Владимиром Сушиным. Именно возле них я всё время и «крутился». Я погорячился, сказав: «имели право получить мотоцикл». На самом деле, Мефодиевич, когда спустя несколько месяцев видел, что новичок пришёл к двору, приходил с ним в бокс, где хранились мотоциклы, подводил к раме и говорил: «Вот твоя рама». Тут же где-то находил двигатель и говорил: «Вот твой двигатель. Теперь у тебя всё есть. Собирай мотоцикл и полный газ!». Так было и со мной. Мне достался в разобранном виде убитый мотоцикл, который сделал Виктор Убейволк. Он был инженером на каком-то местном предприятии и в свободное от работы время сделал трёхканальный двигатель, взяв за основу стандартный двухканальный. Этот двигатель в клубе шутя называли – ЦКБ (Центральное конструкторское бюро). На самом деле, эксперимент В. Убейволка был весьма неудачным. После того, как я собрал всё в кучу и выехал на этом мотоцикле на тренировку на «Вербовую Лозу», стало ясно, что он маломощный и не выезжает на подъёмы трассы. Те несколько тренировок на этой технике больше напоминали занятия по общефизической подготовке (ОФП), ведь мне приходилось выталкивать мотоцикл в гору на всех подъёмах. Мои усилия были по достоинству оценены моим люби-

мым тренером, и когда в феврале 1968 года Володя Сушин отправился служить в Спортивный клуб Армии (СКА) Львова, Анатолий Мефодиевич отдал мне его практически новый кроссовый мотоцикл Ковровец К-250. Для меня, получить такую мощную технику в 15 лет, было чем-то фантастическим! Я здорово ехал на тренировках на этом приёместом мотоцикле с объёмом двигателя 250 куб.см. В книге имеется ряд фотографий с одной такой тренировки на «Вербовой Лозе». А вот в гонках не участвовал, ведь у меня тогда ещё не было «прав». Вот так и начался мой путь в мотоспорте.

Как это было

Через дорогу от ворот АМК ДОСААФ по улице Шевченко был въезд на территорию, что имеется за двумя зданиями с адресами: улица Первомайская, 7 и 5 (эти оба здания находятся через дорогу от сквера). На момент написания этих строк (декабрь 2016 года), там установлены прочный забор и ворота синего цвета. А раньше там был ветхий накренившийся забор из некрашеного дерева, и ворот не было, как таковых, поэтому въезд со стороны Шевченко был свободным. Именно там мы и «прохватывали», настраивая свои кроссовые мотоциклы перед тренировками. Там в то время была достаточно длинная прямая, которая шла от въезда – за котельную бани и до самого забора, что стоял параллельно реке Берёзовке. Никаких промежуточных заборов между территориями этих зданий не было.

Для любителей истории родного края сообщу, что, сколько себя помню, по адресу: улица Первомайская, 7, на пересечении с улицей Шевченко, на углу, всегда находилось какое-то учреждение, связанное с электроэнергетикой. На март 2013 года там находится ООО (Общество с ограниченной ответственностью) «Александрийское агропромэнерго». А вот ближе к мосту через Берёзовку по адресу: улица Первомайская, 5 находилась городская коммунальная баня. Когда здание Управления сельского хозяйства снесли, то его переселили в здание бани, которую ликвидировали. Значительно позже была открыта новая баня, которую в наше время тоже закрыли, а здание продали частному лицу. Многие думают, что здание новой, но уже бывшей бани находится на улице Кременчугской, но фактический адрес бывшей бани: бульвар 60 лет СССР, 9 (в период декоммунизации этот бульвар присоединили к Покровской площади – бывшей площади Кирова). Не везёт александрийцам с банями!

Упоминает бани Александрии и Фёдор Николаевич Мержанов в своих воспоминаниях «Александрия до Октябрьской революции. 1896-1913 годы» (стр. 49). Вот, что пишет этот историк (цитата): «На месте теперешней бани был пустырь, на котором ежегодно располагались гастролирующие цирки и карусели. Старая же баня, находящаяся по Октябрьской улице возле моста через речку Берёзовка, построенная в прошлом веке, состояла из 2-х отделений: «общей» и «дворянской». Я помню то время, когда центральная улица города называлась – улица Октябрьская, а теперешняя улица 6-го Декабря носила имя Ленина. Фёдор Николаевич Мержанов упоминает именно ту баню по улице Первомайская, 5, о которой и я веду речь. Баня, что была у моста через речку Берёзовку (по

центральной улице города), находилась на том месте, где сейчас находится дом с бывшим гастрономом на первом этаже (на левом берегу Берёзовки). Этот дом в народе называют «дом на болоте». Место установки шатров гастролирующих цирков-шапито на левом берегу Берёзовки, ближе к мосту через эту реку, я тоже упоминаю (там зимой мы разворачивались на мотобольных мотоциклах). Оказывается, согласно данным Ф.Н.Мержанова, после постройки бани на месте бывшего пустыря, место размещения шатров гастролирующих цирков-шапито удалилось не на значительное расстояние, а лишь сместилось ближе к берегу реки.

О «Кругах смелости»

А вот так называемые «Круги смелости» вначале 60-х годов XX века устанавливали не в районе бывшей бани, а возле Центрального рынка. Я это хорошо помню, так как жил рядом, и любовь к мотоциклам у меня зародилась благодаря именно этим аттракционам. Хотя, первая тяга к мотоциклам у меня проявилась в раннем детстве. У моего отца был мотоцикл ИЖ-49 и я смутно, как в тумане, помню, что он его ремонтировал, иногда занося некоторые части в квартиру, а я – пятилетний ребёнок – от него при этом не отходил ни на шаг, жадно впиваясь взглядом в такие интересные для меня металлические детали, казавшиеся мне игрушками...

Как сейчас помню, что 1963 году к нам в город приехал «Круг смелости». Приведу почти дословно текст афиши: «Союзгосцирк. Спешите видеть! Круг смелости! Гонки по вертикальной стене в исполнении Юрия Эдемского! Езда на мотоцикле стоя с повязкой на глазах и многое другое!». Там был и другой текст, но я его уже забыл, а вот имя и фамилию трюкача я запомнил на всю жизнь ещё и потому, что у него была очень красивая дочь моего возраста – Ирина Эдемская, на которую я «положил глаз» в свои десять лет. Вот таким парнем я был!

«Круг смелости» гонщики называют в разговорах между собой «бочкой». Эта конструкция и в самом деле напоминает бочку, а деревянные щиты «Круга смелости» снаружи стягиваются тросами, как обручами. Но по форме – это геометрически правильный цилиндр, а не бочка. Нижняя часть внутри сооружения была наклонной, что обеспечивало выезд на стену и съезд с неё. Конструкция эта – щитовая и каждый щит пронумерован (снаружи с помощью трафарета белой краской были нанесены соответствующие цифры высотой около 20 сантиметров). Под самым верхом деревянной части имелась площадка для зрителей, идущая по кругу. Эта площадка для зрителей опиралась на трубчатую конструкцию, отчасти похожую на строительные леса. Опорные трубы через определённое расстояние друг от друга шли тоже по кругу. По центру «бочки» вертикально была установлена высокая труба, на которую набрасывался брезент. «Круг смелости» сверху имел форму шатра. Внутри под верхом имелась красная линия, идущая по кругу, служившая артисту ориентиром. Во время представления «бочка» ходила ходуном. Вибрация действительно была сильной. Да и страшновато было! И не только мне, но и взрослому контингенту зрителей! Особенно когда Юрий Эдемский ездил не по кругу, а по эллипсной траектории – снизу вверх. Зрители, что стояли там, куда поднимался артист, интуитивно отстраня-

лись назад. А иногда Юрий Эдемский специально переезжал при этом красную линию. Самые нервные при этом невольно вскрикивали. Звук работающего двигателя мотоцикла был весьма громким и был слышен даже у центральной площади.

Такая «бочка» была установлена на площади перед входом в рынок со стороны переулка Бульварного (со стороны нынешней улицы Перспективной). Это сейчас там нет места, а в то время это была довольно большая свободная площадь. Из установленных на аттракционе громкоговорителей-динамиков, которые называют «колоколами», постоянно слышались приглашения посетить аттракцион, и лилась музыка. Во время представления, рёв мотора мотоцикла был слышен даже на железнодорожном вокзале и за ним.

Один молодой парень из обслуживающего персонала, к сожалению, не помню его имя, который выполнял функции механика и «завлекалы», часами демонстрировал всем, кто проходил мимо, имитацию езды на мотоцикле. Для этого на специальной металлической раме-площадке, было установлено два ролика предназначенных для заднего колеса. Именно между этими роликами, опираясь на них, и располагалось заднее ведущее колесо мотоцикла. «Завлекала» заводил мотоцикл, садился на него, давал газ, колесо крутилось, и мотоцикл... оставался на месте, ведь вращение колеса передавалось на ролики, каждый из которых вращался вокруг своей оси благодаря подшипникам. С помощью звёздочек и цепи, вращение с роликов заднего колеса передавалось на два ролика для переднего колеса, установленных на этой же раме-площадке, чтобы и переднее колесо вращалось. Он периодически то отрывал руки от руля, то вилял мотоциклом, то поднимался с седла и долго стоял на подножках... Это вызывало у меня восторг, да и наблюдавшим за этим действием людям нравилось тоже. Именно этот парень и впускал меня внутрь на территорию, которая была частично ограждена вагончиками, где жили артисты и персонал, и была касса, а частично — обычным ограждением. Я целыми днями крутился возле него, а представления смотрел, примерно, раз пять на дню, потому что стал там уже своим! Юрий Эдемский демонстрировал много опасных трюков, на изумление ошалевшей от увиденного публики! Для езды по вертикальной стене «Круга смелости», мотоциклы готовили специально. Я не специалист в этом плане, но помню, что ручка газа могла фиксироваться в любом выбранном артистом-гонщиком положении для обеспечения необходимой ему скорости, не держась за неё. Такой себе, говоря современным языком, своеобразный круиз-контроль. Это обеспечивало возможность артисту-гонщику выполнять трюки на заданной скорости, не прикаса-

ясь к рулю. Возможно, там для этой цели была поворотная манетка, но точно не помню. Рычаг переднего тормоза с правой стороны руля вообще отсутствовал. Конечно же, выполнение всех-всех трюков требовало огромной сноровки, а успех обеспечивался многочасовыми репетициями-тренировками. Опыт приобретался и во время самих выступлений. И ещё. На мотоциклах Юрия Эдемского, а внутри «бочки» их было два (у «завлекалы», о котором я рассказал выше, был третий – практически стандартный мотоцикл), не было ни переднего, ни заднего крыла и полностью отсутствовала амортизация сзади. Резина на колёсах была полностью «лысая». Сейчас такие покрышки называют сликами. У «завлекалы» был мотоцикл ИЖ-56. Марку мотоциклов в бочке точно назвать не могу, но они были очень похожи на мотоциклы М1А Москва, являющиеся точной копией DKW RT125, или оригинальные DKW RT125, но переделанные, о чём я уже писал. Об этих мотоциклах мало кто сегодня помнит и знает.

Вот это, пожалуй, и всё, что я запомнил с того времени о «Круге смелости». А вот цвет тех двух мотоциклов, что были в «бочке», хоть убей, не помню! После Юрия Эдемского в Александрию не раз приезжали и другие исполнители подобных трюков.

Сообщу, что повзрослев, где бы я ни находился, если видел «бочку», то обязательно несколько раз посещал представления и общался с исполнителями трюков. Узнав кто я, они охотно шли со мной на контакт. Но сам по вертикальной стене я никогда не ездил. Не Судьба. Интересно, есть ли сегодня такие аттракционы? Я бы с удовольствием посмотрел такое представление. А заканчиваю рассказ о «Круге смелости» таким образом. В книге есть фотография выступления гонщика-артиста в гонках по вертикальной стене в Одессе. Этот снимок подарен исполнителем этих трюков Рудольфом Косым 14 августа 1971 года александрийцу Виталию Грабовцу, который годом ранее – в 1970 году – на ипподроме в Одессе стал чемпионом УССР и V Спартакиады в классе 350 куб.см. Вот и в 1971 году он был в Одессе, где готовился к предстоящей гонке, а в свободное время посетил этот популярный аттракцион, где и познакомился с Рудольфом. Удалось найти в Интернете интересную информацию по этой теме. Публикую её полностью.

Мотогонки на «Приво́зе»

«Приво́з» – главный рынок в Одессе. Хотя слово «рынок» одесситы не употребляют! Они говорят «базар, естественно, в буквальном значении этого слова. «Базар» – значит рынок, а главный рынок в Одессе – «Приво́з».

На «Приво́зе», возле которого мы жили, стояла деревянная будка – то ли цирк, то ли павильон. Там показывали аттракцион, на который я мог смотреть бесконечно, не отрываясь. Он назывался «Мотогонки по вертикальной стене». Три мотоциклиста выходили на маленькую арену, заводили свои мотоциклы и начинали кружить, все больше и больше разгоняясь, и с бешеным ревом летели по стене, приводя меня и всех, кто был свидетелем этого зрелища, в безумный восторг. Помню, звали их братья Косые – Рудольф Косой, Арнольд Косой и Михаил Косой.

Билет на аттракцион стоил три рубля, и я изо всех сил экономил, чтобы набрать денег на очередной поход в павильончик на «Приво́зе». Откладывал деньги, которые мне давали на завтраки в школе, а если мама посылала меня на рынок купить картошки по два семьдесят, я обязательно старался купить по два шестьдесят. И все равно пойти посмотреть на братьев Косых мне хотелось гораздо чаще, чем удавалось накопить на билет.

Дома я с восторгом о них рассказывал и отказывался ходить в театр и в кино – мне хотелось только на мотогонки. Отец, который долго об этом слушал, как-то сказал: «Ладно, в субботу мы с тобой туда зайдем». Папа, между прочим, после войны был чемпионом вооруженных сил по мотоспорту. Он повел меня на «Приво́з» и завел за кулисы. «За кулисы» – это в маленький грязный вагончик, где жили артисты, и стояла плитка, на которой варился нехитрый суп. Щемящее чувство охватило меня. Я видел и даже мог потрогать живых кумиров, которые летали на своих мотоциклах по вертикальной стене, но в этом маленьком вагончике их блеск померк. Шикарная кожаная в заклепках куртка висела на стене, а вместо нее на одном из братьев Косых была выцветшая грязно-голубая майка, потому что было лето, и жара стояла невыносимая. И я увидел, с каким почтением они разговаривали с моим отцом.

А дальше произошло невероятное. Рудольф Косой отвел нас в павильончик. Папа сел на мотоцикл и сделал несколько кругов по той самой вертикальной стене. Я был ошеломлен. Отец помнит это до сих пор. Потом уже он рассказал мне, что это совсем нетрудный трюк.

Так я впервые попал за кулисы и увидел артистов без костюмов.

Иосиф Райхельгауз

Об авторе. Иосиф Леонидович Райхельгауз – народный артист Российской Федерации, родился в 1947 году в Одессе.

В 1973 году окончил ГИТИС. Работал в московских театрах, ставил спектакли в России и за рубежом – в театрах «Габима» (Тель Авив), «Кентер» (Стамбул), «Ла Мама» (Нью-Йорк). В 1989 году И. Райхельгауз основал Московский театр «Школа современной пьесы» и является его художественным руководителем.

Одесская городская газета «Доброе дело» № 31 апрель 2009 года

Воспоминания продолжаютс...

О том, что я с детства бредил мотоциклами и гонками, красноречиво говорит моя фотография, которая есть в книге, и особенно надпись на её обороте, датированная июлем 1964 года (мне было 11 лет). На ней я на велосипеде «Орлёнок» сфотографирован во дворе дома № 59 по улице Семашко (после декоммунизации – улица Ярмарочная). Сейчас мне интересно читать надпись на обороте этого снимка, сделанную моей детской рукой с помощью перьевой ручки и чернил (Будущий мотогонщик Чебышев В. после соревнований)! И особенно умиляет меня чернильная клякса, имеющаяся ниже надписи! Боже, какой же длинный путь в этой жизни я проделал – от перьевой ручки и чернильницы до современных гаджетов и девайсов!

Опять ударюсь в воспоминания. В нашем дворе (теперь это улица Перспективная, 36) жил очень известный человек – главный архитектор города Михаил Михайлович Груздев. У него было двое детей – старшая дочь Татьяна и сын, которого он назвал Михаилом (он родился в 1949 году). То есть, в этой семье было два Мих Миха – старший и младший. Старший Мих Мих известен тем, что универмаг (на украинском языке) «Жовтневий» и кинотеатр «Жовтень» – это творения его рук. После завершения карьеры главного архитектора, Михаил Михайлович Груздев долгое время работал в Александрийском индустриальном техникуме (на момент написания этих строк – это Александрийский политехнический колледж) и слыл очень строгим и авторитетным педагогом. Так вот, у этой семьи моя мама и купила велосипед «Орлёнок», который стал маленьким для их сына Миши. В седле «Орлёнка» я проводил всё своё свободное от занятий в школе время и мечтал о том, как сменю полюбившейся мне велосипед на мощный кроссовый мотоцикл. Как оказалось, мечты сбываются...

Возвращаюсь в колею. Я уже говорил, что автотранспортное предприятие было полезным соседом мотоклуба, ведь там мы вулканизировали камеры. Но секцию окружали и не совсем приятные для нас соседи... Баня в плане (при виде сверху) имеет Т-образную форму. Та часть здания, что углублялась в глубь внутреннего двора, была тоже двухэтажной. За ней находилась пристроенная высокая котельная. Но здание котельной было ниже здания бани. Сегодня сохранились и Т-образное здание бани, и заброшенная котельная с трубой-дымоходом, поэтому всё можно увидеть воочию. Интересный факт. Как рассказал мне патриарх теплоэнергетики Александрии «Заслуженный работник сферы услуг Украины» Владимир Ильич Саминский, которого уже нет в живых, в то

время котельных, подобных той, что обслуживала баню, в городе было более 100!!! Они отапливали не только жилые дома, но и все другие здания города. Все эти котельные работали на привозном каменном угле. Парадокс! Ведь в Александрии в то время добывалось ежегодно до 10 миллионов тон угля в год!!! НО!!! Для таких котельных он не годился и использовался преимущественно для ТЭЦ (Теплоэлектроцентральной), в состав которой входила АЦЭС, как сырьё для изготовления горного воска, а также для изготовления угольных брикетов, что использовались как бытовое топливо. А ведь несведущие думают, что упоминаемые котельные работали на брикетированном местном угле...

В той части здания, что уходит вглубь двора, если смотреть со стороны улицы Шевченко, в самом его начале видна заложенная кирпичом дверь со ступенькой. Это был вход для музыкантов. В этом помещении находился коммунальный духовой оркестр, который все называли (пишу по произношению): «жмур-команда Пэтэри». Объясняю. Пэтэря – это фамилия руководителя оркестра, которую написал по произношению, поскольку не знаю правильности её написания. Возможно, правильно писать – Петеря, но все произносили эту фамилию через «э» в обоих случаях (ударение на второе «э»), как я и написал. Это был невысокого роста, сутулый и неказистый на вид человек в бессменной кепке. Он был с фиксами (вставными зубами) из белого металла и напоминал своим видом блатного. Может быть, таким было лишь моё детское восприятие. Не знаю. Название «жмур-команда» обозначало, как сейчас говорят, статус, а именно то, что коммунальный духовой оркестр играл на похоронах. В «Толковом словаре живого великорусского языка» Владимира Даля находим: жмурикъ – умерший, усопший, покойник. Вот теперь всё ясно. Я уже писал, что въезд на территорию дворов углового здания по Первомайской, 7 и бани (Первомайская, 5) не имел ворот со стороны улицы Шевченко. По внутренней дороге и выезжала «жмур-команда» на улицу Шевченко и далее на похороны на знаменитых «носатых» (из-за выступающего вперёд моторного отсека) автобусах. После известного многосерийного телевизионного художественного фильма «Место встречи изменить нельзя», с участием Владимира Высоцкого (Глеб Жеглов), все автобусы такого, так сказать, внешнего вида начали называть «Шарапов», по фамилии киногероя Владимира Шарапова, роль которого сыграл Владимир Конкин. Объясняется это просто, – в этом фильме снимался автобус подобного типа. По этой же дороге периодически туда-сюда ездили («прохватывали») и мы на кроссовых мотоциклах, регулируя качество смеси (бензин + масло) путём замены жиклёров с разными калиброванными отверстиями или с помощью иглы карбюратора

(поднимая или опуская её). Двигатель не должен был быть, как говорят в обиходе, ни бедным, ни богатым. Понятно, что речь в данном случае идёт о смеси бензина с маслом. Если свеча зажигания была кирпичного цвета – смесь была нормальная, если серого – бедная, а если свеча была залита и имела сильный нагар, то это означало, что смесь богатая. Став опытными гонщиками и механиками, мы определяли качество смеси не по свече, а по тому, как работал двигатель, особенно под нагрузками. Если он, как мы говорили, не тянет, то нужно было проводить: либо настройку карбюратора (жиклёр, игла), чтобы добиться нужного качества смеси, либо зажигания. Регулировка зажигания кроссового мотоцикла в то время – это целая процедура, о которой даже не подозревают современные пилоты кроссовых мотоциклов, где используется вся мощь Hi-Tech – сложнейшая электроника, включая компьютеры со специальными программами. Не хотелось бы перегружать текст техническими терминами и подробностями, однако постараюсь в популярной форме изложить процесс регулировки зажигания кроссового мотоцикла в то, теперь уже далёкое, время. Думаю, что это нужно для истории. А начну вот с чего. Ещё раз подчеркну, что в период с 1967 по 1970 год, когда я занимался мотоспортом в Александрии, конкурентоспособных мотоциклов ЧЗ в клубе были единицы. Из Кировограда Леонид Чёрный отправлял их в наш город персонально под гонщика. Первая и вторая Чезеты, с объёмом двигателя, соответственно, 250 куб.см и 500 куб.см достались одному из сильнейших мотокроссменов Украины того времени нашему Владимиру Куприенко. Позже ЧЗ получил Виталий Грабовец. А когда из спортивного клуба армии (СКА) города Львова демобилизовался Станислав Комлик, мотоцикл ЧЗ получил и он. Все остальные довольствовались кроссовыми Ижами и Ковровцами, о которых НЕЛЬЗЯ СКАЗАТЬ НИ ОДНОГО ДОБРОГО СЛОВА!!! Эта массовая техника для мотоспорта была ненадёжной, тяжёлой, маломощной, жёсткой... Словом, убогой. Но нам деваться было некуда. Пользовались тем, что имели. Однако стандартные мотоциклы все спортсмены того времени коренным образом переделывали (помните, я рассказывал про самодельные крылья из алюминиевого листа?). Мы прибегали ко всяческим ухищрениям, чтобы хоть как-то облегчить мотоцикл для кросса. Например, оба пера передней вилки в верхней части закрывались заводскими металлическими кожухами. Мы эти кожухи убирали, а вместо них ставили такие же по размеру, но дермантиновые. Переделывали не только раму, амортизацию, выхлопные трубы и т.д. Форсировали, как могли, и двигатели. Сейчас это называется тюнинг. «Химичили» – так тогда называли этот процесс.

А мастеров, кто в этом преуспел, называли не просто классными механиками, а «химиками».

Одним из таких «химиков» был и наш Мефодиевич. Вместо заводских генераторов на наших мотоциклах стояли более надёжные магнето. Для его установки на кроссовый мотоцикл, вытачивалась специальная переходная шайба из алюминия и делалась соединительная муфта для соединения коленчатого вала двигателя с валом магнето. Регулировать, или как мы говорили «выставлять», зажигание нас научил наш тренер Анатолий Мефодиевич Лагутин. Для этого в клубе имелся индикатор часового типа ИЧ 10, выпускаемый в России Кировским инструментальным заводом «Красный инструментальщик», который хранился в деревянной коробочке и который мы берегли, как зеницу ока. Он с помощью специального переходника вкручивался в головку двигателя вместо свечи зажигания и выставлялся на ноль в момент начала разрыва контактов прерывателя магнето. Для определения этого момента, в контакты прерывателя магнето вставлялась папиросная бумага из популярных папирос «Беломорканал», которые мы просили, а на сленге – «стреляли», у курсантов автошколы. С помощью рожкового ключа на 10 мы проворачивали вал магнето, с имеющимся на нём кулачком. При этом проворачивался и коленчатый вал двигателя. Таким способом мы определяли, сколько миллиметров поршень не доходит до ВМТ – верхней мёртвой точки – от начального момента разрыва контактов – момента искры. Это и есть величина опережения зажигания. Момент начала разрыва контактов нам показывала папиросная бумага, которую можно было с лёгким усилием вытянуть из контактов (при замкнутых контактах сделать это было не возможно). Если нужно было сделать зажигание более ранним, то мы чуть-чуть перемещали алюминиевую шайбу с закреплённым на ней магнето против хода коленчатого вала, а если позже – по ходу. Предварительно эта шайба ослаблялась путём откручивания держащих её трёх болтов с резьбой М 6, равноудалённых друг от друга. Так делалось до тех пор, пока разрыв не наступал в нужный момент. Каким должно было быть опережение зажигания, нам всегда говорил Мефодиевич. Например, он говорил мне: «Выставишь у себя на мотоцикле зажигание 2,7». Это значило, что после начала момента разрыва контактов прерывателя, стрелка индикатора от ноля должна была сделать два полных оборота и ещё один неполный и остановиться на чёрной цифре 70. Поршень доходил до ВМТ и начинал ход в НМТ – нижнюю мёртвую точку. Я до тех пор не успокаивался, а всё регулировал и регулировал опережение зажигания, пока не добивался нужного его значения – 2,7. Чтобы всё было, как говорится, тютелька в тютельку. Я с детства был педантичным

(щепетильным, пунктуальным) человеком. Вот такой сложной была эта процедура. Не буду «грузить» читателя такими техническими подробностями, как то, от чего зависит величина опережения зажигания. Это лишнее. Позволю себе лишь несколько ремарок. Первая. Я бережно храню такой индикатор ИЧ 10, выпущенный в Кирове 22 июня 1978 года. Для меня это раритет. Вторая. Когда я, учась в институте, пришёл в мотосекцию ДОСААФ Днепропетровска, что действовала при автошколе и находилась на проспекте Кирова (после декоммунизации это проспект Александра Поля), то один из сильнейших гонщиков УССР и СССР того времени Евгений Королёв, который достаточно много занимался с нами – молодёжью, был удивлён, что я – юнец – могу «выставлять» зажигание без посторонней помощи. Мефодиевич и в самом деле мог гордиться своими воспитанниками.

Чтобы вы поняли, насколько далёко вперёд шагнула цивилизация, опять нарушу хронологию событий и приведу пример из нашего времени. Для начала представлю вам своего воспитанника – мастера спорта Александра Скирду, который долгие годы выступал в цветах спортивного клуба «Европа-кросс» и является ветераном клуба. Его первый тренер – мой большой друг, которого уже нет в живых, – заслуженный тренер УССР Геннадий Глансков из соседнего Кременчуга. Саша Скирда выступал практически на всех мотокроссах в Европе, куда я возил команду. Ему многое мною прощалось, поскольку он ровно на десять лет моложе меня. День в день! Я родился 20 мая 1953 года, а он – 20 мая 1963 года. Был такой случай. В июле 1997 года в Германии в городе Вольгасте на «Кубке Балтийского моря» – очень престижном международном мотокроссе – Саша отвратительно проходил виражи на песчаном грунте. Я его начал ругать и рассказывать, как он должен преодолевать повороты в сплошном песке. Он внимательно слушал, слушал и сказал: «Шеф! Через десять лет и я буду таким умным, как вы!». Я долго после этой фразы смеялся. А виражи, после той моей «накачки», он стал проходить значительно лучше...

На эту гонку с нами впервые поехал Степан Цапюк с женой Любовью и сыном Максимом. Он в то время работал коммерческим директором на заводе «Автоштамп» и был нашим генеральным спонсором. Созданное им научно-производственное объединение (НПО) «Уран» постоянно помогало нам в финансировании выездов на мотокроссы в Европу. Я долго не мог сорвать его с работы, чтобы Степан Кириллович вместе с нами хотя бы раз съездил за границу. И вот в 1997 году мне это удалось! Он в то время был ответственным за разработку комбайна «Лан», который не случайно очень напоминает немецкий ком-

байн CLAAS Dominator 108, поскольку «Лан» безбожно копировали, на сленге – «передирали», именно с этой модели! После успешного завершения работ по «Лану», Степан Цапюк смог наконец-то вырваться и поехать с нами в Германию, Голландию и Бельгию. Осенью того же года он сообщил мне о своём желании баллотироваться на должность мэра Александрии и, зная о моих журналистских способностях и о том, что я нахожусь в отличных отношениях практически со всеми директорами предприятий города, предложил вплотную заняться этим вопросом. Я без колебаний согласился и сразу взялся за дело, а 1 декабря 1997 года был принят на работу в НПО «Уран» на должность пресс-атташе. Это совершенно другая история, НО!!! Сообщу для сведения, что я, а также редактор газеты «Олександрійський тиждень» Сергей Кривунь, который несправедливо рано ушёл из жизни, и его жена Татьяна сыграли ключевую роль в победе Степана Цапюка на выборах 29 марта 1998 года. Такие «фишки» как – «Заводы будуть працювати!», «Ми – олександрійці», общественная организация «Нова Олександрія», «Степан Цапюк – кандидат № 1» (он первым подал документы, и его зарегистрировали первым) – это наши идеи.

Продолжу мысль о прогрессе цивилизации. Пришло время, и Саша Скирда ушёл из спорта, НО!!! Эта «болезнь» не излечима! Он купил себе новый четырёхтактный кроссовый мотоцикл Suzuki и начал выступать в категории «Ветераны». И вот, в начале августа 2009 года звонит мне Саша по мобильному телефону (знал бы американец Александр Белл, который в 1876 году изобрёл телефон, какими станут придуманная им телефонная связь и аппараты для неё!) и печальным голосом сообщает, что у Suzuki появились проблемы, скорее всего, связанные с зажиганием. Ни специалистов, ни специальных программ для компьютерной диагностики и настройки современных кроссовых мотоциклов на тот момент в Украине не было. Скажу, что сегодня мотоциклы для спорта во многом похожи на болиды гонок Формулы 1. Они «начинены» электроникой и настраиваются лишь специалистами в этой области по специальным компьютерным программам. Слава Богу, что у меня в Польше есть целая армия друзей-мотогонщиков! Многократный чемпион Польши по супермото (есть такая дисциплина в мотоспорте) Пётр Качоровски (Piotr Kaczorowski), которого я тренировал, живя и работая в Польше, является представителем Suzuki в Польше и в телефонном разговоре пообещал нам помочь в решении проблемы с мотоциклом. Мы с Сашей Скирдой взяли мотоцикл и уже 4 августа 2009 года были в Люблине у Петра Качоровски. На устранение неполадок и настройку ушло... менее десяти минут! Это вам не «выставлять» зажигание с по-

мощью индикатора ИЧ 10! Вот такая наглядная история для сравнения того, как было и как стало...

Но возвращаюсь к теме. Соседство со «жмур-командой» было неприятно по определению, ведь гонщики – люди суеверные. Были и такие моменты, о которых мне и сегодня неприятно вспоминать. Так, духовой оркестр иногда проводил репетиции во дворе бани, играя... похоронный марш. Эти звуки нас убивали! «Неужели не наигрались на похоронах?» – возмущались мы. Помню, был конфликт уже после похорон Анатолия Куприенко. Когда оркестр Пэтэри заиграл такой марш, Владимир Куприенко – человек очень крутого нрава – не выдержал и пошёл к музыкантам, как сейчас говорят, на разборки. Подробностей не знаю, НО!!! После того инцидента подобной музыки со стороны бани мы больше НИКОГДА не слышали! Такой он – Кукса-младший!

К слову, я очень люблю духовую музыку, ведь десять лет играл в духовом оркестре на барабане и тарелках. С 1965 по 1970 год в средней школе (СШ) № 15, а с 1970 по 1975 год – в Днепропетровском горном институте имени Артёма. Но наш репертуар несравнимо отличался от оркестра под управлением Пэтэри. Мне и сейчас очень нравятся марши «Прощание славянки», «Дунайские волны», «Москва майская», которые мы с упоением играли. Вот это действительно музыка!

...Я живу рядом с СШ № 15 (название того далёкого времени, когда я учился в этой школе) по улице Перспективной, 40. Обидно было видеть лет пятнадцать назад, как работавшая в то время завхозом Серафима (все её зовут Светлана) Михайловна Кравченко, живущая неподалёку от меня (по улице Перспективной, 44-а), втихаря выносила из школы музыкальные инструменты НАШЕГО ДУХОВОГО ОРКЕСТРА для последующей их сдачи в металлолом. Цветной металл всегда был в цене, а то, что это МУЗЫКАЛЬНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ, – никакого значения, оказывается, не имеет! А ведь на них играли ученики нашей родной школы многих-многих поколений! С сожалением понял, что духовые инструменты просто списали за ненадобностью. Ну, кому в наше весьма безнравственное время нужна духовая музыка? Тем более, – школьникам, которых интересует лишь рэп и хип-хоп (какие ужасные названия!).

Расскажу ещё об одном нелюбимом в мото клубе соседе. Им был... горком партии! И вот почему. Помните, я упоминал, что во внутренних двориках бани и рядом с ней стоящего здания мы «прохватывали», настраивая свои кроссовые мотоциклы перед тренировками? Так вот, после каждого такого проезда по этой территории на мощном, ревущем во всю дурь, кроссовом мотоцикле из горкома партии тут же следовал телефонный звонок начальнику автошколы Николаю Яковлевичу Кучаю

с требованием прекратить это громогласное безобразие. Понятно, что мы получали «пилюлей» от него и своего тренера и на время прекращали эту практику. Уточню. До момента окончания рабочего дня в горкоме партии! А потом всё возвращалось на круги своя! НО!!! Рёв наших «мотиков» уже не мешал партийным чиновникам. И мы гоняли по этому двору до потери пульса! Ура!

Более сдержанным нашим соседом был горком комсомола. Он находился в доме Пищевича. Оттуда звонков с жалобами на нас за дикий рёв моторов никогда не поступало. Может потому, что комсомольские деятели были помоложе. Кстати, ВЛКСМ (Всесоюзный Ленинский Коммунистический Союз Молодёжи) во времена Советского Союза была добровольно-принудительная абсолютно формальная молодёжная организация.

Штрихи к портрету

После окончания в 1975 году Днепропетровского горного института, я 11 лет жил и работал в Ровеньках Ворошиловградской (с 1990 года – Луганской) области и занимался исключительно мотокроссом. До переезда в Александрию в ноябре 1986 года, я был ещё и тренером-представителем Ворошиловградской области в этой дисциплине. А шоссейно-кольцевыми мотогонками занималась команда из соседнего города Свердловска, которая и представляла область в чемпионатах Украины. В неё входили Игорь Запалов, Геннадий Коростылёв, Аркадий Смоляк и, если мне не изменяет память, Сергей Бондаренко (возможно – Бондарь). К сведению. Игорь Запалов один раз в – 1990 году – становился чемпионом СССР в классе 350 куб.см. Геннадий Коростылёв, к сожалению, в 90-х годах XX века погиб, демонтируя металлокрепь из горной выработки заброшенной шахты для сдачи в металлолом (то были сложные времена). А с Аркадием Ричардовичем Смоляком, которого я в своё время включал в состав сборной команды Ворошиловградской области по мотокроссу, мне довелось встретиться в 1987 году на трассе спорткомплекса «Чайка» в чемпионате УССР по ШКГ, когда я уже жил в Александрии и возобновил занятия кольцевыми гонками. Вот об этом и пойдёт речь. До официальных стартов на «Чайке» все участники делали, как мы говорили, накатку на этой трассе. Такие тренировки здорово помогали гонщикам увереннее себя чувствовать во время официальных заездов. В четверг 14 мая 1987 года я делал такую накатку, с каждым кругом увеличивая скорость. Неожиданно на сложном вираже слева на большой скорости меня обогнал Аркадий Смоляк. При этом он сделал кроссинг, то есть, пересёк траекторию моего движения и задним колесом своего мотоцикла задел переднее колесо моего мотоцикла. Я упал, и по асфальту меня протянуло более чем на 30 метров. С мотоцикла слетел бак и свечёй взлетел высоко в воздух. Мотоцикл врезался в металлический отбойник и восстановлению не подлежал. Мне же повезло, я врезался в отбойник, где он в целях безопасности был перекрыт конвейерной лентой, которую, привезли ребята из шахтёрского Свердловска. Это хоть как-то смягчило удар. Аркадий тоже упал, однако он отделался царапинами, которые в кругах мотогонщиков называют «асфальтная болезнь». У меня всё было гораздо серьёзнее. Вот выписка из медицинской справки, что мне выдали в тот же день: «Диагноз: множественные ссадины кожи в области спины, обеих верхних и нижних конечностей. Ушиб правого плечевого сустава со скальпированной раной. Ушиб пояснично-крестцовой области. Рекомендовано: лечение по месту жительства». Пострадали не

только я и мотоцикл. Был сильно протёрт об асфальт шлем, уничтожена моя куртка из винилискожи, а брюки были порваны в нижней части. Как выяснилось уже в Александрии, у меня оказалась аномалия позвоночника. То есть, имеется дополнительный переходный пояснично-крестцовый позвонок, который и был частично раздроблен. Мне поставили диагноз – компрессионный перелом позвоночника. В стационарном травматологическом отделении я провёл многие месяцы, лёжа на кровати, где вместо сетки и матраса были доски, накрытые простынёй. Не хочу вспоминать тот тяжёлый период в моей жизни. Скажу лишь, что моя одноклассница Зоя Найдёнова – заведующая рентгенкабинетом, которая здорово разбирается в снимках и может их безошибочно описать, сказала мне, что я могу оформлять третью группу инвалидности, ведь труд в шахте, где я в то время работал, весьма тяжёлый. Я отказался от инвалидности и через год принимал участие в ШКГ и мотогонках на ипподроме с разрешения врачей. А вот в мотокросс мне дорога была закрыта. Таковы превратности судьбы. Добавлю, что последствия той травмы сказываются и в настоящее время. А на месте безобразного шрама, что на правом плече, красуется тату – морда льва с оскалом, и рубцов практически не видно.

Анатолий Куприенко – легенда мотоспорта

Я уже упоминал, что первым в Кировоградской области звание мастера спорта по мотоспорту в 1960 году было присвоено александрийцу Анатолию Куприенко. Родился Анатолий Иванович 20 июля 1935 года в городе Нижнеудинск Иркутской области. А в 1950 году большая семья Куприенко – Иван Андреевич, его жена Наталия Евгеньевна и дети: Анатолий, Владимир и Галина – переехала в Александрию. Поскольку главу семейства Ивана Куприенко с разреза в Иркутской области перевели работать на разрез «Байдаковский» в Александрии, семье выделили добротный дом в шахтёрском посёлке (теперь это микрорайон) Победа.

В Александрии, в конце 50-х годов XX столетия Анатолий Куприенко и начал заниматься мотоспортом в той секции, что в 1954 создал Анатолий Мефодиевич Лагутин. Вероятно, это было в 1958 году, поскольку уже 26-27 сентября 1959 года он участвовал в (цитирую из программки тех соревнований) Традиционном мотоокроссе на первенство УССР, посвящённом памяти героев «Молодой гвардии» под стартовым номером 199. Скорее всего, это были одни из первых, а может быть и первые официальные соревнования Анатолия Ивановича Куприенко. Анатолий не просто легко вошёл в коллектив, он буквально сразу стал лидером команды. Молодой гонщик успешно выступал в мотоокроссе, гаревых и ипподромных гонках. Когда в 1960 году ему присвоили звание мастера спорта, в местной газете вышло интервью с ним. В нём есть интересная информация. Там сказано, что электрослесарь разреза «Байдаковский» А.Куприенко в 1960 году брал участие в соревнованиях во Львове, Кировограде (теперь Кропивницкий) и Ялте. Норматив мастера спорта он выполнил на первенстве (название того времени) Украины во Львове. А в линейной гонке в Кировограде проехал 1600 метров за 51 секунду и завоевал бронзовую медаль. Далее цитата (языком оригинала): «Для мене це був непоганий результат, якщо врахувати, що у змаганнях брали участь заслужені майстри, майстри СРСР, чемпіони. Мої плани на майбутній рік – буду тренуватися так, щоб у 1961 році стати чемпіоном України». На тот момент Анатолию Куприенко было всего 25 лет. Через некоторое время он переехал в Кировоград, где продолжил успешно заниматься мотоспортом. Забегая наперёд, скажу, что 20 июня 1963 года там у него родился сын Сергей. После службы в армии, а служил он в Венгрии, Сергей переехал в Пятигорск и женился, а 25 ноября 1989 года у него родился сын, которого он назвал в честь своего отца – Анатолием.

В начале 60-х годов XX века в украинском мотоспорте, особенно в мотокроссе и гонках на ипподроме была серьёзная конкуренция. Однако А. Куприенко не потерялся в этих дисциплинах и был в числе лидеров. Мотокросс, что впервые прошёл в Кировограде на новой трассе «Завадовка» 18-22 мая 1961 года, проводился уже по новой формуле – в несколько заездов на короткой трассе, без преодоления водных преград и без линейной гонки, как раньше. Анатолий в классе 350 куб.см в упорной борьбе с именитыми спортсменами занял пятое место. В городе Краснодоне Луганской области 9-10 сентября 1961 года в пятый раз проводился мотокросс, посвящённый памяти героев «Молодой гвардии». Он тоже проводился по новой формуле и впервые на короткой трассе в Климовской балке, которая расположена между городами Краснодон и Молодогвардейск. В этих весьма представительских соревнованиях Куприенко выступал в «пятисотках». В этом классе на старт вышло 18 спортсменов, из которых 13 – мастера спорта. Гонку выиграл Игорь Казаков из Киева, «серебро» досталось Виталию Кепскому из Луганска, а обладателем бронзовой медали стал Анатолий Куприенко. В 1962 году прошло первое пятиэтапное командное первенство СССР по спидвею. Команда «Радуга» из Ровно (теперь город Ривне) пригласила в свой состав мастера спорта Анатолия Куприенко. Он дал согласие и вместе с этой командой в итоге занял третье призовое место. Триумфальным для него стал 1963 год. В Кировограде 17-18 августа 1963 года проводилось лично-командное первенство УССР по мотогонкам на ипподроме. На этой гонке Куприенко стал чемпионом Украины в классе 350 куб.см. Команда Кировоградской области, в состав которой (вместе с А.Куприенко) входили ещё александриец Виталий Грабовец (класс 125 куб.см) и кировоградец Вячеслав Данилов (класс 175 куб.см), показала лучшее время (687,2 секунды) и заняла первое место. После этой убедительной победы, Анатолия Ивановича Куприенко включили в состав национальной сборной команды Украины для участия в первенстве СССР. Оно прошло 31 августа – 1 сентября 1963 года на ипподроме Кировограда. Команда Украины заняла второе место. А.Куприенко из-за поломки мотоцикла довольствовался четвёртым местом.

...Анатолий Куприенко несправедливо рано ушёл из жизни 17 октября 1967 года в Кировограде, в возрасте 32 лет... Похоронен он в Александрии на кладбище, что неподалёку от Спортивной трассы «Вербовая Лоза». Я был на тех похоронах. В траурной процессии было много скованных печалью людей и практически все учебные машины Автомотоклуба ДОСААФ. В воздухе витал специфический запах валерьянки, грусть и печаль... На всю жизнь запомнил, как лучший друг

Анатолия Ивановича Куприенко – Иван Парфентьевич Карабовский – забивал гвозди в крышку гроба. В тот момент все учебные машины включили звуковой сигнал и у меня – 14-летнего мальчонки – из глаз ручьём покатились слёзы. Это были первые похороны в моей жизни. Мы помним тебя, Анатолий Иванович...

Наша гордость – Иван Карабовский

Должен признать, что мне здорово повезло в жизни на моих тренерах и наставниках, когда я был ещё совсем мальчишкой. Одним из моих учителей в мотоспорте был удивительный человек-легенда – Иван Парфентьевич Карабовский. Он родился 2 октября 1931 года в селе Кромово Суражского района Брянской области. Пришло время служить в армии, и Ваня попросил направить его в воздушно-десантные войска (ВДВ), потому, что мечтал о полётах и прыжках с парашютом. Приняв во внимание желание призывника и его великолепную антропометрию (в школе он активно занимался спортом), его направили на службу в ВДВ. Как мне говорил сам Иван Парфентьевич, армия дала ему закалку, выработала настоящий мужской характер, научила работать в команде... За время службы он совершил 28 прыжков с парашютом, а это немало. Вероятно, все эти качества и привели его в секцию мотоспорта Александрии. Именно в мотоспорте он достиг больших успехов и уже в 1961 году ему присвоили звание мастера спорта СССР. Однако и автоспорт его здорово интересовал и, вместе с мастером спорта Владимиром Сушиным, он изготовил спортивно-кроссовый автомобиль (СКА) багги, на котором участвовал в автокроссе, побеждая в гонках и занимая призовые места. А до этого – 9 мая 1968 года – Иван Карабовский принял участие в чемпионате УССР по картингу. Та гонка проводилась на центральной площади Александрии, а я был юным механиком нашей команды, в которую входили Иван Карабовский, Владимир Куприенко и Владимир Подпарин. Не так давно Владимир Сушин передал мне несколько листов с фотографиями в ужасном состоянии из фотоальбома нашей автошколы. Оказывается, этот альбом выбросили при ликвидации автошколы ДОСААФ. Такова, увы, наша убогая ментальность. Владимир Илларионович из него отобрал несколько листов, хотя и пострадавших от воды, зато с историческими фотографиями пусть и в жутком состоянии. Все эти фотоснимки мне реставрировали специалисты. Оттуда и взял фотографию, где я – 15 летний мальчуган – нахожусь рядом с Иваном Парфентьевичем, что выступал под номером 39 на той гонке. Об этом событии в городе над Ингульцом практически никто не помнит или вовсе не знает, а я сохранил в своём архиве материалы по тем соревнованиям...

В том же 1968 году наша автошкола получила новый автомобиль ЗИЛ-130 для учебных целей и его закрепили за Иваном Парфентьевичем. Так совпало, что в 1968 году руководством Автомобильной федераций

СССР в спортивную классификацию был добавлен новый отдельный класс ЗИЛ-130, который сразу же стал «королевским» классом грузового автокросса. В городе Ульяновске 19-23 сентября 1968 года прошло лично-командное первенство СССР по автокроссу, где впервые стартовали и грузовые автомобили ЗИЛ-130. Первым победителем первенства СССР в этом новом классе ЗИЛ-130 стал мастер спорта по мотоспорту александриец Иван Карабовский, работавший в то время инструктором по вождению Александрийского АМК ДОСААФ! Именно он стал первым «королём» в этой дисциплине автоспорта. Иван Парфентьевич Карабовский, согласно ЕВСК – Единой Всесоюзной спортивной классификации, действовавшей в то время, выполнил норматив мастера спорта по автоспорту, минуя все разряды и звание кандидата в мастера спорта. Победителям первенства или чемпионам СССР такое звание присваивалось напрямую, НО!!! Для этого нужно было всё оформить документально и подать представление на присвоение звания в Москву. Увы, Иван Парфентьевич этого не сделал и официально ему звание мастера спорта по автоспорту не присвоили. Печально... А я никогда не забуду, как друживший с юмором Парфентьевич рассказывал нам в мото клубе о той гонке: – Как глянул на машины участников, а они все расписанные – Казань, Рязань... А я на своём ЗИЛ-130, с эмблемой ДОСААФ на двери и надписью учебная, выглядел, как сирота. Да ладно, думаю, посмотрю на вас на трассе во время заездов. И гонку я выиграл! Вот тебе и Казань, Рязань! – смеясь, завершал свой рассказ новоиспечённый чемпион СССР!

Скажу, что у Парфентьевича был замечательный характер. Он был уравновешенным человеком и никогда не повышал голос на курсантов автошколы. А нас – молодых гонщиков – учил премудростям мотокросса, шоссейно-кольцевых гонок (ШКГ), мотогонок на ипподроме, ледового спидвея. Кстати, на все эти соревнования Иван Парфентьевич возил мотоциклы своим учебным ЗИЛ-130 и постоянно помогал нам, как опытный гонщик – советом, и как бесценный механик – порой работая с нашими мотоциклами своими руками. А ещё, он научил нас внимательно смотреть в зеркала заднего вида при езде на автомобиле. Как сейчас помню его слова: – Ребята, вы должны смотреть не только вперёд, а и во все зеркала заднего вида. Та картина, что сзади, должна быть вам так ясна, как и та, что спереди. Я вспомнил эту школу Ивана Парфентьевича, когда в 1992 году за рулём автомобиля первый раз поехал по скоростным автобанам Германии, Бельгии и Нидерландов. Спасибо тебе, Парфентьевич! Умер И. П. Карабовский 28 ноября 2003 года. Похоронен в Александрии. Мы помним тебя, Иван Парфентьевич...

Владимир Куприенко – сильный гонщик и талантливый тренер

...Собирая материал для книги, я договорился с Владимиром Ивановичем Куприенко о встрече. И она состоялась 4 апреля 2013 года в Александрии в его квартире по адресу: ул. Шевченко, 61, кв. 6. Меня интересовало всё – его рассказ о себе, фотографии, удостоверение мастера спорта, диплом об окончании Школы тренеров...

Началась встреча с того, что я попросил Володю дать мне фотографии и другое для сканирования. Скажу, что, когда мне было 14-16 лет, я величал Куприенко по имени и отчеству – Владимир Иванович, а став взрослым, называл его по имени и на ты. Нам так было проще общаться. И тут он меня озадачил. – Нужно идти в подвал, все фотографии лежат в чемодане, который находится в подвале, – сказал он. – Боже, в каком же они состоянии! – только и подумал я. Принесли чемодан в квартиру, открыли и начали просмотр фотографий. В нём оказались удостоверение мастера спорта и его диплом. Взяв их в руки, Владимир Иванович произнёс: – Вот они где, а я их как-то искал! Я взял некоторые фотографии и документы, всё сканировал и на следующий день принёс их Владимиру Куприенко.

Владимир Иванович Куприенко родился в городе Черемхово Иркутской области 2 марта 1942 года. После переезда семьи в Александрию в 1950 году, Володя пошёл в среднюю школу № 13, что находилась в квартале от дома в посёлке Победа, где жили Куприенко. Забегая наперёд, скажу, что школу Володя закончил в 1959 году и после неё полтора года учился в профессионально-техническом училище, что в Александрии на площади Кирова (теперь Покровская).

Поскольку его старший брат Анатолий успешно занимался мотоспортом, Володя тоже выбрал этот спорт смелых и отважных. Нужно сказать, что у Владимира была замечательная антропометрия – он был высокого роста, подтянут и физически крепок. С такими данными он мог бы достичь успехов в любом виде спорта. А его прельщали гонки на спортивных мотоциклах. С первых шагов Владимир Куприенко заявил о себе, как о талантливом гонщике, который нацелен на победу. Он выкладывался на тренировках, готовясь к официальным стартам. И всё бы хорошо, да случилась беда. Весной 1962 года он на кроссовом мотоцикле Иж ехал на гонку в Кировоград на трассу «Завадовка» и его на улице Куйбышева (теперь Казацкий шлях), в районе находящегося там в то время магазина (у поворота на переулочек Колхозный и улицу Колхоз-

ную) сбил грузовик ЗИС-150. Нужно сказать, что на этом автомобиле был очень мощный передний бампер из швеллера. После столкновения Владимир перелетел через капот и пролетел ещё 12 метров. Это было ужасное ДТП. Особенно сильно пострадала правая нога спортсмена.

Большеберцовая и малоберцовая кости этой ноги были раздроблены от сильного удара бампером-швеллером. Операция длилась много часов. Молодой и талантливый хирург Вячеслав Кобывников по крупицам, как мозаику, собирал эти кости и вставил спицу, с которой Владимир Иванович прожил всю жизнь. Нога была спасена, хотя и стала короче на 4 сантиметра. На тот момент В. Куприенко было лишь 20 лет. Через некоторое время после этого, Вячеслав Кобывников из Александрии переехал жить в Одессу. Город потерял этого хирурга от Бога. Опержая события, сообщу, что когда я в июле 1967 года впервые увидел Владимира Ивановича Куприенко в Автмотоклубе ДОСААФ, то сразу обратил внимание на его походку. Он ходил вразвалочку, переваливаясь с одной ноги на другую. Такую походку враскачку в народе называют утиной походкой. Причину этого я узнал несколько позже от Владимира Сушина, с которым сразу подружился. После того случая многие думали, что В. Куприенко будет вынужден уйти из мотоспорта. НО!!! Так не думал Володя! И тут ему улыбнулась Фортуна. Начальник АМК ДОСААФ того времени Пётр Максимович Болдырев, очень талантливый руководитель, направил Владимира Куприенко на учёбу в Москву в Школу тренеров Государственного центрального ордена Ленина института физической культуры (название из диплома). Прошло лишь три месяца после той сложнейшей операции, а Володя Куприенко уже учился в Москве. Человек одержимый, он сильно хотел вернуться в строй действующих мотогонщиков и буквально бредил мотоциклами. А вскоре начал тренироваться и выступать в соревнованиях по мотокроссу и спидвею за столицу СССР. Именно в Москве он и выполнил норматив мастера спорта. Это звание ему присвоили в 1964 году.

В этом же городе он познакомился с Ольгой, а 19 октября 1963 года они сыграли свадьбу на станции Расторгуево Московской области, где жила Ольга. После окончания учёбы в 1965 году, Владимира Ивановича Куприенко направили на работу в Ивано-Франковск. Однако квартиру, положенную молодому специалисту, ему не дали, а ведь у семьи уже был сын Владимир, родившийся в Москве 29 мая 1965 года. Жить было негде и через месяц они переехали в Александрию.

Здесь В. Куприенко был принят на работу в АМК ДОСААФ, откуда начинался его путь в спорте. Успешно выступая в гонках, он тренировал молодёжь нашей секции. Я был одним из его воспитанников. Большим

плюсом нашего талантливого тренера было то, что он, сидя на мотоцикле, показывал нам, как правильно проходить тот или иной участок трассы с виражами, трамплинами, спусками и подъёмами... Лучше наглядного примера на тренировках трудно что-то придумать...

Владимир Иванович Куприенко был человеком гордым. Он знал себе цену и мог за себя постоять. В 1968 году у него начался конфликт с тренером из Кировограда Л.Чёрным. И в 1969 году он рассчитался из АМК ДОСААФ. На это решение повлияла и небольшая зарплата тренера, а ведь 17 августа 1968 года у него родился сын, которого в честь брата он назвал Анатолием. В .И. Куприенко перешёл работать водителем в АТП 10011, которое позже переименовали в АТП 13506. Отсюда он и перешёл на пенсию.

Умер Владимир Иванович Куприенко 18 сентября 2016 года в возрасте 74 лет. Похоронен в Александрии. Мы помним тебя, Владимир Иванович...

Недопетая песня Виталия Грабовца

Виталий Андреевич Грабовец родился в Кировограде 11 июня 1945 года. Ещё когда Виталий был маленьким, его родители – Андрей Яковлевич и Вера Николаевна – переехали в Александрию и поселились на первом этаже двухэтажного дома на посёлке Победа. А 6 января 1948 года в Александрии родилась его родная сестра Люба. Именно она и передала мне 24 грамоты своего брата, которые я бережно храню, в надежде передать их в коммунальный Музей спорта, о создании которого вот уже более десяти лет я регулярно пишу в письмах на имя мэра Александрии. Увы, пока безрезультатно...

Виталий Грабовец закончил 8 классов в школе на Победе и перешёл в вечернюю школу, которую так и не окончил, поскольку с утра до ночи пропадал в мотоклубе и на занятия не ходил. Подошло время службы в армии. 10 сентября 1962 года вышла Директива Генерального штаба Вооружённых Сил СССР, в которой предписывалось создать в составе Киевского военного округа 9-ю отдельную бригаду специального назначения (воинская часть 83483). Она была создана в городе Кировограде. Именно в эту элитную бригаду и призвали служить Виталия, учитывая его прекрасную антропометрию и успехи в мотоспорте. К слову. Он был невысокого роста, зато сильный и очень крепкий – широкоплечий и с хорошо развитой мускулатурой. Мне он всегда напоминал борца вольного стиля. При этом он был импозантным мужчиной, на которого обращали внимание девушки. Армия закалила Виталия, он возмужал и физически окреп. Всё это здорово помогло ему после демобилизации, когда он продолжил занятия мотоспортом.

О спортивных успехах Виталия Грабовца можно рассказывать и рассказывать. Я лишь ограничусь коротким обзором. Сообщу, что в то время у нас не было узкой специализации, и все мы были универсальными гонщиками. Мы выступали в мотокроссе, мотогонках на ипподроме, шоссейно-кольцевых гонках (ШКГ), спидвее и ледовом спидвее. Результаты в этих дисциплинах, как и в некоторых других, шли в зачёт областям УССР по линии ДОСААФ. Такая «обязаловка» и сделала нас универсалами в мотоспорте. Первый успех пришёл к Грабовцу 9 декабря 1962 года, когда он – 17-летний юноша – в классе 125 куб.см занял первое место в областных соревнованиях, посвящённых Дню Конституции, что проходили в Александрии. За свою спортивную карьеру Виталий выступал в разных классах мотоциклов, однако его любимая

кубатура – 350 куб.см. Укажу лишь те гонки, где он занимал первые места. Первенство УССР по мотогонкам на ипподроме, Одесса, 24-27 августа 1967 года – первое место в классе 350 куб.см. Республиканский традиционный мотокросс на приз С. М. Кирова, Кировоград, 26 октября 1969 года – первое место в классе 350 куб.см. Первенство и финал V Спартакиады УССР по мотогонкам на ипподроме, Одесса, 11 июля 1970 года – первое место в классе 350 куб.см. Первенство УССР по шоссейно-кольцевым гонкам, Минск, 21 мая 1972 года – первое место в классе 350 куб.см. В это сейчас трудно поверить, НО!!! В 1970 году в мотоспорте Украины не было такой дисциплины, как шоссейно-кольцевые гонки (ШКГ). При этом кольцевые мотогонки были весьма популярны в СССР и особенно в республиках Прибалтики – Эстонии, Латвии и Литве. Виталий Грабовец вместе со своим одноклубником Владимиром Сушиным стали пионерами ШКГ в УССР. В 1971 году впервые проводилось лично-командное первенство УССР по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Поскольку своей трассы для кольцевых гонок в Украине не было, эти соревнования состоялись в Минске. В той дебютной гонке 19-20 июня 1971 года в Минске, В. Грабовец занял третье место в классе 350 куб. см, в 1972 году – стал чемпионом УССР в этой же кубатуре, а 28 апреля 1974 года занял второе место в этом же классе. С 1975 года такие гонки проводятся на трассе спорткомплекса «Чайка» в Киеве. В течение ряда лет Виталий Грабовец входил в состав сборной команды УССР по мотогонкам на ипподроме и ШКГ и принимал участие в первенствах СССР в этих дисциплинах.

Виталий обожал быть лидером. Он всегда к этому стремился и в жизни, и в спорте. Любил он и покрасоваться, часто играя на публику. Например, проезжая на заднем колесе большое расстояние, он при этом смотрел не вперёд, а в сторону зрителей, если это было на трассе мотокросса, или на пешеходов, если такие трюки он делал на дорогах общего пользования (как на дорожном мотоцикле, так и на кроссовом, по дороге на трассу мотокросса или с трассы). Иногда это он делал на грани риска. Грабовец был действительно бесстрашным и неисправимым лихачом...

...Никогда не забуду, как в 1968 году мы несколько раз с В. Грабовцом ездили в Кремгэс, позже переименованный в Светловодск (по некоторым данным в 1969 году, а по другим – в 1970). – А зачем вы туда ездили? – спрашивает любознательный читатель. Отвечаю. Мы ездили туда за вяленой рыбой! Не удивляйтесь, ведь в СССР это было время тотального дефицита на всё! В Александрии вяленой рыбы нельзя было найти и днём с огнём, вот и делали мы вояжи в соседний город, что находится на берегу Кременчугского водохранилища. Ездили мы на дорожном мо-

тоцикле Виталика. Быть пассажиром, когда за рулём Виталька, мог не каждый, ведь ехал он полный газ, невзирая на состояние дороги! Я к этому привык и не реагировал на большую скорость и манеру спортивной езды своего друга. В том месте, где трасса проходит по хвойному лесу, на дороге была небольшая волна, и Виталий обязательно делал прыжок, как на мотокроссе! При этом мы оба в унисон орали от восторга! Чем мне нравились эти поездки, так это тем, что на отдельных участках трассы мой друг доверял мне управление мотоциклом, хотя у меня на тот момент ещё не было удостоверения водителя. Я тоже ехал быстро и Виталий мне иногда громко говорил: – Сбрось газ! Сбрось газ, я тебе сказал! Отмечу, что эти поездки всегда обходились без приключений и домой мы возвращались с вяленой рыбой и весьма довольные.

Жизнелюб и весельчак, Виталий всегда был Душой любой компании. А если он брал в руки баян и начинал играть и петь, то тут же оказывался в центре внимания, что он очень любил. Играл он действительно виртуозно и пел здорово! При исполнении песен, он улыбался своей неотразимой улыбкой, топал в такт ногой, наклонял корпус то влево, то вправо, как бы пританцовывая... Словом, исполнение каждой песни он превращал в театр одного актёра. Такое не забудешь никогда! Я до сих пор помню некоторые слова из песен его репертуара. Вот они:

Подставляйте ладони,
Я насыплю вам солнца,
Поделюсь теплым ветром,
Белой пеной морской,
А впридачу отдам эту песню –
Вы возьмите ее с собой...

Или эта песня:

Как всегда, мы до ночи стояли с тобой,
Как всегда, было этого мало,
Как всегда, позвала тебя мама домой,
Я метнулся к вокзалу.

Опять от меня сбежала
Последняя электричка,
И я по шпалам, опять по шпалам
Иду домой по привычке.

Иногда В. Грабовец брал баян с собой в поездки на соревнования. Для нас – мотогонщиков клуба – это был подарок судьбы, ведь Виталик без усталости играл и пел, и время в поездке пролетало незаметно. Вот и

пришла пора рассказать о нашем легендарном автомобиле ГАЗ-51 для перевозки людей, как я обещал. Машина имела государственный регистрационный номер 64-24 КДБ. В то время на Кировоградщине были популярны серии КДА и КДБ. В народе люди «расшифровывали» это так: КДА – каждый день авария и КДБ – каждый день беда. Слава Богу, за всё время верной службы нашего автомобиля ни аварий, ни беды не было ни разу. Так вот, наш фургон для перевозки людей, который мы называли просто «будка», имел два окна – одно слева и второе справа и две двери – справа по ходу движения для посадки и высадки людей и сзади, через которую можно было загрузить, например, мотоцикл или другой груз не очень большого размера. Этим автомобилем наша дружная команда совершала, бывало, дальние поездки – в Кадиевку Луганской области (позже Стаханов Ворошиловградской области) и Ровно (Ривне) на гаревые гонки, на мотокроссы во Львов, Краснодар, Донецк, Днепрпетровск и другие города. При этом фургон всегда был забит до отказа. Мы плотно сидели на двух невысоких лавочках, что были по бокам фургона. И никто не страдал, всем было хорошо – в тесноте, да не в обиде! Зимой наша «будка» тоже не простаивала, а возила нас на гонки. Стационарного отопления там не было, и мы грелись с помощью... паяльной лампы! Нам выедало глаза, дышать тоже было нелегко, а мы не стонали, мы были всем довольны! Вот, что значит молодость!

В 1976 году тренер мотоклуба ДОСААФ города Днепрпетровска, заслуженный тренер СССР Владимир Николаевич Мунштуков, который тренировал меня в период моей учёбы в Днепрпетровском горном институте (1970-1975 годы), предложил Виталию Грабовцу должность механика мотоклуба. Оклад здесь был больше, чем в Александрии и Грабовец переезжает в этот красавец-город на Днепре. До беды оставалось совсем немного времени...

...Выписав в Днепрпетровске в мотоклубе путевой лист, где целью поездки было записано: обкатка двигателя мотоцикла, В. Грабовец на мотоцикле Ява для многодневных соревнований (эндуро) 8 июня 1977 года из Днепрпетровска приехал в родную Александрию. Эти мощные мотоциклы, из-за необычной формы рамы и крепления на ней двигателя, англичане называли «Летающий банан» на соревнованиях The FIM 39th International Six Days' Trial, проходивших в 1964 году в Эрфурте (Германская Демократическая Республика – ГДР). На них разрешалось ездить по дорогам общего пользования, при наличии государственного регистрационного номера. Из недавнего рассказа родной сестры Виталия Любы следует, что он приезжал домой решить некоторые личные вопросы и на 40 дней к Сергею Кобзарю. Нужно сказать, что Сергей жил

на Победе и занимался в мотосекции. Накануне он погиб, разбившись на личном мотоцикле где-то в районе мостов возле стадиона «Шахтёр» (теперь «Ника»). О последующих событиях рассказал мой первый тренер А.М.Лагутин в 1977 году. Виталий Грабовец заехал в секцию 9 июня. В этот день поминали Сергея. Анатолий Мефодиевич сказал ему, что на поминки поедет все вместе. Однако тот не стал ждать команду, а поехал в дом, где жил Кобзарь, один. Здесь он выпил довольно много самогона, практически не закусывая, и собрался уезжать. Его пытались удержать, видя его состояние, и даже сняли колпачок свечи зажигания, как утверждает Люба Грабовец. Это его не остановило. Он завёл мотоцикл и выехал со двора. К сожалению, далеко Виталька не уехал. Он дал полный газ и, с бравадой, поехал на заднем колесе по улице, повернув голову в сторону двора, где он только что был. Поэтому он не видел, что дорога делает поворот, а на траектории движения мотоцикла находится столб. В него он и врезался на большой скорости. В больнице боролись за его жизнь, однако 10 июня он скончался, не дожив один день до своего 32-летия. У него остались двое маленьких сыновей – Юрий, родившийся 16 октября 1971 года и Сергей, появившийся на свет 11 декабря 1973 года. В 1977 году рассказ Мефодиевича дополнил Виктор Иванович Нестеров, сказавший мне, что на лице Виталия не было ни одной ссадины. Он лежал в гробу, как живой. Основной удар пришёлся на грудную клетку. Помню, что слушая это, я сдерживал себя, чтобы не разрыдаться, однако слёзы, всё же, катились по моим щекам... Я потерял своего замечательного друга. Похоронили Виталия Грабовца на кладбище у Спортивной трассы «Вербовая Лоза». Мне в жизни его очень не хватает...

Быстрые километры Владимира Сушина

Ведущий гонщик, механик и тренер александрийского Автомотоклуба (АМК) ДОСААФ Владимир Илларионович Сушин родился 4 февраля 1949 года в Александрии. С начальных классов школы Володя проявлял интерес к моделированию и конструированию. Это и привело его в кружок авиамоделизма, где он своими руками создавал модели самолётов. Работал он очень старательно, скрупулёзно доводя свои изделия до совершенства. Успех к нему пришёл 29 июня 1962 года, когда он со своей моделью резиномоторного самолёта занял второе место в областных соревнованиях в Кировограде. Однако его тянуло к мотоциклам. И вскоре после тех памятных соревнований он переступает порог мотоклуба. Тренер Анатолий Мефодиевич Лагутин, видя, как горят глаза у парня, после стандартной процедуры, принял 13-летнего Володю в секцию.

Его наставниками стали опытные гонщики Владимир Воронько, у которого было логичное прозвище – Ворона и Виктор Нестеров, с непонятным прозвищем, о происхождении которого история умалчивает, – Жучка. Их шефство на первом этапе заключалось в том, чтобы загрузить новичка работой – от подтяжки спиц на колёсах мотоцикла и до наведения порядка в помещении секции. Володя не боялся любой работы, включая черновую, и всё выполнял с присущей ему ответственность. Пришло время, и Мефодиевич выделил В. Сушину кроссовый мотоцикл в полностью разобранном виде. Глядя на эту кучу железа, Владимир не расстроился, а обрадовался. Теперь и у него будет свой мотоцикл! На сборку техники ушло немало времени, а когда всё было готово, Сушин приступил к тренировкам. И сразу стало понятно, что из этого мальчишки в будущем получится хороший гонщик. Буквально с каждой тренировкой росло мастерство юного спортсмена, что заметил Мефодиевич. Он и выделил Владимиру более новый и мощный кроссовый мотоцикл. Отсутствие удостоверения водителя мотоцикла не позволяло Сушину участвовать в гонках, о чём он мечтал. И лишь в 1965 году, когда ему исполнилось 16 лет, он получил «права». Теперь дорога на соревнования была открыта. Однако его первым официальным стартом был не мотокросс. Володя принял участие в соревнованиях по фигурному вождению мотоцикла в рамках третьей Спартакиады Александрийского района по техническим видам спорта в селе Девичье Поле 8 июля 1965 года, где занял второе место. А в мотокроссе Владимир начал с победы. В Молдавии, в городе Бельцы, 24 апреля 1966 года, он стал победителем в VI

традиционном мотокроссе на приз Юрия Гагарина в классе 175 куб.см среди юношей. Это был действительно серьёзный успех александрийца. От гонки к гонке юноша Сушин, в прямом и переносном смысле, наращивал мускулы и ехал всё быстрее и быстрее. Вот некоторые его личные результаты того времени: третье место в классе 175 куб.см среди юношей в первенстве УССР по мотокроссу – Полтава, 18-19 июня 1966 года; третье место в классе 175 куб.см среди юношей в матчевой встрече по мотокроссу – Кировоград, 24 июля 1966 года; третье место в классе 175 куб.см среди юношей в зональных республиканских соревнованиях, посвящённых Дню Конституции – Полтава, 4 декабря 1966 года; второе место в классе 175 куб.см среди юношей в традиционных республиканских соревнованиях на приз Кирова – Кировоград, 24 апреля 1967 года; второе место в классе 125 куб.см среди юношей в первенстве УССР по мотогонкам на ипподроме – Одесса, 24-27 августа 1967 года; первое место в классе 175 куб.см среди юношей в межклубном соревновании по мотокроссу – Кировоград, 4 февраля 1968 года. Важный для меня факт. На трассе возле мебельной фабрики 20 октября 1967 года проходила тренировка. Я был личным механиком у Владимира Сушина, который в красивом стиле проходил круг за кругом. В паузе он дал мне проехать на своём мотоцикле, предварительно рассказав, как переключать передачи. Я проехал не по трассе, а по прямой – туда и обратно. Это была моя первая в жизни поездка на мотоцикле, да ещё и на кроссовом! Кто-то из присутствовавших запечатлел этот момент на мой фотоаппарат «Чайка», который был по классу таким же, как и простенькие фотоаппараты «Смена», очень популярные в то время у начинающих фотолюбителей.

Такими результатами Владимир Сушин обратил на себя внимание тренера Спортивного клуба армии (СКА) Львова Владимира Яковлевича Бондарчука, которого я уже упоминал в разделе «Непобедимый Станислав Комлик». Когда пришёл срок службы в армии, он и забрал Владимира Сушина в свою команду. В этом же разделе я сообщал о том, что Владимир Сушин, Алексей Кибирин и Владимир Кавинов пришли в клуб одновременно, после карантина в артиллерийской части в Тернополе.

Сильный состав команды армейцев Львова позволял им успешно выступать не только в первенствах УССР, а и в первенствах Вооружённых Сил Советского Союза, и в первенствах СССР. Конкуренция внутри команды привела к росту мастерства каждого из её членов, включая Сушина. Он за короткий срок выполнил норматив мастера спорта. Это звание ему присвоили в 1969 году. И всё бы хорошо, да на одной из тренировок на трассе «Майоровка», на которой во времена СССР проводились эта-

пы чемпионатов мира, Владимир Сушин и Владимир Кавинов схлестнулись между собой. На сложном отрезке трассы Владимир Сушин на большой скорости упал, и подножка пробила ему левую ногу. В госпитале ему сделали непростую операцию. Он немало времени провёл в этом военном медицинском учреждении и после выписки ещё долго восстанавливался...

После демобилизации в 1970 году Владимир Сушин вернулся в Александрию и устроился на работу в родной Автомотоклуб ДОСААФ на должность инструктора по вождению грузовых автомобилей. Эта работа практически совсем не оставляла времени для занятий спортом и вскоре его перевели на должность инструктора-методиста по спорту. Это было то, что надо! Фактически Сушин стал надёжным помощником у Анатолия Мефодиевича Лагутина. «Это большое счастье, когда твоё увлечение становится ещё и основной работой» – вспоминает Владимир Илларионович (наш разговор состоялся 15 января 2022 года). Теперь он занимался молодёжью и при этом сам активно тренировался и участвовал в гонках.

Первыми соревнованиями после демобилизации для В. Сушина были первенство УССР и финал V Спартакиады по мотогонкам на ипподроме в Одессе 11 июля 1970 года, где он занял третье место в классе 175 куб. см и был включен в состав сборной команды республики.

Особо нужно отметить, что Владимир Сушин вместе со своим товарищем по команде Виталием Грабовцом стоял у истоков шоссейно-кольцевых гонок (ШКГ) в УССР, которые начали зарождаться в республике в 1970 году. А уже в 1971 году состоялось первое в истории мотоспорта лично-командное первенство УССР. Поскольку специальной трассы для ШКГ в Украине не было, в 1971 – 1974 годах такие соревнования проводили в Минске. И лишь с 1975 года, когда была сдана в эксплуатацию автототрасса, они стали проводиться на спорткомплексе «Чайка» в Киеве. Трасса в столице Белоруссии стала для Сушина счастливой. Так, 21 мая 1972 года он стал чемпионом УССР в классе 175 куб.см, а 28 апреля 1974 года здесь же он завоевал серебряную медаль в этом же классе. В то время он входил в состав сборной команды УССР по ШКГ и участвовал в первенствах СССР в Таллинне, Вильянди, Риге и Каунасе.

Успех сопутствовал Володе и в ипподромных гонках. В Одессе 23 июля 1972 года он стал чемпионом УССР в классе 175 куб.см и в составе сборной команды республики принимал участие в первенстве СССР.

Пробовал Владимир свои силы и в ледовом спидвее. В далёкой-далёкой Пензе 7 февраля 1971 года он, не имея опыта, выступал в личном первенстве СССР по мотогонкам на льду и в упорной борьбе с масти-

тыми гонщиками дошёл до полуфинала в классе 175 куб.см. В городе Сумы 8-9 января 1977 года Владимир лихо ехал по ледяному овалу и занял первое место в классе 125 куб.см в первой зимней республиканской Спартакиаде по ВТВС (Военно-технические виды спорта). И это далеко не все достижения нашего гонщика от Бога.

Увы, не всё было гладко в спортивной карьере нашего талантливоего спортсмена. В 1974 году, когда Сушину было 25 лет, на первенстве СССР по ШКГ в Таллине у него на мотоцикле оборвало шатун, который пробил картер и заблокировал коробку переключения передач. Скорость была большой, и когда двигатель заклинил, Владимира с мотоциклом выбросило за пределы трассы. При этом он ударился о сосну и сильно травмировал шейные позвонки и позвоночник в целом. На месте той аварии, из-за вылившегося на трассу масла, упало ещё восемь гонщиков, и организаторы остановили заезд. Однако этого не видел Владимир. В это время его везли в реанимационное отделение центральной больницы Таллина. Об этом ему рассказали позже. Радует то, что те восемь спортсменов сильно не пострадали. В этой больнице, закованный в гипс, Володя пролежал два месяца. Потом его выписали, укрепив на шее воротник Шанса – шейный бандаж, который стал ему спутником на долгое время. Слава Богу, что всё закончилось благополучно, и Сушин вернулся в спорт.

А ещё известен Владимир Илларионович тем, что в паре с Иваном Парфентьевичем Карабовским, создал первый в городе спортивно-кроссовый автомобиль (СКА) багги. А уже 28 апреля 1982 года он завоевал серебряную медаль на чемпионате УССР по автокроссу на СКА багги в Кировограде. С того же года в автокроссах на СКА багги начал участвовать Валерий Марченко, вскоре выполнивший норматив мастера спорта. К сожалению, его уже нет среди нас... А В. Сушин в автокроссах стал участвовать на автомобиле УАЗ, который сам и подготовил. Всё это и положило начало популярному в Александрии автоспорту.

Ещё об одной неотъемлемой черте Владимира Илларионовича. Ранее в обиходе не было слова тюнинг двигателя. Говорили форсирование. В. Сушин – признанный специалист по форсированию двигателей мотоциклов. Повторюсь. Такие люди часами что-то «химичили» с двигателями и в народе их называли «химиками». Володя в этом плане не уступал своему учителю – Анатолию Лагутину. На гибком валу он без усталости работал день за днём, меняя фазы газораспределения, пока не доводил двигатель до совершенства. И такие движки приносили победы и призовые места ему самому и одноклубникам. За всю историю нашего клуба

лишь А. Лагутин и В. Сушин смогли достичь вершин в этом очень сложном и тонком деле.

О таком важном моменте в жизни моего друга. Как-то в секцию пришла молодая стройная и красивая девушка Люда. Она хотела заниматься мотоспортом, и Мефодиевич принял её без вопросов, потому, что в соревнованиях по ипподромным и шоссейно-кольцевым мотогонкам в команде обязательно должна быть представительница прекрасной половины человечества. Между Людмилой и Владимиром сразу возникли дружеские отношения, вскоре переросшие в любовь. Как опытный специалист, Володя всячески помогал Людмиле в настройке мотоцикла. Она ехала быстро и вскоре выполнила норматив кандидата в мастера спорта. Ещё два года Владимир ухаживал за Людмилой, а в 1975 году эта прекрасная пара официально оформила свои отношения. С тех пор они единое целое и вместе идут по жизни, поддерживая друг друга в любых ситуациях.

...Жизнь Владимира Сушина оказалась весьма урожайной на спортивные трофеи. А если сложить все те быстрые километры, которые он проехал в гонках, получится впечатляющая цифра. Анатолий Мефодиевич Лагутин (родился 23 февраля 1927 года в Харькове – умер 23 ноября 1996 года в Александрии) всегда гордился своим любимым учеником. И мы гордимся воспитанником александрийского мотоклуба Владимиром Илларионовичем Сушиным, который является примером для молодёжи.

Прорыв в Европу

С позиции прожитых лет, могу сказать, что вся моя жизнь шла по нарастающей. Я ставил определённую цель, на каком-то её этапе, и упорно к ней шёл. А достигнув, не останавливался, а намечал новый рубеж и со временем покорял его. Это и позволило мне достичь определённых успехов в жизни, включая спорт и журналистику. Занимаясь мотоспортом, после позитивных перемен, в плане более свободных поездок за границу, я постоянно думал об участии украинцев в мотокроссах в Европе. А вот как это осуществить, конкретного плана у меня не было. И тут помог Его Величество Случай.

Комментируя международные соревнования в Черновцах осенью 1990 года, я познакомился с двумя представителями польского мотокросса – Марьяном Зупой (Marian Zupa) из Гданьска (Gdańsk) и Марьяном Абрамовски (Marian Abramovski) из Ольштына (Olsztyn). Они и пригласили меня с командой на мотокросс в Польшу. Вскоре от Марьяна Зупы пришло официальное приглашение на поздний осенний международный мотокросс в город Глогув (Głogów), что находится на крайнем Западе Польши (207 километров до Берлина). Туда я и отправился вместе с александрийским гонщиком Дмитрием Скичко, который выступал на устаревшем мотоцикле ЧЗ-500. В классе 500 куб.см стартовало более 50 участников. Практически все эти гонщики вели борьбу на современных конкурентоспособных мотоциклах преимущественно известных японских фирм: Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki. Мастер спорта Д. Скичко в первом заезде в результате нелёгкой борьбы занял седьмое место. А во втором пересёк линию финиша четвёртым, что позволило Дмитрию в итоге занять пятое место в абсолютном зачёте и первое среди участников на мотоциклах ЧЗ-500. Александрийская газета «Ленінський прапор» за 20 ноября 1990 года опубликовала статью «Кордон перейшов... мотокросс», где подробно описывалось это событие, ставшее для меня и Дмитрия Скичко знаковым. Именно тогда мы сделали вывод, что без современных кроссовых мотоциклов нам в Европе делать нечего. А ещё я решил открыть, во что бы то ни стало, свой частный спортивный клуб и назвать его «Европа-кросс». НО!!! Для этого потребовалось долгих два года...

В добившейся своей независимости Украине начала свободно «ходить», как тогда говорили, «твёрдая» валюта. По большей части – немецкие марки и американские доллары. Те, кто имел такую валюту, могли купить и современный кроссовый мотоцикл. НО!!! Где её взять, эту самую валюту? Выручил Николай Лавренко. Он в то время работал,

если не ошибаюсь, с Аргентиной и его предприятие располагало довольно солидными валютными ресурсами. В 1992 году Николай Николаевич Лавренко, впервые в истории мотоспорта города над Ингульцом, приобрел для Дмитрия Скичко кроссовый мотоцикл Honda с объёмом двигателя 250 куб. см. Это был настоящий прорыв в мотокроссе Александрии и, образно говоря, ключик к интернациональным мотокроссам в Старом Свете!

Скажу, что в том же 1992 году мне, как тренеру и менеджеру, удалось трудоустроить мастера спорта Дмитрия Скичко в польский клуб «Stomil Olzstyn» для участия в чемпионате Польши. Несколько позже, благодаря своим тёплым дружеским связям с руководителем Автомотоклуба «Глогув» Анджеем Налепкой (Andrzej Nalerka), Дима был включён в состав этого клуба. Добавлю, что богатым финансовым спонсором Автомотоклуба «Глогув» был местный медеплавильный завод (huta miedzi) и от этого мы только выиграли.

А 18 октября 1992 года на этом же мотоцикле Honda Дима Скичко выступил в одном из самых престижных мотокроссов на планете, который проходил в Голландии на побережье, а точнее – на пляже Северного моря – «Вероника бич рейс» (Veronica beach race) в Хук-ван-Холланд – пляжном районе города Роттердама, где имеется паромная переправа, и показал высокий результат.

Пока мы (автор этих строк, Дмитрий Скичко, Юрий Нос и Сергей Вялых) находились в Нидерландах, 20 октября 1992 года было подписано распоряжение исполкома Александрийского городского совета о регистрации Устава частного Спортивного клуба «Европа-кросс», где я был единственным учредителем. С этого момента наши возможности существенно расширились и поездки за границу на интернациональные соревнования стали нормой. Таким образом, у истоков создания Спортивного клуба «Европа-кросс» стояли, по сути, два человека – мастер спорта Дмитрий Скичко, как гонщик и Вячеслав Чебышев, как менеджер и тренер.

Шёл 1992 год. Украина уже делала первые шаги в условиях независимости. Однако распад СССР принёс не только позитив, сделав Украину самостоятельной державой, но и массу негатива. Например, в спорте прекратили своё существование национальные сборные команды (они комплектовались из представителей всех пятнадцати братских республик страны Советов), ведь их не может быть у несуществующего государства. Коснулось это, естественно, и мотоспорта. Лучшие украинские гонщики, которые входили в состав сборной команды СССР по мотокроссу, оказались на обочине большого спорта, ведь они были лишены

возможности принимать участие в соревнованиях за рубежом. Украинская федерация мотоспорта в то время была лишь на пути становления, а национальная сборная державы по мотокроссу отсутствовала. Вопрос стоял жёстко — быть или не быть украинскому мотокроссу на международной арене. К тому времени я уже имел дружеские спортивные связи со многими мотоклубами Европы и практику участия в интернациональных соревнованиях в станах Старого Света. Имея большой опыт (напомню, что в мотоспорт пришёл жарким июлем 1967 года, когда мне было четырнадцать лет), чётко понимал в тот момент, что исправить ситуацию может лишь создание независимого, а значит — частного клуба, который смог бы обеспечить участие лучших украинских гонщиков в мотокроссах за рубежом. Всё это и явилось предпосылкой для создания автором этих строк частного профессионального многопрофильного спортивного клуба «Европа-кросс». Все необходимые для этого документы были подготовлены мной и поздней осенью 1992 года сданы на регистрацию в местные органы власти. Как я уже сообщал, эта спортивная организация была зарегистрирована в то время, когда я с командой находился на соревнованиях в Нидерландах (клуб «Европа-кросс» стал если не первым, то одним из первых частных мотоклубов на территории бывшего Советского Союза). Та гонка в Голландии стала памятной потому, что всё было впервые. Сложным был вопрос открытия виз Нидерландов и транзитных виз Германии (тогда ещё не было Шенгенского соглашения) всем членам команды — александрийцам Вячеславу Чебышеву, Юрию Нос, Сергею Вялых и Дмитрию Скичко. Он был успешно решён, благодаря активной помощи начальника консульского управления МИДа Петра Сардачука (в то время), с которым мне удалось встретиться лично (!). Вот как об этом событии написал журнал «Сигнал» №7 за июль 1998 года в обзорной статье «Они представляют Украину» (цитата): «Год 1992-й. Господин Сип де Вит, владелец концерна Benelux Motors из города Хехтель-Эксель (Бельгия), приглашает клуб «Европа-кросс» (здесь неточность, ибо Сип де Вит приглашал не клуб, Устав которого ещё не был зарегистрирован, а персонально членов нашей команды, которые указаны выше) принять участие в престижном пляжном мотокроссе «Вероника — Бич рэйс» в городе Хук-ван-Холланд (Голландия) в октябре месяце, который проводился в двенадцатый раз. На 18-километровой замкнутой трассе, проложенной в сплошных песках прибрежной полосы Северного моря, борьбу вели более тысячи (!!!) участников из двадцати четырёх стран мира. Выступление александрийского мастера спорта Дмитрия Скичко, несмотря на дебют и присутствие грозных соперников, было выше всяких похвал, хоть он и не занял призового места. Важность этого мото-

кросса в дальнейшей судьбе клуба трудно переоценить. Первый блин не вышел комом. Окно в Европу было прорублено».

Ещё одной важной вехой в истории SC EUROPA-CROSS стало участие гонщиков клуба в июле 1994 года в розыгрыше «Кубка Балтийского моря» (Ostseepokal) в германском городе Вольгасте, где мастер спорта международного класса Александр Морозов, подписавший в том же году контракт с александрийским клубом, в условиях жесточайшей конкуренции с ведущими пилотами Старого Света, завоевал серебряный «Кубок Балтийского моря». После этого в клубе стало доброй традицией ежегодно в июле выезжать командой на месяц и более за границу и принимать участие в самых престижных интернациональных мотокроссах в разных странах Европы. Насыщенным спортивными событиями для клуба выдался и 1995 год. Саша Морозов в Вольгасте вновь завоёвывает «Кубок Балтийского моря», – на сей раз бронзовый. Успешно выступили спортсмены спортивного клуба «Европа-кросс» на «Трофее Жоэля Роберта» в городе Акселе (Бельгия) и в бельгийском Ниме в международном мотокроссе. Основным успехом в 1996 году стал серебряный «Кубок Балтийского моря», который в очередной раз завоевал лидер команды и один из самых титулованных украинских мотокроссменов современности Александр Морозов. Нужно прямо сказать, что столь успешные выступления александрийских гонщиков на территории от Днепра до побережья Северного моря, позволили SC EUROPA-CROSS за короткий срок добиться высокого рейтинга на внутренней и международной спортивных аренах.

Нельзя обойти вниманием, можно сказать, судьбоносный для клуба 1999 год, когда он изменил форму собственности. В газете «Олександрійський тиждень» за 1.07.1999 года в материале «СК «Европа-кросс» – жив!» было опубликовано интервью со мной на эту тему. Приведу отрывок из него: «Надо отметить, что наш клуб до настоящего времени остаётся единственным в масштабах бывшего СССР, который за столь короткий срок сумел достичь впечатляющих результатов на международной арене и продолжает укреплять свои спортивные связи с зарубежными мотоциклистами, а наши гонщики являются желанными участниками самых престижных интернациональных турниров. На основе нашего Устава были открыты спортивные клубы в Артёмовске, Димитрове (Донецкая область), Цюрупинске (Херсонская область), Архипо-Осиповке и Лабинске (Краснодарский край, Россия). Словом, нам есть чем гордиться. Почему же закрывается клуб? Дело в том, что СК «Европа-кросс» прекращает свою деятельность как частный клуб и становится общественной организацией. То есть, речь идёт об изменении

формы собственности: с частной – на коллективную. Это вызвано тем, что наша больная законодательная государственная политика, особенно налоговая, в каждом частном предприятии, в том числе и в спортивном клубе, видит почему-то противника. Поэтому мы и имеем то, как говорил Л.Кравчук, что имеем. А вот в соседней Польше, которая поднималась на моих глазах, частный капитал сыграл решающую роль в экономическом росте страны и его бережно охраняет и поддерживает государство. Таким образом, спортивный клуб сохраняет своё название – «Европа-кросс», эмблему (логотип), почтовый и юридический адреса. А вот код, банковские реквизиты, печать, штамп – изменяются. Но главное, что остаётся неизменным, – это направление деятельности клуба. Поэтому мои земляки – любители спорта высоких скоростей – могут не волноваться. Я надеюсь, что в ближайшее время спортивный клуб «Европа-кросс» приготовит для них приятный сюрприз. Так что до встречи на «Вербовой Лозе»!

Успешно выступая в престижных международных мотокроссах в странах Европы, спортсмены клуба блистали своим мастерством в шоссейно-кольцевых гонках (ШКГ) в Украине. Так, в 2000 году команда клуба в составе Юрия Нос, Сергея Сокура и Вячеслава Чебышева по сумме двух этапов (первый этап проходил в Киеве на «Чайке», а второй – в Харькове на автодроме у аэропорта) стала чемпионом Украины в командном зачёте. Тогда чемпионом страны стал Сергей Сокур (класс 175 куб.см), а Юрий Нос (класс 250 куб.см) и Вячеслав Чебышев (класс 125 куб.см) завоевали серебряные медали. В роли тренера и механика команды выступил мастер спорта Владимир Сушин. Именно Владимир Илларионович очень качественно подготовил мотоциклы к гонке. Все гонщики команды выполнили норматив мастера спорта. Это звание им было присвоено в 2001 году. Спасибо, Владимир Илларионович!

Сообщу, что в период с 4 по 10 июня 2012 года в Санкт-Петербурге проходил Конгресс учредителей мотоклубов стран Северной и Восточной Европы. Среди тридцати четырёх участников был и автор этой публикации. Итогом того представительного мероприятия, в том числе, стало продление СК «Европа-кросс» на пять лет (до 2017 года) международной лицензии, позволяющей гонщикам клуба участвовать во всех международных мотокроссах, включая чемпионаты Европы и мира. Пролонгацию ещё на пять лет получили и другие базовые документы клуба, имеющие международный характер, что подтвердило его высокое реноме в мире моторов. Подробно об этом было рассказано в статье «Конгресс в Санкт-Петербурге», опубликованной в газете «Олександрійський тиждень» за 21.06.2012 года.

Кто же представлял SC EUROPA-CROSS во внутренних соревнованиях и за рубежом. В разные годы под флагом СК «Европа-кросс» выступали выдающиеся украинские спортсмены – мастера спорта и мастера спорта международного класса: Дмитрий Скичко, Александр Морозов, Анатолий Ефимов, Александр Скирда, Лариса Житинская (Козлова), Эдуард Казаченко, Виктор Левицкий, Константин Уткин, Александр Костыря, Сергей Сокур, Юрий Нос, Алексей Козловский, братья Валерий Доценко и Дмитрий Доценко, Роман Морозов и юные Дмитрий Чернов и Даниил Шаманский. Особо следует подчеркнуть, что Роман Морозов в 2005 и 2017 годах был чемпионом Европы по мотокроссу, а в 2007 и 2008 годах он был серебряным призёром чемпионата Старого Света. А Валерий Доценко стал пятым в Европе в 2006 году. Если говорить о гонках, в которых принимали участие эти бойцы в течение всей истории нашего клуба, то получится внушительный список. И каждое соревнование – это незабываемое событие, о котором можно долго-долго рассказывать. Я же приведу лишь основные достижения гонщиков Спортивного клуба «Европа-кросс» за границей:

- 2 miejsce. Mistrzostwa Polski w motocrossie. Polska, Szczecin, 10.07.1994
- 2.Platz. 31.Intern. Moto-Cross Ostseepokal, Deutschland, Wolgast, 17.07.1994.
- 3.Platz. 32.Intern. Moto-Cross Ostseepokal, Deutschland, Wolgast, 16.07.1995.
- 2.Platz. 33.Intern. Moto-Cross Ostseepokal, Deutschland, Wolgast, 21.07.1996.
- 2 miejsce. Międzynarodowe zawody w motocrossie. Polska, Lublin, 21.09.1997.
- 3 miejsce. Międzynarodowe zawody w motocrossie. Polska, Lublin, 21.09.1997.
- 1 miejsce. Międzynarodowe zawody w motocrossie. Polska, Lublin, 03.05.1998.
- 2 miejsce. Międzynarodowe zawody w motocrossie. Polska, Przasnysz, 28.03.1999.
- 2 miejsce. Mistrzostwa Polski w motocrossie. Polska, Sochaczew, 01.05.1999.
- 2 miejsce. Międzynarodowe zawody w motocrossie. Polska, Lublin, 03.05.1999.
- 3 miejsce. Międzynarodowe zawody w motocrossie. Polska, Lublin, 03.05.1999.

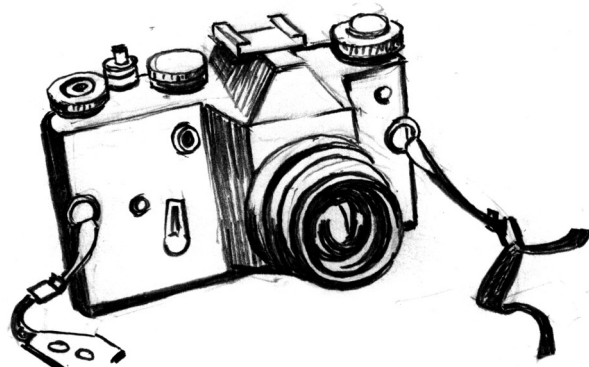
- 1 miejsce. Grand Prix Niepodległości Polski. Polska, Sochaczew, 11.11.1999.
- 3 miejsce. Grand Prix Niepodległości Polski. Polska, Sochaczew, 11.11.1999.
- 2 miejsce. Grand Prix Niepodległości Polski. Polska, Sochaczew, 11.11.2000.
- 1 miejsce. Puchar Europy Wschodniej w motocrossie. Polska, Lublin, 07.11.2010.
- 1 miejsce. 8. Runda Otwartych Mistrzostw Lubelszczyzny w Motocrossie w klasie Open A. Polska, Lublin, 07.11.2010.
- 1 miejsce. Zawody motocrossowe XXII Grand Prix Niepodległości im. Władysława Dudzińskiego. Klasa Open licencja «A». Polska, Sochaczew, 11.11.2010.
- 1 miejsce. Zawody motocrossowe XXII Grand Prix Niepodległości im. Władysława Dudzińskiego. Klasa 65 ccm. Polska, Sochaczew, 11.11.2010.
- 2 miejsce. Puchar Europy Wschodniej w motocrossie. Polska, Bychawa, 13.11.2011.

Как видите, нам действительно есть чем гордиться! Раскрою небольшой «секрет». Дело в том, что я очень не «дружу» со статистикой, и никогда не фиксировал результаты команды. Разве что, писал статьи о наших выступлениях. Поэтому, когда начал работать над книгой, пришлось «переворошить» огромную стопку газет и журналов. А больше всего помогли те спортивные трофеи нашего клуба, которые бережно хранятся в моём домашнем музее. Выше приведены надписи на табличках на завоёванных нами кубках. Теперь я понял, что к истории нужно относиться очень-очень бережно...

Закончу раздел цитированием последнего абзаца упомянутой выше статьи «Они представляют Украину» из журнала «Сигнал»: «Есть ли будущее у спортивного клуба «Европа-кросс»? Ответ однозначен – да, есть. Более того, по мере улучшения экономической ситуации в Украине, положительных изменений налоговой политики в отношении спорта, на горизонте александрийского профессионального мотоклуба будет всё меньше грозовых туч. Дай Бог, чтобы так и было...». Напомню, что эти строки были опубликованы в июле далёкого 1998 года. А жизнь продолжается...

Per aspera ad astra

Вот и завершил я работу над второй книгой дилогии – «Мотоспорт – моя жизнь!». Теперь эта и первая книга – «История мотоспорта Александрии в фотографии» представляют собой хрестоматию мотоспорта нашего районного центра. Не без гордости могу сказать, что ни в одном другом городе, в масштабах бывшего СССР, нет таких книг. Это уникальные издания, над которыми я работал более десяти лет. Чтобы двухтомник увидел свет, мне действительно пришлось изрядно потрудиться. Это была кропотливая и напряжённая работа, потребовавшая моей большой концентрации и забравшая уйму времени. Теперь всё это позади! И я очень счастлив! Свою миссию я выполнил, изложив историю мотоспорта города над Ингульцом в своих двух книгах. Уверен, что потомки по достоинству оценят мой труд.



ФОТОГРАФИИ





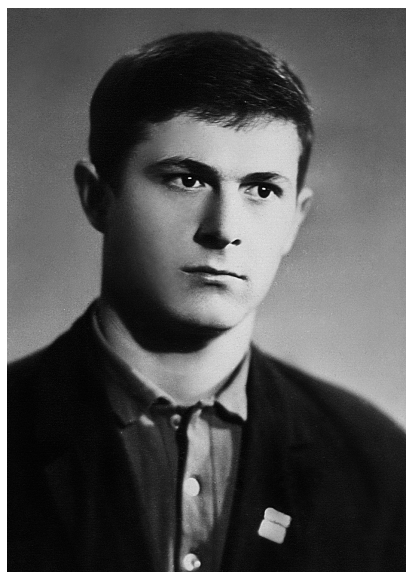
Анатолий Лагутин, 29.04.1989 года.



Анатолий Куприенко – первый мастер спорта по мотоспорту в Кироградской области.



Иван Парфентьевич
Карабовский. 1974 год.



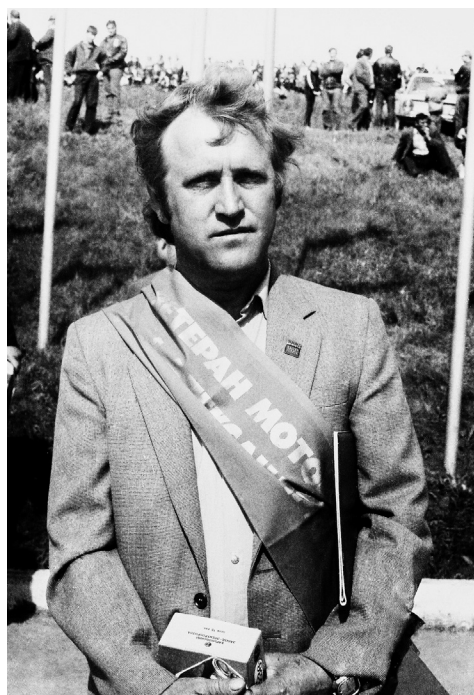
Станислав Комлик.



Виталий Грабовец –
чемпион УССР и V
Спартакиады 1970 года
по мотогонкам на ипподроме
в классе 350 куб.см.



Владимир Куприенко.
Чествование ветеранов мотоспорта
Александрии, 29.04.1989 года.



Владимир Сушин,
29.04.1989 года.



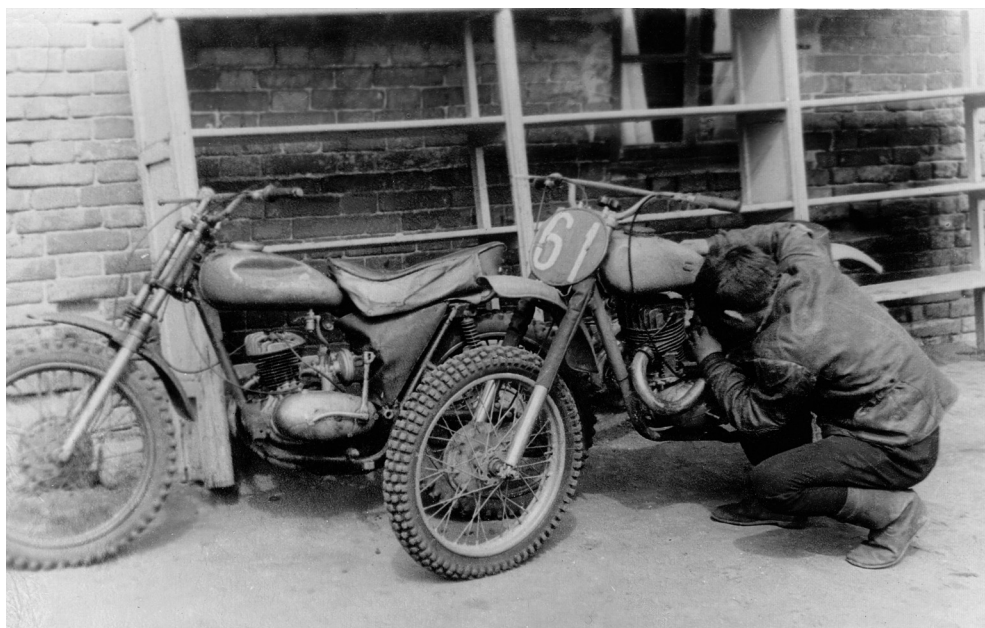
Дом, где я жил младенцем. После пожара 10 февраля 2016 года.



Дом возле мотоклуба, в котором был ОРС.



Виктор Иванович Нестеров, Анатолий Мефодиевич Лагутин, Виталий Андреевич Грабовец и неизвестный. Двор АМК ДОСААФ, 1965 год.



Виталий Грабовец во дворе АМК ДОСААФ по ул. Шевченко.
1965 год.



Виталий Грабовец во дворе АМК ДОСААФ по ул. Шевченко.
1965 год.



Виталий Грабовец во дворе АМК ДОСААФ по ул. Шевченко.
1965 год.



Земская аптека.



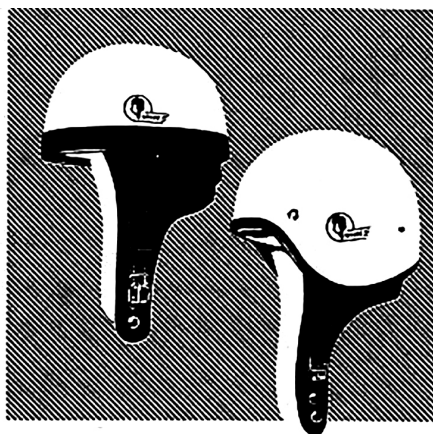
Молокозавод на заднем плане.

SCHUTZE DICH – TRAGE

Ein breites Sortiment an Motorschutzhelmen von höchster Leichtigkeit bei bester Qualität steht unserem Kundenkreis zur Verfügung. Fordere in den Fachgeschäften den „Perfekt“en Schutzhelm

VEB PERFEKT
1052 Berlin, Heinrich-Roller-Str. 14/17

Шлем ГДР Perfekt.



Sicherheit durch WILDE Sturzhelme

leicht, formschön und paßgerecht für
 MOTORSPORT · WASSERSPORT · WINTERSPORT
 FLUGSPORT · REITSPORT · TOURISTIK
 Für den internationalen Motorsport sind WILDE-HELM
 durch die FIM anerkannt.
 Alle siegreichen DDR-Mannschaften im internationalen
 Sportgeschehen tragen WILDE-Schutzhelme

M. E. WILDE KG · 705 LEIPZIG

Шлем ГДР WILDE.



Станислав Комлик в кругу болельщиков.
Первая гонка на Вербовой Лозе, 17–18.08.1968 года.



Привоз. Круг смелости.



Привоз. Круг смелости. Аверс.

Виталию
Грибовичу от
Руслана Коса
на память
о днях проведенных
в г. Одессе.
14/11/78.

Одесса Б. 28
Могилкова 120 кв 4.
Косому Р.М.

Привоз. Круг смелости. Реверс.



Проект наклейки. 1989 год.



Команда-чемпион Украины по ШКГ-2000. Владимир Сушин, Сергей Сокур, Вячеслав Чебышев, Юрий Нос.



Юрий Александрович Гугленко – президент СК Европа-кросс.



Дмитрий Скичко. Хорошее настроение.



Чемпионат Польши, Ольштын,
17.05.1992 года.



Чемпионат Польши, Ольштын,
17.05.1992 года.



Команда в Хехтель-Экселе. Вячеслав Чебышев, Сип де Вит,
Александр Морозов, Александр Скирда, Анатолий Ефимов,
Григорий Милитинский, Эдуард Казаченко. Бельгия, 1995 год.



Вячеслав Чебышев и Александр Морозов.
Германия, Вольгаст, июль 1996 года.



Вячеслав Чебышев и Сип де Вит.
Бельгия, город Хехтель-Эксель, 1995 год.



Отец и сын Морозовы. Александрия, 19 мая 2018 года.
Фото Светланы Калюжной.



Юный Даниил Шаманский, Владимир Чернов, Роман Морозов,
Дмитрий Чернов, Юрий Гугленко, Вячеслав Чебышев, Олег Авраменко.
«Вербовая Лоза», 20.05.2018.

Хроникально-документальное издание

Чебышев Вячеслав Алексеевич

МОТОСПОРТ – МОЯ ЖИЗНЬ!

Идея обложки: Вячеслав Чебышев

Дизайн обложки: Светлана Девчич

Компьютерная верстка: Василий Яценко