

Кафедра Теоретичних основ олімпійського та професійного спорту

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Навчально-науковий гуманітарний інститут

Кафедра Теоретичних основ олімпійського та професійного спорту

Спеціальність 017 Фізична культура і спорт

Освітня програма Олімпійський та професійний спорт

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Гарант освітньої програми

(підпис)

«__» _____ 20__ р.

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Студенту Стефанову Владиславу Миколайовичу

(Прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: Історичні аспекти розвитку вітрильного спорту
на Миколаївщині

Керівник роботи к.н. з фіз. вих, доцент Бірюк Світлана Валеріївна

Затверджені наказом ректора №__ від «__» _____ 20__ року

2. Термін подання роботи: листопад 2022 р.

3. Вихідні дані по роботі: _____

4. Перелік питань, що належать до розробки

1. Проаналізувати історію виникнення перших яхт-клубів в Україні та на Миколаївщині. 2. Розглянути розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині у різні історичні періоди.

5. Перелік презентаційних матеріалів Кваліфікаційн робота та презентація

5. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Бірюк С.В. доцент	20.09.2021	20.11.2021
2	Бірюк С.В. доцент	6.12.2021	20.05.2022
3	Бірюк С.В. доцент	1.03.2022	29.10.2022

6. Дата видачі завдання 20.09. 2021

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Номер	Назва етапів роботи	Терміни виконання етапів роботи	Примітка
1.	Обґрунтовано науковий апарат дослідження: проблема, мета, завдання. Проведено аналіз літературних джерел, статистичних звітів, матеріалів мережі Інтернет; вивчення документальних, історичних, архівних матеріалів.	вересень- грудень 2021 р.	
2.	Вивчалися архівні та історико – аналітичні матеріали з теми дослідження. Проводилися попередні консультації зі спеціалістами (тренерами, методистами СДЮСШОР «Яхт-клуб», ДЮСШ «Атлант» Миколаїв), збиралася інформація методами опитування, бесід, інтерв'юювання.	січень - червень 2022 р.	
3.	Здійснено літературне оформлення кваліфікаційної роботи, остаточний аналіз результатів дослідження, формулювання висновків і підготовку тез для участі у Міжнародній онлайн-конференції	вересень-листопад 2022 р.	

Студент


(підпис)

Стефанов Владислав Миколайович

(ПІБ)

Керівник роботи



Бірюк Світлана Валеріївна

ЗМІСТ

Лист умовних скорочень	5
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВІТРИЛЬНОГО СПОРТУ.....	9
1.1. Історія виникнення вітрильництва в світі.....	9
1.2. Історія виникнення перших яхт-клубів в Україні.....	11
1.3. Морські походи українських козаків - як історичне джерело вітрильного спорту України та Миколаєва.....	14
1.4. Історичний розвиток Яхт-клубів на Чорному морі	19
РОЗДІЛ 2. МЕТОДИ І ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЬ.....	21
2.1. Методи дослідження	21
2.2. Організація дослідження	21
РОЗДІЛ 3. РОЗВИТОК ЯХТ-КЛУБІВ І ВІТРИЛЬНИЦТВА НА МИКОЛАЇВщині.....	23
3.1. Період заснування і розвитку яхт-клубів в Миколаєві (1879-1917 рр.) ...	23
3.2. Період розвитку вітрильного спорту Миколаївщини у часи СРСР (1917-1991 рр.)	35
3.3. Період розвитку яхт-клубів Миколаєва за часів незалежності України (1991-2021 рр.).....	61
ВИСНОВКИ	70
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	76
ДОДАТКИ.....	80
Додаток А.....	81
Додаток Б.	82

Лист умовних скорочень

ВФУ – Вітрильна федерація України

ДЮСШ – дитяча юнацька спортивна школа

СДЮШОР – спеціалізована дитячо-юнацька спортивна школа олімпійського резерву

ДЮСШОР – дитячо-юнацька спортивна школа олімпійського резерву

КДЮСШ – комплексна дитяча юнацька спортивна школа

ДЮСВШ – дитячо-юнацька спортивна вітрильна школа

ЧСЗ – Чорноморський суднобудівний завод

НКИ – Николаевский кораблестроительный институт

НУК – Національний університет кораблебудування

СФК – Рада фізичної культури

ЦВК – Центральна виборча комісія

ГТО – Всеросійський фізкультурно-спортивний комплекс «Готов к труду и обороне»

ДСО – Добровільні спортивні товариства

МДУ – Миколаївського державний університет

МСМК – Майстер спорту міжнародного класу

МС – Майстер спорту

КМС – кандидат до Майстер спорту

ВСТУП

Актуальність. Вітрильний спорт - це професійний спорт моряків та корабелів. Предтечею вітрил на території України та Миколаєва були анти. Володіючи протягом тривалого періоду чорноморським узбережжям від Дунаю до Дону, анти набули значного морехідного досвіду [1,2].

Тисячоліття тому будувалися вітрильні військові кораблі. Створювалися торгові вітрильні судна (недарма казали: «Вітрила – це крила торгівлі»). Для багатьох народів судноплавство завжди було не лише необхідністю, а й розвагою. Часто вітрильники використовувалися для прогулянок і відпочинку. Але лише наприкінці XV століття сформувалася особлива гілка вітрильного мореплавання зі спеціальними суднами-яхтами, призначеними для змагань або для плавання заради задоволення [3].

Завдяки двом судноплавним річкам, Південному Бугу та Інгулу, що оточують місто Миколаїв з трьох сторін, воно завжди знаходилося у сприятливих умовах для розвитку в ньому вітрильництва.

Історичною основою розвитку вітрильного спорту в Миколаєві є моряки та корабели. З 1887 р. почався поступовий розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині і він триває до сьогодні, пройшовши різні етапи. Миколаївська область має велику військову та торгову морську історію, що сприяло швидкому розвитку та розповсюдженню вітрильного спорту в Миколаєві.

Із 28 літніх Олімпійських видів спорту вітрильний спорт є пріоритетним як для Миколаївської області, так і для України. За часів розвитку вітрильного спорту у Миколаєві було відкрито водноспортивні бази НУК, Комунаровец, Океан, ЧСЗ та ін. Всі керівники Миколаївських суднобудівних підприємств або були яхтсменами або активно підтримували вітрильний спорт. Поняття яхт-клуб в Миколаєві завжди поєднувало в собі всі бази та всіх яхтсменів на Миколаївщині. Досягнення значних висот в тренуванні

спортсменів дозволили у 2012 році на базі Миколаївського обласного яхт-клубу створити спеціалізовану дитячо-юнацьку спортивну школу Олімпійського резерву з вітрильного спорту. Яхт-клуб став кузницею підготовки яхтсменів високого класу, які продовжують історичні традиції пращурів [4, 5].

Багато історичних досліджень проведено з історії вітрильного спорту взагалі (Голубев А., 1907; Зубов Б.Н., 1990; Кісельов А.Ф., 2004; Первов Г.А., 2001 та ін.) та з історії вітрильного спорту Миколаєва, яка продовжується і зараз, тому вимагає подальших досліджень з метою дати оцінку ролі обласного яхт-клубу в розвитку вітрильництва за весь історичний період його існування.

Об'єкт дослідження – вітрильний спорт Миколаївщини.

Предмет дослідження – історичні періоди розвитку вітрильного спорту на Миколаївщині.

Мета дослідження - дослідити історичні аспекти та розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині.

Завдання дослідження:

2. Дослідити історико-архівну, науково-методичну літературу з проблеми.
3. Проаналізувати історію виникнення перших яхт-клубів в Україні та на Миколаївщині.
4. Розглянути розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині у різні історичні періоди.

Методи дослідження. Комплекс методів дослідження включав: аналіз та вивчення літературних джерел, статистичних звітів, матеріалів мережі Інтернет; вивчення документальних, історичних, архівних матеріалів.

Наукова новизна. Проаналізовано історичні періоди розвитку вітрильного спорту на Миколаївщині, як клубного спорту. Зібрано матеріал з розвитку яхт-клубів міста Миколаєва в різні періоди.

Практичне значення отриманих результатів. Матеріали роботи можуть бути використані в роботі тренерів з вітрильного спорту та як теоретичний матеріал в роботі зі студентами, майбутніми тренерами.

Апробація результатів магістерської роботи.

Результати кваліфікаційної роботи опубліковано у матеріалах Міжнародної онлайн-конференції студентів, аспірантів і молодих вчених

«Розвиток фізичної культури та спорту: новітні виклики, проблеми та перспективи», що відбулася в Національному університеті кораблебудування імені адмірала Макарова 28 жовтня 2022 року.

Обсяг і структура роботи: роботу викладено на 80 сторінках, містить 2 таблиці, ілюстрована 7 рисунками. Вона складається зі вступу, трьох розділів, списку використаної літератури з 45 джерел і додатків.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВІТРИЛЬНОГО СПОРТУ

1.1. Історія виникнення вітрильництва в світі

Конструкція кораблів завжди відображала потребу людини у досягненні тієї чи іншої мети. Це спонукало багатьох істориків до вивчення не тільки морських походів, а й особливостей конструкції суден тієї чи іншої попередніх епох. Також порушувалося питання побуту моряків та суднобудівників.

Тисячоліття тому будувалися вітрильні військові кораблі. Створювалися торгові вітрильні судна (недарма казали: «Вітрила - це крила торгівлі»).

Корабель - знаряддя мореплавання - плід створення важкого і великого мистецтва суднобудування - уособлював собою людський геній, був символом його могутності та можливостей. Наприкінці середньовіччя парусний корабель знайшов й інше застосування: під покровом вітрил робили географічні відкриття, відчували надзвичайні пригоди.

Вітрильне мореплавання включає і спорт, і туризм, і відпочинок. Яхтинг використовує досвід, здобутий і накопичений людством за багато століть у боротьбі зі стихіями. Його історія - це довга череда незвичайних доль і славних перемог людей, якими керувала потреба.

Для багатьох народів судноплавство завжди було не лише необхідністю, а й розвагою. Нерідко вітрильники використовувалися для прогулянок та відпочинку. Але лише наприкінці XV століття сформувалася особлива гілка вітрильного мореплавання зі спеціальними суднами-яхтами, призначеними для змагань чи плавання заради задоволення [6, 7].

Поняття «яхта», вперше використовується в історії європейських країн, що лежать на морських берегах, де були розвинені суспільні та економічні відносини та високий рівень культури.

Спочатку вважалось, що батьківщиною яхт є Англія. Протеанглійський словник 1670 визначав «яхту» як «голландське прогулянковесудно». Сучасний оксфордський словник також дає родовід слова "яхта" від голландського

"jachtjagt", як віддієслівного іменника від "jaegen" - гнатися, наздоганяти.

Згідно з цими джерелами, слово «яхта» спочатку означало те саме, що і «гонча» - корабель, який служить для гонитви або переслідування. Таким чином, швидкохідність була головною ознакою вітрильного судна, названого яхтою[3].

Залежно від цілей застосування яхти різняться:

- За призначенням – спортивні (перегонові), круїзні (крейсерські).
- За видом приводу – вітрильні, парусно-моторні, моторні.
- З мореплавства- яхти морські, яхти для внутрішніх водойм (річок, озер).
- За типом корпусу – класичні однокорпусні (англ. Monohull), катамарани, трімарани.

Клубу вітрильників, що традиційно називається яхт-клубом, і нині властиві ознаки часу (кінець XVII-початок XIX століття), в який він сформувався.

Найперший британський яхтинг був не лише засобом розваги короля та його двору. Він також виконував важливі державні функції. Належність до привілейованої групи яхтсменів підкреслювала аристократичне походження, показувала той високий рівень у суспільстві, який вони займали. Проникнення у вузьке кастове коло яхтсменів могло розглядатися як певний крок соціальними сходами.

Перші яхт-клуби в Західній Європі з'явилися на початку XVIII століття в Сполученому королівстві Великобританії та Ірландії («Cork Harbour Water Club», зараз відомий як Royal Cork Yacht Club, 1720, ірландське місто Корк). З часом яхт-клуби поширилися територією всієї Європи[3].

Починається поступове формування та розповсюдження яхтингу як вид активного відпочинку. Поступово яхт-клуби почали з'являтися по всьому світі а регати стали проводитися з участю спортсменів з всього світу. Вітрильництво отримало широку популярність серед усіх груп населення.

Що з часом сформував вітрильництво як окремий вид спорту.

Поступовий перехід вітрильництва від виду активного відпочинку до окремого виду спорту надано у роботі Гловацкого В.[3].

1.2. Історія виникнення перших яхт-клубів в Україні

Прообраз перших яхт клубів в Україні був закладений при Російській імперії. Розвиток в Росії вітрильного флоту та вітрильного спорту отримав потужний поштовх за царя Петра І.

Випробовуючи велику потребу в добре навчених матросах та офіцерах для молодого російського флоту Петро І використовував для підготовки моряків малі суду. «Для розваги народу, особливо ж для кращого навчання та мистецтва водам і сміливості у плаванні» Петро І в 1713р заснував у Петербурзі «Потомственный Невський флот» - прообраз сучасних яхт-клубів.

У 1846 році з Росії був створений Імператорський Санкт-Петербурзький яхт-клуб, у члени якого приймалися лише дворяни.

Члени Імператорського яхт-клубу ходили і в крейсерські плавання, часто за межі Балтійського моря. Найбільш значними були плавання лейтенанта Атриганьєва на тендері «Нереида» навколо Європи з Кронштадту у Миколаїв і назад у 1846-1847 роки та командора яхт-клубу Лобанова-Ростовського на шхуні «Рогнеда» до Південної Америки в 1851-1853 роках. Закінчилася. Поступово він перетворився на фешенебельні збори найвищої аристократії, яка не мала до спорту жодного стосунку.

До цього часу вітрильним спортом почало захоплюватися столичне багате чиновництво та інтелігенція, яким було закрито доступ до Імператорського яхт клуб. 1858 року кілька таких любителів водного спорту організували гурток, назвавши його "Моряк на всі руки". Цей гурток привернув до себе увагу петербуржців, і вже 1859 року на його базі було створено спортивну організація любителів гребного та вітрильного спорту під назвою «Клуб Невських ботиків». Після затвердження у Морському міністерстві статуту новий клуб отримав офіційне найменування «Санкт-Петербурзький Річковий яхт-клуб» та 21 травня 1860 року відкрив свій

перший спортивний сезон.

Через п'ять років "Санкт-Петербурзький Річковий яхт-клуб" налічував у своєму складі близько двохсот членів і мав спортивний флот - понад 80 гребних та вітрильних суден. Крім організації та проведення гонок Річковий яхт-клуб дбав про розвиток спортивного суднобудування: створена у 1864 році шлюпкова майстерня яхт-клубу будувала найрізноманітніші судна – від гребних ботиків до багатотонних яхт.

Поступово з'явилися яхт-клуби і в інших річкових і приморських містах Росії, і до початку 1890-х років для любителів вітрильного спорту в Росії вже було організовано понад 60 таких клубів та товариств.

Довгий час прогулянки під вітрилами були переважно долею аристократії, заможних та привілейованих класів. Однак після перемоги Великої Жовтневої революції вітрильний спорт у нашій країні, а після Другої світової війни - у низці країн, що стали на соціалістичний шлях розвитку, перетворився на засіб активного відпочинку широких мас трудящих, в один із видів туризму. Короткі подорожі відбувалися річкою, йшли озером, чи прибережними районами моря. Морські подорожі вимагають навичок у морській справі та знання навігації. Далекі, або, як кажуть, крейсерські, плавання є вітрильний спорт у чистому вигляді. Яхтсмени, які здійснюють далекі океанські рейси, повинні бути відмінними мореплавцями та навігаторами, повинні досконало знати парусну справу.

Завдяки наявності судноплавних річок та виходу до моря в Україні протягом історії розвивалися судноплавство та суднобудування. Вітрильність - це спорт моряків та корабелів, тому, коли популярність вітрильництва в світі почала зростати, а економічна ситуація дозволила використовувати судна окрім військового діла та торгівлі, морські офіцери почали спроби заснування яхт-клубів. Перші яхт-клуби на Україні почали засновуватися наприкінці XIX століття.

З 1887 р. починається поступовий розвиток вітрильного спорту на півдні України. Через нестачу яхт та відсутність єдиних правил вітрильний спорт не

зміг відразу отримати високу популярність. Але кількість яхт-клубів в цьому регіоні невпинно збільшувалася, як і кількість яхт та перегонів.

У 1875 році в Одесі відкривається перший яхт-клуб на Чорному морі, Чорноморський яхт-клуб. Клуб формально підкорявся Морському відомству, яке на той час очолював великий князь Костянтин Миколайович. Офіційним документом, який ліг в основу створення яхт-клубу, можна вважати наказ № 87 генерал-адмірала Костянтина, датований 4 липня 1875, про присвоєння прапорів. Засновується яхт-клуб за зразком Санкт-Петербурзького річкового яхт-клубу. Перший статут яхт-клубу було видано 12 вересня 1875 року. Організаційна структура передбачалася на зразок англійських яхт-клубів [8].

Миколаївський яхт-клуб, відкритий в Миколаєві в 1889 році, також є найстарішим в Україні. Ініціатором створення яхт-клубу був капітан 1-го рангу Євген Голиков. Перше установче зібрання відбулося 12 серпня 1887 року на Морських зборах, в «молдаванському домі» на набережній Інгулу. Членами клубу виявили бажання стати понад 50 осіб. На цих зборах обговорювався проєкт Статуту майбутнього яхт-клубу, були обрані члени правління, визначені розміри членських внесків та порядок вступу в члени яхт-клубу. На других зборах шанувальників водного спорту, 22 вересня 1887 року в Спаську (передмісті Миколаєва, зараз — «Сухий Фонтан»), Євгена Голикова обрали секретарем комітету. 22 серпня 1888 Морське міністерство затвердило Статут миколаївського яхт-клубу і виділило місце нарічці Інгул. 7 травня 1889 яхт-клуб святкував своє офіційне відкриття. У цей день в гавані клубу був урочисто піднятий прапор і відбулися перші вітрильні перегони на четвірках і двійках.

1891 році яхта «Клавдія» водотоннажністю 27 тонн, побудована за замовленням її власника Ф. Максимова в Фінляндії, встановила рекорд, самостійно прийшовши з Гельсінгфорса в Миколаїв. У 1900 році в яхт-клубі вже було 7 громадських, 20 приватних вітрильних та 8 приватних гребних судів.

За часи Радянського союзу було відкрито декілька шкіл з вітрильного

спорту: ДЮСШОР «Азовсталь» м. Маріуполь, ДЮСШОР «Металург» Запорізька область. Спортивні школи відкрилися у Дніпропетровську, Херсоні, Севастополі. Йде череда вдалих виступів команди радянських спортсменів на олімпійських іграх, де українські спортсмени зіграли не останню роль. Протягом цього часу на хвилі підйому популярності вітрильного спорту по всій території України відкриваються нові яхт-клуби [9,10].

1.3. Морські походи українських козаків - як історичне джерело вітрильного спорту України та Миколаєва

Предтечею вітрил на території України та Миколаєва були анти. Анти – племінний союз, найбільш численна та сильна південно-західна гілка східних слов'ян у VI столітті. Володіючи протягом тривалого періоду чорноморським узбережжям від Дунаю до Дону, анти набули значного морехідного досвіду. З давніх часів дорогою до моря для антив служив Дніпро-Славутич.

У IV-VII ст. анти виходили у відкрите море і нападали на візантійські володіння вздовж узбережжя, пускалися у тривалі та важкі плавання.

З часом анти зникли з історії, але закладені основи мореплавства продовжили свій розвиток у народах що прийшли на їх місце. Період становлення та розвитку мореплавства на території України мав серед вчених великий обсяг питань для дискусій, що знайшло відображення у великій кількості робіт прямо чи опосередковано пов'язаних із цим питанням (Рыбаков Б.А., 1939; Зубов Б.Н., 1990; Кісельов А.Ф., 2004; Первов Г.А., 2001; Бодровцева Н.Ю., 2017; Гришин Ю.А., 1972; та ін.)) [1, 2,].

Починаючи з XV ст. спадкоємцями антив стали Запорожці, які здійснювали дальні військові морські походи по Чорному морю.

З часу виникнення козацтво нерозривно пов'язане з річками. В одній з перших згадок про козацтво повідомляється про захоплення козаками татарського корабля на Дніпрі. Використання човнів під час походів на кримські улуси було настільки частим і ефективним, що вже у 1510 р. хан задумав модернізувати Очаківську фортецю, перегородити Дніпро ланцюгами,

а малі річки засипати камінням.

1524 р. правитель Польського королівства і Великого князівства Литовського Сигізмунд I під впливом успішних дій маленької козацької флотилії на Дніпрі проти сорокатисячного татарського війська пропонує оселити одну-дві тисячі козаків на островах, аби вони на човнах воювали проти кримців.

Протягом усього XVI ст. збільшувалися масштаби діяльності козацьких річкових флотилій. Вони перевозять війська і вантажі, перекривають переправи, атакують ворожі судна в пониззі Дніпра і захоплюють фортеці.

З другої половини XVI ст. козацтво все частіше з'являється в Чорному морі. Постійні суперечки з турками примусили козаків створити свою флотилію. Козацький флот складався з легких та надзвичайно маневрених човнів – чайок. Вони рухалися завдяки або веслам, або вітрилам. Перевагою чайок було й те, що вони могли пришвартуватися до будь-якого берега, на відміну від великих і незграбних турецьких галер.

До морського походу запорожці готувалися дуже старанно. Його організація охоплювала такі етапи: вибори старшого – похідного отамана, визначення мети походу, розподіл козаків на екіпажі, вибір місця і часу для побудови чайок, забезпечення їх необхідним оснащенням та озброєнням. За декілька тижнів до походу на Дніпрі на численних островах збирали матеріал для побудови і оснащення чайок. Кожен загін-екіпаж у складі якого було 50–70 козаків, будував чайку для себе протягом кількох тижнів. Залежно від масштабів майбутнього походу, від кількості його учасників виставлялась флотилія величиною від кільканадцяти до 80–100 чайок. Таке швидке створення величезних флотилій можливе було завдяки досконалій організації.

Для будівництва чайок використовували липу, вербу, ситник, яких у районі Дніпра було вдосталь. Чайка являла собою великий морський човен, у якому могли вміститися від 50 до 70 чоловік, з оснащенням, озброєнням та провіантом. Головною її частиною, як свідчить французький інженер Боплан, був кіль-човник довжиною близько 15 метрів, видовбаний з липового або

вербового дна, поширюваний вгору. Від нього розбудовували корпус, прибиваючи дошки цвяхами, розширюючи і видовжуючи його із зростанням висоти, а човен забезпечували жердинами. Міцно спаяні дошки обводили колодою з липової кори і обливали їх смолою. Потім ззовні на обох бортах колодою з липового lika і дикої вишні прив'язували снопи очерету. Ці снопи не дозволяли човну затонути навіть тоді, коли він наповниться водою. Також вони захищали екіпаж від куль й водночас виконували роль буферів.

Кожен козак, вирушаючи в морський похід, брав із собою, як правило, 2 рушниці або пістолі, 3 кілограми пороху, свинець і шаблю. Крім цього, чайка могла мати до 6 малих гармат-фальконетів з відповідним боєкомплектом.

Щоб запобігти морським походам, турецький султан посилав проти козацьких чайок великий галерний флот. Однак запорожці не боялися галер, невелика чайка ховалася за морськими хвилями і тривалий час була непомітною для ворогів. Дочекавшись ночі, козаки несподівано нападали на ворожі кораблі. Поки одна половина січовиків веслувала, друга, добре озброєна, кидалася на абордаж галери і захоплювала її. Турки ж у свою чергу ретельно вивчали стратегію і тактику запорожців, вживали контрзаходів. Однак їм не часто вдавалося розгадати задум останніх. Наприклад, коли розвідка сповіщала про турецьку засідку на Дніпрі, то козаки притоплювали свої „чайки”, залишали біля них кількох джур і досвідчених „товаришів”, а самі вирушали в обхід. При потребі вже через декілька днів їх флот знову поставав у повній силі.

З другої половини XVI ст. козаки почали влаштовувати морські походи на турецько-татарські володіння на півдні України: Очаків (1589), Аккерман (1594, 1601).

Визначним серед цих перемог став успішний морський похід запорожців навесні 1602 р. На тридцятьох чайках і кількох трофейних галерах вони прийшли під Кілію й розгромили турецький флот. 1606 р. запорожці штурмували фортеці Кілію та Білгород. Особливу винахідливість і кмітливість вони проявили при взятті Варни, неприступної з моря фортеці. Козаки,

вивчивши місцевість, піднялися річкою вгору за течією, обійшли місто-фортецю з флангу й відкрили вогонь із гармат і мушкетів. Штурм Варни завершився розгромом берегових укріплень і знищенням усіх турецьких кораблів, які стояли на рейді. Наступного 1607 р. козаки на чолі з Петром Сагайдачним розбили турецьку флотилію під Очаковом. Восени 1608 р. запорожці взяли Перекоп, а 1609 р. на 16 чайках пройшли в гирло Дунаю і здобули Кілію, Ізмаїл, Аккерман.

1615 р. запорожці на 80 чайках пішли на Стамбул, гарнізон якого тоді нараховував 24 тисячі яничар і 6 тисяч сіпахів. Висадившись на берег між столичними портами Мізвною і Архіокою, спалили їх. Страшенно розгніваний, султан розпорядився наздогнати запорожців, котрі успішно відпливли назад. Вони змушені були прийняти бій біля гирла Дунаю, взялина абордаж декілька турецьких галер і привели їх до Очакова, де спалили на очах турецького гарнізону.

Навесні 1616 р. козаки під проводом Петра Сагайдачного знову вирушили в похід проти турків. У гирлі Дніпра на них уже чекав турецький флот. Та він не витримав атаки запорожців і був ущент розгромлений. Козаки захопили півтора десятка галер і майже сотню човнів. Турецький воєначальник Алі-паша ледь встиг втекти морем. Запорожці дісталися узбережжя Криму й узяли місто Кафу (нині Феодосія), де знаходився найбільший ринок рабів-невільників. Козаки на чолі із Сагайдачним спалили в гавані турецькі кораблі, знищили 14 тисяч турецьких вояків й визволили кільканадцять тисяч невільників. Відтак козаки взяли штурмом Синоп і Трапезунд, де спалили 25 турецьких суден. Звістка про зруйнування турецьких фортець Кафи, Синопа і Трапезунда поширилася далеко за межі Османської імперії. За свідченнями очевидців, на той час на Запоріжжі було 30–40 тисяч козаків, вони мали 200–300 чайок, ходили по Чорному морю і протягом 1616–1617 рр. успішно нападали на турецькі фортеці.

Перша чверть XVII стала апогеем слави козацького флоту. Українські історики називають цей час героїчною добою козацьких морських походів.

Найбільшої могутності козацький флот досяг влітку 1625 р. – 350 „чайок”. Якщо рахувати навіть по 50 козаків на кожному судні, то виходить понад 17 тисяч шабель. У наступні роки військова активність козаків на морі змусила турецького султана укласти мирну угоду із Запоріжжям. У 1649 р. таку угоду було укладено і запорожцям було відкрито доступ до всіх портів Чорного моря. Султан вирішив за краще мати запорожців за партнерів, аніж за ворогів. Після цього активність козаків на морі значно знизилась: торгувати було безпечніше та більш прибутково, ніж воювати. До того ж, у цей час почалася визвольна війна 1648-1657 рр. під керівництвом Богдана Хмельницького, чиїм союзником був васал турецького султана – кримський хан.

Отже, основними рисами козацького воєнно-морського мистецтва на той час були:

- по-перше, рішучість і активність дій, завдання превентивних ударів з метою перехоплення ініціативи;

- по-друге, висока маневреність та мобільність;

- по-третє, швидка і більш-менш точна оцінка та урахування реальних обставин;

- по-четверте, ретельна підготовка удару;

- по-п'яте, жорстка військова дисципліна, тверде і безперервне управління особовим складом під час морських походів. До цього слід додати раптовість нападу, постійну високу готовність до ведення бойових дій за будь-яких умов, вміння вести бій в умовах кількісної переваги противника, стійкий морально-психологічний стан запорожців.

Таким чином козацтво еволюціонувало від невеликих ватаг бездомних неосілих елементів до юридично оформленого стану феодального суспільства, з чіткими організаційними формами. Поступово наприкінці XVI– у першій половині XVII ст. козацтво займає провідне місце в українському суспільстві, беручи активну участь в розв'язанні найболючіших проблем національного життя. Козаки стали політичним провідником українського народу, становлячи

його політичну еліту[11].

1.4. Історичний розвиток Яхт-клубів на Чорному морі

Напрямок вітрильних перегонів та відпочинку на вітрильниках почав свій розвиток в нашій країні як різновид клубної активності, що базувалася навколо створення офіційних яхт-клубів на узбережжі Чорного моря, ще починаючи з 19 століття.

Першим був створений Чорноморський яхт-клуб, що був заснований 6 жовтня 1875 року почесним зібранням з 30 співзасновників з числа поважних членів громади Одеси. А перший Статут яхт-клубу був виданий вже 12 вересня того ж року і формально цей заклад був підпорядкований Морськомувідомству, а структура цієї організації була створена на зразок англійських яхт-клубів.

Майже одночасно був затверджений Міністром внутрішніх справ і Статут першого Київського яхт-клубу 6 березня 1887 року.

Севастопольський яхт-клуб в Криму був заснований трохи згодом, а саме 11 червня 1886 року.

Ще один яхт-клуб в Одесі, Катерининській, був урочисто відкритий 14 вересня 1897 року підняттям прапора на Потапівському молу Практичної гавані Одеського порту та проіснував до 1917 року.

Але ще задовго до цих подій з другої половини 1830-х років вітрильний спорт почав свій розвиток у Миколаєві за підтримки головного командира Чорноморського флоту і портів, військового губернатора Миколаєва та Севастополя віце-адмірала М. П. Лазарева, який регулярно тренував молодих офіцерів в учбових перегонах та далеких переходах на корабельних шлюпках типу плимутського боту. Завдяки розвитку вітрильних перегонів серед команд військових моряків та популяризації вітрильного спорту вже 12 серпня 1887 року по старому стилю під час установчих зборів поціновувачів відпочинку під вітрилами в Миколаєві був заснований Річковий яхт-клуб – один з історично найстаріших на берегах Чорного моря. А вже через 2 роки 7 травня 1889 за його підтримки були проведені перші вітрильні перегони. Трохи згодом 17

травня 1904 року відбулося відкриття нової будівлі яхт-клубу, що було присвячено завершенню Спільних перегонів Миколаївського, Чорноморського та Катеринського яхт-клубів по маршруту від Очакова до Миколаєва.

За роки свого існування система спортивного виховання молоді в напрямку вітрильного спорту в Одесі, Києві, Миколаєві та інших містах України підготувала тисячі яхтсменів, у т.ч. майстрів спорту СРСР, України, майстрів спорту міжнародного класу, тренерів, спортивних суддів. Традиції відданості вітрильному спорту, започатковані ще у 19 столітті, передаються наступним поколінням юних яхтсменів та продовжуються і сьогодні в дитячих спортивних вітрильних секціях багатьох міст та яхт-клубах нашої країни вздовж берегів Дніпра та на узбережжі Чорного моря[12].

РОЗДІЛ 2. МЕТОДИ І ОРГАНІЗАЦІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Методи дослідження

Для розв'язання поставлених завдань магістерської роботи нами були використані такі методи дослідження:

Вивчення та аналіз науково-методичної літератури

Нами було вивчено і проаналізовано:

- документальні, історичні, архівні матеріали;
- статистичні звіти;
- матеріали мережі Інтернет;
- науково-методичну літературу;
- спеціальну наукову літературу;

2.2. Організація дослідження

Дослідження здійснювалося як на теоретичному, так і а практичному рівні й проводилося трьома етапами впродовж 2021-2022 років.

На *першому етапі* дослідження (01.09.2021-31.12.2021 рр.) розроблялися теоретичні підходи, обґрунтовувалася програма магістерської роботи. Були проаналізовані різноманітні наукові, науково-методичні та педагогічні дослідження з проблеми. Було проведено аналіз та вивчення літературних джерел, статистичних звітів, матеріалів мережі Інтернет; вивчення документальних, історичних, архівних матеріалів.

У цілому було оброблено 45 літературне джерело за напрямком досліджуваної теми. Отриманий на даному етапі матеріал став основою написання першого розділу кваліфікаційної роботи, а також окремих пунктів третього розділу, в яких передбачалося наукове обґрунтування змісту і спрямованості тих чи інших експериментальних досліджень.

На цьому етапі було сформульовано основний науковий апарат дослідження: проблема, мета, завдання.

На *другому етапі* роботи (01.01.2022 - 31.06.2022 рр.) особлива увага приділялася вивченню архівних та історико – аналітичних матеріалів з теми

дослідження. Проводилися попередні консультації зі спеціалістами (тренерами, методистами СДЮСШОР «Яхт-клуб», ДЮСШ «Атлант» Миколаїв), збиралася інформація методами опитування, бесід, інтерв'юювання серед учасників історичних подій.

На заключному *третьому етапі* дослідження (01.07.2022 - 31.10.2022 рр.) По закінченні експерименту всі дані було проведено аналіз всього матеріалу відповідно плану роботи.

На цьому етапі:

- уточнені і сформульовані висновки за результатами дослідження;
- оформлено список використаних джерел та додатки;
- відредаговано текст кваліфікаційної роботи;
- проведено підготовка роботи до захисту.

РОЗДІЛ 3. РОЗВИТОК ЯХТ-КЛУБІВ І ВІТРИЛЬНИЦВА НА МИКОЛАЇВЩИНІ

3.1. Період заснування і розвитку яхт-клубів у Миколаєві (1887-1917рр.)

Миколаїв з трьох боків омивається водами Інгулу та Південного Бугу. Флотське та корабельне місто, створене князем Потьомкіном-Таврійським, закладене ним у 1789 р, на півострові при злитті Інгулу та Південного Бугу. Миколаєву довелося стати містом-верф'ю, колискою Чорноморського флоту, одним із центрів кораблебудування Росії, а потім і Радянського Союзу. Така специфіка наклала відбиток на долю, характер і навіть зовнішній вигляд Миколаєва. Сьогодні це великий обласний центр України з півмільйонним населенням, відомими у всьому світі промисловими гігантами, розвиненою соціальною сферою.

Причорноморська земля містить історичні згадки скіфів, стародавніх греків, слов'янських племен, ногайських орд, вільних запорізьких козаків... До цього дня в землі знаходять релікти, які крок за кроком відтворюють історію Миколаєва.

Інтенсивне заселення Миколаївського півострова розпочалося в останній чверті XVIII століття, вже після визволення Північного Причорномор'я від турецьких завойовників та виходу Російської держави до Чорного моря. Росії потрібний був свій флот. До того, як місто отримало офіційний статус, воно називалося - верф на Інгулі. Місце це було біля устя річки Інгул, при впаданні його в Бузький лиман. Днем заснування Нової Верфі, що згодом стала Миколаєвом, вважається 27 квітня 1789 р. Цим числом датовано припис Потьомкіна Фалєєву "Завести верф на Інгулі".

Ім'я своє вона отримала через рік після переможного штурму Очакова російськими військами під командуванням А.В.Суворова. Очаків був узятий у грудні 1788 р., у день Святого Миколая, захисника моряків. На його честь назвали нове місто. З ім'ям Святого Миколая, одного з найшановніших святих

в Україні та Росії, пов'язана і перша церква, збудована в місті 1790 року, і перший корабель. 46-гарматний фрегат "Святий Миколай" був спущений на воду в серпні того ж року, а вже в липні 1791 біля мису Каліакрія він отримав своє перше бойове хрещення[13].

Суднобудуванню та флоту повністю було підпорядковане життя міста. Майже сто років тут дислокувався штаб Чорноморського флоту. З Миколаєвом пов'язані імена видатних флотоводців Ф.Ф.Ушакова, П.С.Нахімова, В.А.Корнілова, М.Л.Лазарєва, Г.І.Бутакова.

Місто росло, розвивалося. Створений наприкінці XVIII ст. план забудови міста швидкими темпами був закріплений на території вже в перше десятиліття його існування і цілком, без змін, зберігся до наших днів, являючи собою унікальну містобудівну пам'ятку епохи класицизму.

Відкриття 1862 р. у місті комерційного порту слугувало поштовхом до перетворення Миколаєва на великий торговий порт. Цей факт знайшов своє відображення у гербі міста, який було затверджено у 1883 та відновлено у 1997 р.р. Так, у проекті "Записки про герб військово-портового міста Миколаєва" виконуючого посаду керівника гербового відділення департаменту герольдії Сенату було зазначено: "Оскільки місто Миколаїв є одним з найголовніших портів Південної Росії, то залишаючи митру і палицю, я вважаю необхідним зобразити у гербі цього міста корабель". Вже наприкінці XIX ст. Миколаївський порт займав третє місце після Петербурга та Одеси за обсягом торгівлі із закордоном, а з експорту зерна, постачальниками якого були степові губернії, - перше місце в країні. А сам Миколаїв стає великим промисловим центром на півдні України.

З часом, вітрильний флот застарів, йому на зміну прийшли судна з паровими двигунами. У Миколаєві почали будуватися нові верфі, зводилися промислові підприємства.

У жовтневі дні 1917 р. його називали "червоним Пітером України". У 1918 р. місто вперше пережило окупацію іноземними військами. У 1920 р. тут остаточно утвердилася Радянська влада.

З Миколаєвом пов'язані імена багатьох видатних людей, що знайшло своє відображення у пам'ятниках міста, назвах його вулиць, площ та скверів. Тут служили та працювали адмірали А.С. Грейг і М.П.Лазарєв, першовідкривач Антарктиди Ф.Ф.Беллінсгаузен і творець тактики броненосного флоту адмірал Г.І. Бутаков, герої оборони Севастополя часів Кримської війни, адмірали П.С.Нахімов та В.А.Корнілов, укладачі "Атласу Чорного моря" брати М.П. та Є.П. Манганарі та автор 4-томного видання "Сказання про російську землю" генерал-майор А.Д. Нечволодов, член-кореспондент Петербурзької Академії наук, перший директор першої на Півдні України Миколаївської обсерваторії К.Х.Кнорре і творець першої у світі морської газотурбінної установки С.Д.Колосов.

У місті бували П.І.Сумароков, О.С.Пушкін, О.М.Горький, В.В.Маяковський, Н.А.Римський - Корсаков, тут виступали М.С.Щепкін, уродженці Миколаївщини – корифеї українського театру Н .К.Садовський, П.К.Саксаганський, М.Л.Кропивницький. Перша книга з історії українського народу рідною мовою – “Історія України-Русі” – також була написана у Миколаєві. Її автор - М. М. Аркас. Відомий вчений в галузі залізничного транспорту флотоводець, океанограф, полярний дослідник та винахідник С.О.Макаров.

Перший великий морський перехід був здійснений миколаївцями ще в 1848 р. Тоді адміральська яхта "Ореанда" вирушила з міста навколо Європи до Крондштату і, вигравши головний приз вітрильних гонок, тим самим шляхом повернулася назад. На іншій яхті – “Ікар”, сконструйованій та побудованій студентами та співробітниками Миколаївського суднобудівного інституту (тепер Миколаївський державний технічний університет ім. С. О. Макарова), миколаївська команда у складі 7 осіб (капітан – почесний громадянин Миколаєва Б. С. Немирів) вперше в Україні 1987 р. здійснила навколосвітнє плавання. Можливо, “Ікар” був одним із перших миколаївців, кому вдалося прорвати “залізну завісу” секретності та допомогти місту розкритися назустріч великому світу .

Завдяки щоденній роботі, таланту, інтелекту та терпінню не одного покоління миколаївців, місто за короткий для історії період перетворилося з маленької суднобудівної верфі на великий промисловий, діловий, політичний та культурний центр Півдня України. З часу "Святого Миколая" на суднобудівних заводах міста, а їх сьогодні три, побудовано більше двох тисяч кораблів і суден, серед яких фрегати, броненосці, міноносці, підводні човни і т.п. Миколаїв – одне із двох міст у світі, де будувалися важкі авіанесучі кораблі. Місто наполегливо шукає шляхи виживання та відродження на засадах розвитку місцевого самоврядування. Населення Миколаєва починає усвідомлювати себе міською громадою. Миколаївці відродили історичний герб та прапор міста, розроблено Статут міста, затверджується муніципальне мислення. Нову ціну знаходить міська земля, в місті розвивається підприємництво [13].

Вітрильництво в Миколаєві має велику історію що в різні періоди були описані в багатьох працях (Голубов А., 1097; Григорьев Н.В., 1954; Миклашевский М.П., 1940; Леонтьев Е.П., 1974; Бугаенко, Б.А., 2010; Терновский, М. В. та ін..) В наш час особистій уваги заслуговує робота Траспова Л. ЯХТКЛУБ [4,5]. Основою праці стали записи Севастьянова А.П. що 2 червня 1986 р. – прийнятий за переведенням до Управління спорту споруд ЧМП старшим майстром (фактично, директором) до Миколаївського яхт-клубу, що була в той період філією морської порту.

1 вересня 1986 р. – звільнений за власним бажанням. Надалі повністю присвятив себе творенню книги з історії яхт-клубу, до останніх днів не залишаючи надії на її видання. Мотивація Севастьянова частково розкривається у його листах (Додаток 1).

Помер Олександр Петрович Севастьянов 14 квітня 1993 року. Велика кількість його записів зберігається в яхт-клубі і по сей день.

Систематизував записи Севастьянова та доповнив їх інформацією з інших праць, та інтерв'ю з багатьма спортсменами, у 2012 році Лев Траспов друкує першу книгу . ЯХТКЛУБ [4].

Видання присвячене 125-річчю Миколаївського яхт-клубу. Книга побудована як різножанровий збірник. Спогади, листи, дорожній щоденник. Літопис першого півстоліття: від станової замкнутості Річкового яхт-клубу до масового спорту 30-х років. Історичні та сучасні републікації, документи, фотографії. Містить близько дев'ятисот ілюстрацій, у переважній більшості публікуються вперше. Простежує становлення та розвиток парусного спорту, наступність поколінь під об'єднуючими символами – Море, Вітрило, Яхт-клуб.

У 2020 році друкується друга книга.

Друга книга «ЯХТ-КЛУБ»[5] зберігає документально-публіцистичну стилістику ювілейного тому 2012 року, рясно ілюстрована документами та фотографіями з музейних зібрань та приватних архівів. Видання продовжує знайомство з унікальною хронікою Миколаївського яхт-клубу «Роки та зірки сторіччя» (1887 - 1987) капітана I рангу А. П. Севастьянова. Вперше публікуються мемуари почесного громадянина Миколаєва професора Ю. С. Крючкова про спортивну юність та наукову діяльність у галузі яхто будування «Єдині вітрило і душа». Широко представлені спогади відомих яхтсменів, нариси та біографічні довідки про яскраві особи, кораблі та яхти.

Історично Миколаїв був містом-верф'ю. Завдяки цьому місто було наповнене різними судами. Між офіцерами флоту, що базуються у місті, іноді проводилися дружні змагання. Інформація про ці гонки знайшла своє відображення в історії міста, а також стала основою ідеї заснування в місті яхт-клубу. Прикладом слугує досягнення екіпажу яхти "Ореанда" що здобула визнання Миколаївським яхтсменам задовго до заснування в місті яхт-клубу.

Важливу роль відіграли сприятливі умови для існування в Миколаєві морського спортивного клубу, завдяки двом судноплавним річкам, що оточують його з трьох сторін - Південному Бугу та Інгулу, що майже не мають течій, які б заважали плаванню і управлінню вітрильним судном і за якими можна здійснювати далекі, тривалі плавання.

Для розгляду тенденцій розвитку вітрильного спорту у Миколаєві (1887-1917 рр.) слід виділяти ряд наступних історичних подій, які вплинули на його

розвиток у цей період часу.

12 серпня 1887 року у літніх морських зборах відбулося перше засідання. Зібралось понад 30 осіб. Виступаючи перед присутніми, Є.М. Голіков роз'яснив, що для початку, маючи лише 50 осіб, які виявили бажання вступити до членів яхт-клубу, немає необхідності ні в приміщенні клубу, ні в шлюпковому сараї, тому вся первісна сума внесків може бути вжита на здійснення прямих цілей спорту, тобто будівництво до весни трьох або чотирьох прогулянкових шлюпок одного типу, на яких можна було б влаштовувати гонки, як на веслах, так і під вітрилами, а це виправдає призначення яхт-клубу.

22 серпня 1888 року морське міністерство затвердило статут яхт-клубу (Додаток 2). У його першому параграфі було сказано, що «річковий яхт-клуб м. Миколаєва має предметом поширення плавання на гребних, вітрильних та парових судах, а також поліпшення їхньої споруди. З цією метою клуб засновує перегони суден, влаштовує бесіди з предметів, що належать до морської справи, виписує з-за кордону судна та їх моделі і містить майстерню для будівництва суден»

7 травня 1889 року яхт-клуб святкував своє офіційне відкриття із церемоніальним підняттям прапора. Після урочистої частини відбулися перші вітрильні перегони на четвірках та двійках за участю 8-ми суден.

Засновники яхт-клубу згодом не надавали даті 7 травня 1889 ніякого значення і ніколи до неї не поверталися[4].

Перші роки характерні спробами закріпитись у місті. Яхт-клуб робить спроби підвищити популярність парусного спорту та набрати нових постійних членів.

Для запобігання зменшення членства керівництво клубу запропонувало, а загальні збори обрали членом великого князя Костянтина Костянтиновича почесним членом яхт-клубу.

У яхт-клубі вперше у місті почав розвиватися буєрний спорт.

У 1893 р. у звіті комітету загальним зборам проаналізовано причину

різкого зниження кількості членів клубу. Комітет запропонував клопотати про «поступку Спаського палацу у користування та завідування яхт-клубу».

Для розширення флоту яхт-клуба у 1895 р. у майстерні яхт-клубу почали будувати невеликі спортивні судна.

Для можливості подальшого розвитку було порушено питання про виділення території для яхт-клубу.

3 березня 1896 року загальні збори доручили комітету порушити перед Головним командиром Чорноморського флоту і портів клопотання про виділення яхт-клубу території морського відомства в Спаську замість займаного місця під бульваром, а якщо клопотання це увінчається успіхом, то постаратися перенести всі споруди в тому ж році.

Для популяризації було ухвалено рішення щодо відкриття додаткових спортивних секцій на території яхт-клубу.

1897 році на базі яхт-клубу було організовано школу плавання. Керував нею Петро Андросов, колишній офіцер артилерії, а допомагала йому Ліза Задорожна.

Через 3 роки при яхт-клубі відкрилася друга школа плавання.

У 1900 році до офіційної програми Олімпійських ігор вперше включили вітрильний спорт. У Миколаєві багато хто був упевнений у тому, що яхтсмени молодого Річкового яхт-клубу змогли б гідно представити свою країну на міжнародних змаганнях; тієї ж думки були й брати Кузнєцові.

У 1902 році було піднято питання про зведення будівлі при гавані, яку можна було б використовувати в зимових умовах, виникло відразу, як тільки яхт-клуб відчув себе дещо вільніше від боргів після великих витрат у 1896–97 роках.

Тому 17 березня 1902 року загальні збори обговорили і залишили відкритим питання про зимове приміщення, погодилися з пропозицією комітету про спорудження літнього павільйону при гавані, з витратою приблизно 4000 рублів, доручили комітету підготувати план та кошторис передбачуваної споруди та подати їх для обговорення на позачергових зборах. Збори не

затвердили представлені комітетом проект.

7 травня 1904 року цей день став особливим, святковим для Миколаївського яхт-клубу. Це було пов'язано з трьома подіями: прийомом нової будівлі клубу, зображеному на рис. 3.1, сполученою гонкою яхт миколаївського, одеських (Чорноморського та Катерининського) яхт-клубів та прощального вшанування почесного члена Енквіста.

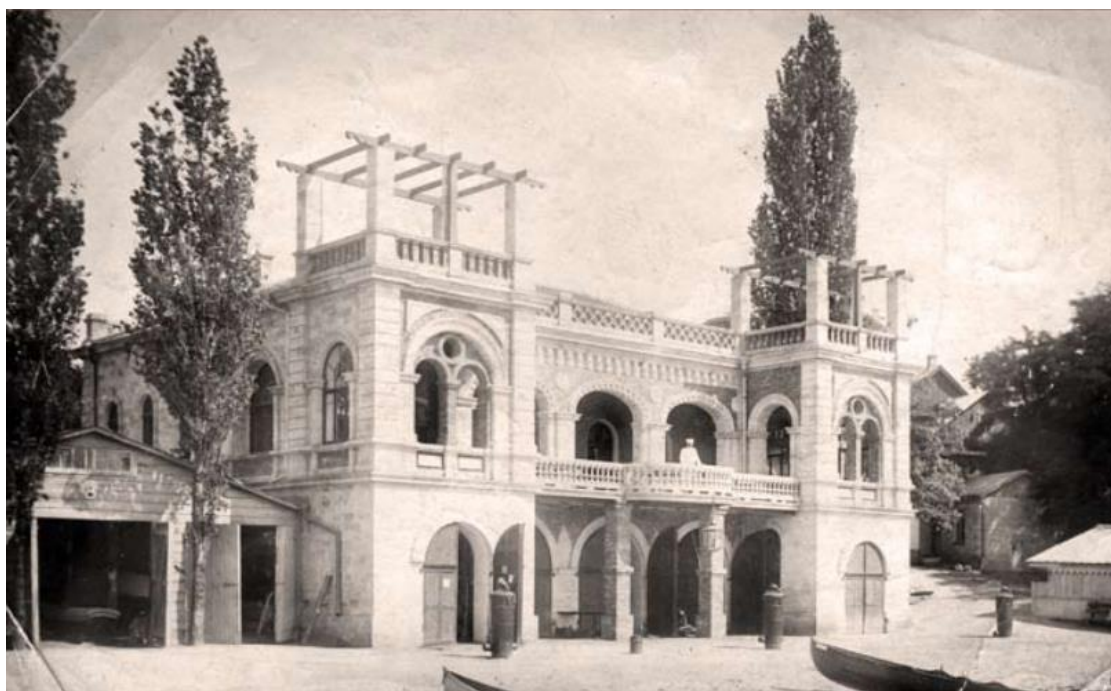


Рис. 3.1 7 травня 1904 року, прийом нової будівлі яхт клубу

Будівлю було побудовано в стилі італійського ренесансу і вона була єдиною у своєму роді у місті, приємно вражаючи всіх своїм витонченим виглядом. Будівля була звернена фасадом до річки. З лівого боку просторий вестибюль вів на верхній поверх, де розташовувалися велика їдальня, кімната для бібліотеки, дорадча кімната, вбиральні та приміщення для буфету. На північній стороні на всю довжину будівлі була влаштована велика тераса. Горище було пристосовано під вітрильну майстерню, його площа давала можливість розкреслювати навіть великі вітрила. Побудовано також всі необхідні служби, великий сарай для суден, з пристосуваннями для їх підйому, підвішування і спуску на воду. Заслужував на увагу відмінний кам'яний колодязь з гарною водою (за визнанням, найкращою в Миколаєві). Будівлю та інші споруди було зведено під керівництвом Леопольда Леопольдовича Роде, за його ж проектом[4].

У 1910 р. відсутність національної класифікації спортивних суден сприяла стихійності розвитку парусного спорту, оскільки ні кількіснеростання, ні якісний склад парусного флоту яхт-клубів нічим і ніким не регулювався. Яхти купувалися або будувалися на власний розсуд судновласників яхтсменів, які керувалися власним смаком або просто бажанням вигідно виставити яхту в тому чи іншому класі з розрахунком побити слабших конкурентів. Це призвело до великої кількості класів, кожен із яких був представлений малим числом суден.

Участь у перегонах різнотипних яхт знижувала інтерес до змагань. Багатьом глядачам було незрозуміло, чому до фінішу першими приходили одні судна, а призи отримували інші. Це змусило комісію яхт-клубу розділити всі судна на класи за їх гоночною силою.

1913 року морський міністр заснував для Миколаївського яхт-клубу приз Морського міністерства - Перехідний кубок.

Наступного року протягом сезону влаштовувалися гребні перегони середніх навчальних закладів м. Миколаєва, що стали популярними. У липні розпочато прийом до школи плавання у Спаську у віці до 8 років, а також дорослих. 6 серпня комітет яхт-клубу ухвалив: унаслідок початку Першої світової війни програму року до кінця не виконуватиме. 24 серпня екстрені загальні збори виключили з членів яхт-клубу 19 австрійських та німецьких підданих, серед яких був почесний член яхт-клубу Віндшейд.

Перша світова війна, що почалася 1914 року, обмежила діяльність яхт-клубу. Багато спортсменів-гонщиків було мобілізовано до армії та флоту. Перегони, хоч і проводилися аж до 1917 р., але вже з меншою кількістю учасників та не так регулярно. Але організація їх не змінилася.

31 липня 1916 року в районі Спаська (школа плавання та яхт-клуб) були проведені випробування випускників курсів допризовної підготовки (близько 250 осіб) з плавання, веслування, верхової та велосипедної їзди, управління мотоциклеткою. Найкращі були залишені на курсах для підготовки на звання інструктора [4].

З 1915 р. по 1917 р. війни робота яхт-клубу була знижена, на його території все ще проводились тренування та перегони, але не в такій великій кількості. Точних даних за цей період часу нема.

В роботі відображено етапи розвитку Миколаївського яхт-клубу. Представлені зміни, що відбулися в його кількісному складі (рис.3.2.), кількості проведених змагань за сезон(рис.3.3.) та кількості суден, що знаходилися у яхт-клубі (рис.3.4.).

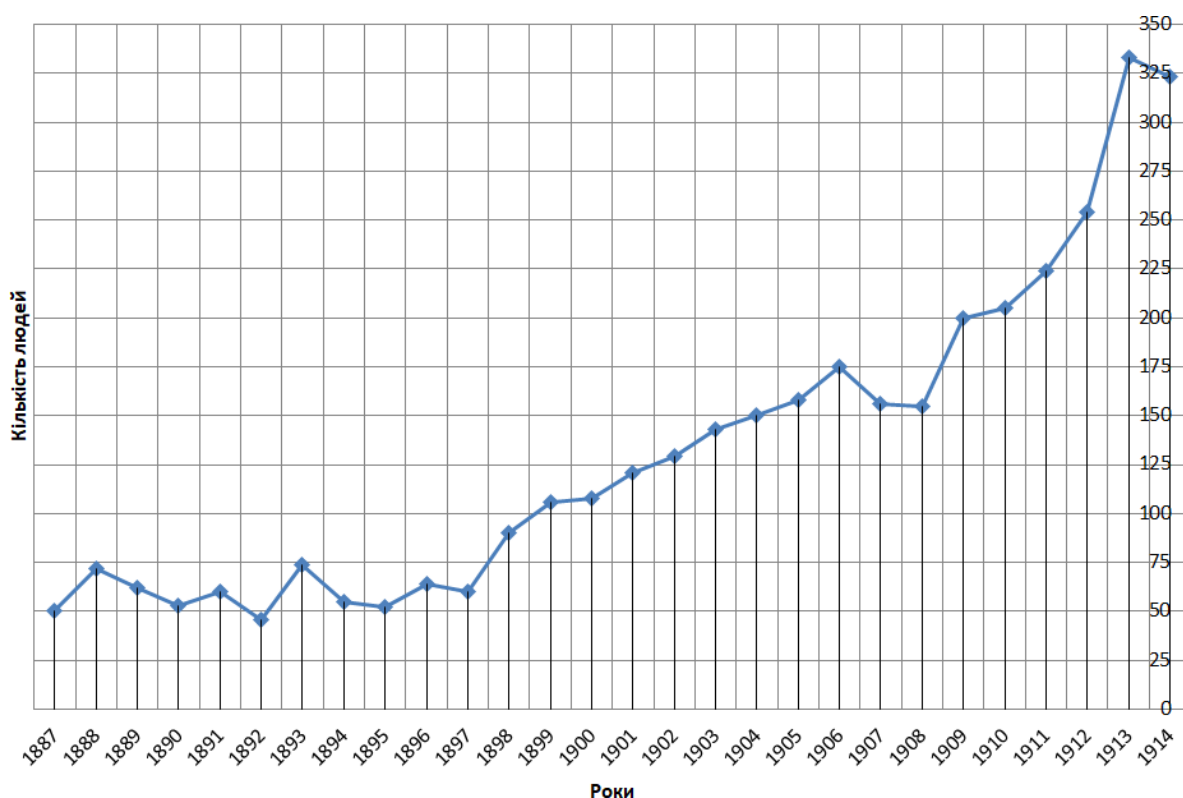


Рис. 3.2 Графік змін кількісної складової членів яхт-клубу (1887-1917 рр.)

На рис. 3.2 зображено графік загальної кількості членів яхт-клубу, на періоді початку розвитку. Оскільки яхт-клуб у Миколаєві був одним з перших в країні, вітрильництво ще не здобуло великої популярності, хоча дуже шанувалося офіцерами флоту.

Через це та суворі критерії відбору до яхт-клубу(дотаток 2), набирати нових членів для долучені до вітрильного спорту було дуже важко. Перші спроби залучити нових членів було прийнято у 1897 році. Було вирішено для

набору нових членів розширити можливості його членів, тому було організовано першу школу з плавання. Це допомогло залучити нових членів, тому через три роки було вирішено відкрити другу школу плавання при яхт-клубі.

Це дозволило збільшити кількість членів на сезон, але виникла ситуація, при якій постійно уходили та приходили нові члени. Проведене опитування виявило, що відсутність свого приміщення доставляє певні труднощі, які знижують популярність вітрильництва. Так було спрямовано прохання про виділення землі під потреби яхт-клубу. Прохання було ухвалено. У 1904 році було добудовано та відкрито будівлю яхт-клубу. Ця подія була гучною, що дозволило збільшити популярність в місті та серед офіцерів флоту. Також це стало для яхт-клубу не тільки поштовхом для розвитку у цей період часу, але й міцним фундаментом протягом всього існування.

Участь у перегонах різнотипних яхт знижувала інтерес до змагань. Багатьом глядачам було незрозуміло, чому до фінішу першими приходили одні судна, а не інші. Це змусило комісію яхт-клубу у 1910 році розділитися судна на класи за їх гоночною характеристикою. Це сформувало основу яхт-клубу, та стало ще одним поштовхом для розвитку вітрильництва у Миколаєві.

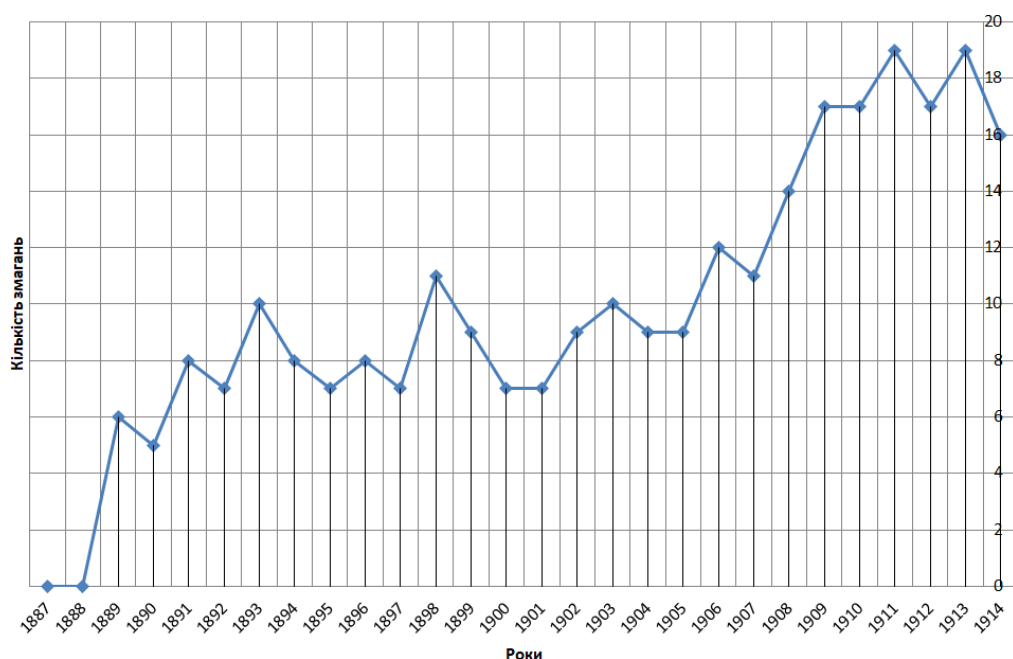


Рис 3.3 Графік міських, обласних змагань та регат, проведених на Миколаївщині (1887-1917 рр.)

Кількість змагань за сезон мало пряме відношення до можливостей, популярності яхт-клубу у Миколаєві та зацікавленості влади у популяризації вітрильництва. Тому, чим більше вони зростали, тим більше можливостей з'являлося для проведення змагань.

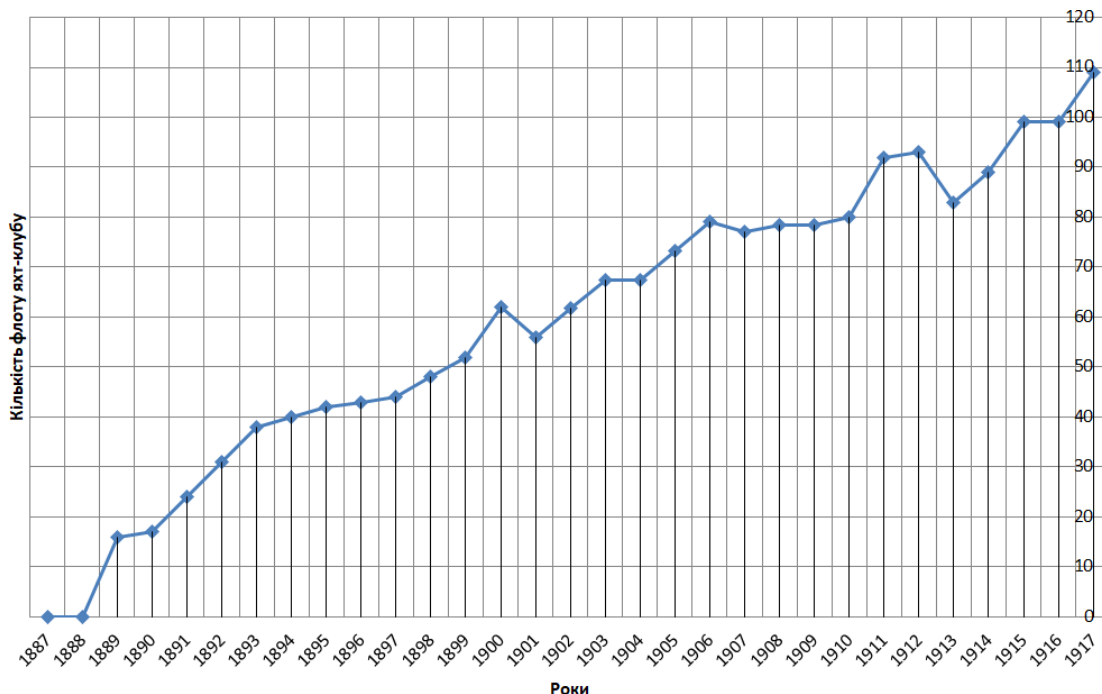


Рис.3.4 Графік змін кількісної складової флоту у майні яхт-клубу (1887-1917 рр.)

У перші роки існування хоча і здається, що флот розширюється дуже швидко, але це не зовсім так. На початку розвитку згідно з статутом яхт-клубу(Додаток 2) у флот входили не тільки судна, які придбав яхт-клуб, а й ті, що знаходилися у власності членів яхт-клубу. Для порівняння оберемо 1900р. Тоді у яхт-клубі було 62 судна у флоті, але серед них 24 належали яхт-клубу, а 38 його членам.

З перерахованих вище подій окремо можна виділити будівництво будівлі яхт-клубу, як приватної території для яхтсменів, що стало поштовхом для надбання популярності вітрильництва. На сьогоднішній день ця будівля має історичне значення не тільки для яхт-клубу а й для всього міста. Та введенню класифікації яхт для перегонів у 1910 р. що зробило боротьбу між спортсменами більш активною та цікавішою для глядачів.

Дивлячись на графіки, можна побачити, що поступово вітрильництво почало набирати популярність у Миколаєві. Але у 1917 всі судна були

націолізовані. Більша частина членів мобілізована. Перегони проводилися все рідше і рідше. Яхт-клуб втратив свою автономію.

3.2. Період розвитку вітрильного спорту Миколаївщини у часи СРСР (1917-1991 рр.)

У 1917-1991 рр. ставлення влади до спорту було різним, що вплинуло на розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині. Тому цей проміжок часу можна поділити на два періоди:

Період 1917-1947 рр. є часом значних подій кінець Першої Світової війни, період зміни влади та реформи, Друга Світова війна.

1947-1991 рр. стали періодом розквіту вітрильного спорту.

Одна з найзначних змін після Першої Світової війни була в передачі керування яхт-клубом під повний контроль влади. Усе майно було націоналізовано. Замість цього він отримував підтримку в розвитку вітрильного спорту, агітацій нових членів, невелике грошове фінансування.

Оскільки все майно належало владі, флот не був чітко закріплений за яхт-клубом, встановити точну кількість флоту вдалося лише в декількох роках. Через великий проміжок часу між цими датами складання графіку є не доцільним.

Відкриття владою яхт-клубу збільшило його популярність і долучило до вітрильного спорту велику кількість нових спортсменів. Однак поруч з цим воно змішало людей, що прагнули займатися вітрильним спортом і тими, хто бачив в цьому активний відпочинок. Точні дані, які стосуються людей що підвищили свій спортивний розряд, починаючи з 1960 р., коли яхт-клуб повернув частину автономії, не можуть бути використані, оскільки не беруть до уваги всіх членів, а тільки тих, хто збільшив розряд. Складання графіку кількості членів є не доцільним.

Перегони часто проводилися з народними гуляннями, що робить розподіл між офіційними та не офіційними перегонами дуже складним. Не маючи точного розділу між офіційними та неофіційними перегонами,

складання графіку кількості проведених перегонів у Миколаєві є не доцільним.

Через це для розглядання розвитку вітрильного спорту у Миколаєві у часи СРСР були приведені в хронологічному порядку події, що сприяли розвитку та розповсюдженню, з приведенням прикладів перемоги миколаївських спортсменів у змаганнях, та видатних яхтсменів та тренерів, що здобули популярність та визнання Миколаївського вітрильного спорту не тільки в Україні а й за кордоном.

У цей період було виховано багато спортсменів та тренерів що кардинально вплинули на розвиток вітрильництва на Миколаївщині та здобули світового визнання.

Світова війна наклала свій відбиток на налагоджене життя яхт-клубу. Багато його матросів було призвано на службу, господарство ж було чимале і вимагало до себе повсякденної уваги. Яхт-клубу належало: головна будівля з кам'яним сараєм та прибудовою, верхня та нижня майстерні, кам'яне житлове приміщення з погребом, льодовик, будка біля головного входу, залізна огорожа, кам'яний та дерев'яний паркани, дві пристані, щогла з оснасткою та бетонним майданчиком, кубки та призи на 1500 рублів, статуя «У небезпеці», дві гармати Гочкиса з лафетами, простий і призматичний біноклі, громадські вітрильні судна «Волна», «Адмирал», «Буревесник», «Запорожець», «Звонарь», «Порив», «Мери», «Русалка», два буєри, 19 гребних суден, візок з доріжками для витягування яхт, 25 мертвих якорів, 19 пудів ланцюгів, плавучий бон і багато іншого.

У березні 1917 року газета повідомила: "У Миколаївський яхт-клуб потрібні матроси". Для утримання команди потрібні були гроші, а у зв'язку із вибуттям багатьох членів та скороченням кількості гостей кошти клубу зменшились. Тому комітет дав таке оголошення в газеті: «Яхт-клуб (Спасськ). Здається в оренду буфет»

Перегони проводилися все рідше. Не всі яхти спускалися власниками на воду. Почалася спекуляція свинцевими фальшами. Вітрильний спорт завмирав. Новий його розквіт, але вже зовсім на іншій основі, почався лише після

Великої Жовтневої Соціалістичної революції.

У період громадянської війни та іноземної інтервенції фізкультурний рух був спрямований на покращення фізичної підготовки воїнів Червоної Армії, на організацію фізичного виховання підростаючого покоління.

У тому році за рішенням ревкому майно та флот яхт-клубу були націоналізовані.

Однак незабаром події не дозволили повною мірою використовувати яхтовий флот. Розгорялася громадянська війна.

У період громадянської війни та іноземної інтервенції яхтсмени допомагали Червоній Армії перевозити через П.Буг бійців і спорядження, коли наплавний міст, що існував, був зруйнований. 1918 р. місто займали білогвардійці, окупували німці. Почався голод. Яхтсмени та веслярі використовували свої судна для виходу на рибалку

1 березня 1919 року Радянську владу в Миколаєві було відновлено. Почалась поступова реорганізація яхт-клубу.

1920 рік. 31 січня. Червона Армія звільнила Миколаїв від денікінців та інтервентів. Як події того року впливали на діяльність яхт-клубу, можна уявити за змістом деяких номерів газети «Известия Николаевского Губернского Революционного Комитета» (пізніше стала називатися спочатку «Известия Миколаївського Губернського виконкому», потім – «Известия Миколаївського Губвиконкому та Губкому К.П. б) У»).

У 1921 року у яхт-клубі проходили підготовку до служби на флоті 4 навчальні групи допризовників, у кожній по 12 осіб. Крім них, з ініціативи дівчат, було організовано жіночу групу такої ж чисельності. Їхнє навчання проводили досвідчені інструктори: А.Д. Квитка – з вітрильного судноводіння та навігації, а також організації змагань, озброєння яхт та парусних традицій. Після вирішення основних проблем з завершенням війни та проведенням початкової реорганізації яхт-клубу, почався період підйому та стрімкого розвитку вітрильного спорту[4].

У 1922 р. двері яхт-клубу широко відчинилися для тисяч трудящих

міста, розгорнулася навчально-спортивна робота, почали проводитися численні змагання. Широкого поширення набули вітрильні перегони з гандикапом. У них брали участь одночасно всі кермові яхт і швертботів, що записалися. Для кожного судна, після обміру його корпусу та вітрил, визначався за спеціальною формулою гоночний бал. За його величиною та довжиною дистанції вираховувався додатковий час, який підсумовувався з фактичним результатом проходження дистанції. Тільки після таких арифметичних маніпуляцій визначалися зайняті судами місця у змаганні. При цьому неможливо було врахувати всі особливості конструкції вітрильників, і тому найчастіше перемагали не більш досвідчені рульові, а судна з кращими ходовими якостями.

У 1923р. відбулося перше організаційне засідання робочого правління яхт-клубу, яке поставило своїм завданням зміцнити матеріальну базу, збільшити кількість плаваючих суден, обладнати спортивний майданчик, залучити широкі маси робітників у всі види річкового спорту. Почався ремонт старих яхт та підготовка яхтсменів. Оскільки яхт-клуб було переведено на самоокупність, то основним обов'язком правління стало пошук фінансових коштів.

Яхт-клуб ставав центром не лише спортивного, а й культурного життя Миколаєва, він притягував до себе мешканців міста у всі дні тижня цілий рік.

У яхт-клубі щотижня проводилися спортивні та культурні заходи.

1926 року у Миколаєві вперше було проведено чемпіонат області з вітрильного спорту.

Широке залучення молоді до водних видів спорту гальмувалося платою за користування спортивним інструментом морпункту. Рада фізкультури домовилася з військкоматом про надання пільгових умов для спортсменів, які займаються у школі плавання, на гребних та вітрильних судах

4 травня 1927 року. Президія Миколаївського окрвиконкому, враховуючи наявність міцної будівлі, близько 50 вітрильних та 40 гребних спортивних суден, розташованих на акваторії яхт-клубу, школи плавання, а також хороших природних умов, вирішила просити Президію Всеукраїнського

ЦВК про передачу яхт-клубу у відання до спорту широких мас округу та одночасного проведення допризовної підготовки.

У серпні яхт-клуб було передано військовим відомством окрвиконкому, який відразу ж перетворив його на водну станцію. Але мешканці міста продовжували ходити до «яхт-клубу». Інші назви цього куточку Миколаєва не набули поширення. Ніколи[4].

4 липня у яхт-клубі відбулося відкриття Всеукраїнської спартакіади. Близько 150 спортсменів зібралося в Миколаєві помірятись силами, показати свою майстерність.

9 квітня 1931 р. окружна газета «Путь індустріалізації» опублікувала статтю «Увага до водного спорту – обов'язок Миколаївської громадськості». У ній, зокрема, пропонувалося кожному колективу фізкультури, підприємству, кожній профспілковій та комсомольській організації побудувати хоча б одну шлюпку, що дозволяло б якісніше проводити військово-морську підготовку та сприяло б справі рятування людей на водах. Всеукраїнська водна станція (начальник Д.Т. Червонооченко) розпочала щоденне обслуговування трудящих міста, виконуючи поставлене перед нею основне завдання: дати можливість трудящим добре відпочити після робочого дня, беручи участь у змаганнях та інших заходах, що проводяться на території та акваторії станції. Там же, у майстерні спортивного суднобудування, кожен мешканець міста міг займатися ремонтом та будівництвом гребних та вітрильних суден.

За підсумками минулого спортивного року ухвалою Вищої ради фізкультури Всеукраїнська водна станція (колишній яхт-клуб) була нагороджена Прапором за кращу організацію літніх воєнізованих походів, одним із учасників яких був К.П. Кірілів.

Фінансові труднощі водної станції СФК не давали змоги виконувати весь перелік заходів для організації культурного та спортивного відпочинку трудящих: не здійснювався договір із військовим оркестром та артистичною трупю «Синя блуза», не працювали гуртки. З 11 тисяч рублів, призначених на спортивну роботу в місті, водної станції до відкриття літнього спортивного

сезону не було відпущено жодної копійки. У розпал літа для підготовки до Всеукраїнської водної спартакіади водним станціям СФК та «Динамо» було виділено 1500 рублів.

28 серпня у Миколаєві на водних станціях СФК та «Динамо» стартувала Всеукраїнська водна спартакіада. Миколаївські спортсмени виступали за команду Одеської області, яка, виставивши два склади, виборола перше та третє загальнокомандні місця [4].

6 липня 1937 року на всіх водних станціях України з ініціативи секретаря ЦК КП(б)У С.Косіора було проведено водні свята з метою виявлення здатної спортивної молоді, масової здачі норм ГТО та підвищення спортивних досягнень. На Миколаївській водній станції цей день розпочався парадом 150-ти юнаків та дівчат. У програму змагань входило плавання, стрибки з вежі, гребні та вітрильні перегони.

Для прилучення людей до спорту створюються спілки «Судостроитель»(ЧСЗ, НКІ, завод им. 61 комунара), «Буревестник», «Колос», «Рот-Фронт», «Здоровье», «Спартак», та ін., учасники котрих долучались до різних видів водного спорту. У тому числі і вітрильному. Згодом на основі цих товариств були зведені водні бази.

У травні 1940 року парадом спортсменів розпочався церемоніал відкриття літнього водноспортивного сезону. Потім було дано старт показним заїздам на академічних та народних суднах, відбулося катання на яхтах, було організовано масове здавання норм з веслування на значок ГТО.

Вся акваторія яхт-клубу була зайнята безліччю суден, створених руками миколаївських майстрів. Тут стояла яхта НКІ «Нева», обшивка якої для більшої довговічності була просочена парафіном і не набухала, тому корпус протікав і вимагав періодичної конопатки та шпаклівки пазів. Майстрами НКІ була побудована і яхта «Блискавка».

Для кораблебудівного інституту у верхній майстерні яхт-клубу І.Р. Коротковим було споруджено гоночну яхту «Радуга». Там же було створено швидкохідну «Ланай». За її зразком було побудовано ще три подібні яхти:

Шаригінім, Л.А. Торговицьким та В.Г. Ільченко - "Ланай 2", майстром Н.І. Нікітенко – «Ланай 3», та на заводі ім. 61 комунара - "Снайпер". Щойно з'явившись на світ, яхта «Улюбленець» була перейменована на «Скат».

Період розвитку було призупинено з початком Другої Світової війни. Спортивне життя в місті зупинилось. У цей період немає спортивні досягнення Миколаївських спортсменів. Але зібрано велику кількість воєнних подвигів, здобутих ними як на передовій, так і у тилу, прославляючи їх, Миколаїв та яхт-клуб.

22 червня у наказі начальника гарнізону говорилося: «З метою припинення диверсійної діяльності противника в нашому тилу м. Миколаїв та Миколаївська область оголошуються на військовому стані.

Першого місяця війни багато кораблів та їхні сім'ї були евакуйовані на схід країни, щоб там давати фронту кораблі та танки, гармати та снаряди.

З підходом до Миколаєва ворожих військ цінне майно (кубки, книжки) за вказівкою Е.Г. Шульца було покладено у два ящики та закопано.

16 серпня місто було зайняте німецькими окупантами[4].

З 1941 по 1944 р. Миколаїв було окуповано. У цей час про долю яхт-клубу мало відомо. Однак історія сповнена записів героїчних подвигів людей, які тренувалися або підтримували яхт-клуб.

Хоча війна продовжилася, місто було звільнено. До початку війни яхт-клуб вже став важливою частиною міста. Його відновлення, крім матеріальній користі, мало змогу підняти моральний дух міста. Тому почалось відновлення яхт-клубу та вітрильного спорту в Миколаєві.

1944 рік 30 травня Бюро Миколаївського обкому ЛКСМУ постановило провести декадник збору спортивного інвентарю, прикрасити яхт-клуб гаслами та плакатами, організувати там секції з плавання та веслування, відновити містки, відгородити місце пляжу та відпочинку молоді, відкрити яхт-організації, повернути майно, що належало яхт-клубу.

4 червня, у неділю, на щоглі яхт-клубу було урочисто піднято прапор. Літній водноспортивний сезон було відкрито. Відбулося масове гуляння, з

катанням на човнах, матчами волейболістів та баскетболістів. Десятки юнаків та дівчат потягнулися до яхт-клубу. Цьому сприяло відкриття першої черги трамвайного руху маршрутом «Міська лікарня – ЧСЗ – Яхт-клуб».

20 листопада прийнято постанову Ради Народних Комісарів УРСР та ЦК Компартії України «Про заходи щодо покращення та розвитку масової та спортивної роботи в УРСР». Було затверджено план заходів на осінньо-зимовий період 1944 – 1945 років, намічено кроки з розвитку насамперед тих видів спорту, які можуть стати в нагоді майбутнім бійцям.

1945 рік. У звільненому Миколаєві почав відновлюватись яхт-клуб. Майже всі вихованці ще були зайняті війною – на полях битв і оборонних заводах.

Після звільнення Миколаєва від німецько-фашистських загарбників виявилось, що майже весь вітрильний флот було викрадено до Румунії, а деякі судна було спалено. Так, яхта «Арктика» була спалена на рейді яхт-клубу НУК, перебуваючи на мертвому якорі. На рейді яхт-клубу не виявилось жодної вітрильної яхти.

Перші кроки по відродженню вітрильного флоту було зроблено відразу після війни: збудовано перший морський швертбот М 20, спущено на воду яхта-компроміс та ще одну кильову яхту.

Ініціативна група яхтсменів: П.К. Козубов, Ф.П. Солодкий, Ю.П. Синько організували перші повоєнні перегони на цих трьох різнотипних і різнокласних судах. Перегони проходили без пересадки. Яхти розігрувалися між кермовими за жеребом.

У цей час вже активно проводилася робота з будівництва вітрильного флоту. На заводі ім. 61 комунара будувалися швертботи, кілеві яхти Л 3, потім - Л 4, які з'явилися в 1946-1947 рр. За рахунок репарації, з Німеччини було доставлено 30 швертботів з червоного дерева типу «Олимпик» та «Вандеріол» та металеві кильові яхти з фальшкілями, заповненими цементом. Рейд яхт-клубу поповнився, а одну з таких металевих яхт закріпив за собою директор яхт-клубу Галь, він назвав цю яхту «Командорською»[5].

21 травня 1946 року заступник голови Комітету фізичної культури та спорту при Раді міністрів УРСР С. Каленчук у листі до голови облвиконкому О. Борисову писав про те, що Миколаївський яхт-клуб є єдиним в Україні місцем, цілком придатним для проведення великих змагань з водних видів спорту, та просив вжити заходів щодо усунення причин, що заважають його нормальному функціонуванню.

21 жовтня міськвиконком затвердив тимчасове Положення про яхт-клуб. У ньому, зокрема, йшлося про те, що яхт-клуб ставить за мету масове залучення трудящих до оволодіння водними видами спорту, що його членами можуть бути всі громадяни обох статей, які досягли 15-річного віку, сплачують членські внески, які беруть активну участь у громадському та політичному житті

Таким чином, було зроблено спробу використати досвід дожовтневого періоду і тим самим покращити фінансове становище яхт-клубу, розширити його можливості у вдосконаленні матеріальної бази.

Великий внесок у відродження вітрильного та гребного флоту у Миколаєві зробив завод ім. 61 комунара, фізкультурників якого очолював Є. І. Вальчук. За підтримки директора І. С. Прибильського він обладнав на заводі шлюпочну майстерню. Першими там були збудовані народні човни, за ними чотири швертботи класу «М-20».

Сім яхт фінської класифікації «Хай» було створено за кресленнями, отриманими з Талліна за сприяння заступника голови Раднаркому ЕРСР, колишнього директора НУК А. Я. Кресса. Складання трьох з них проводилося в яхт-клубі. Восьму, названу «Волна», побудував В. Г. Ільченко у майстерні ремісничого училища № 1, яким керував О. В. Погрібний.

Після війни уряд звернув свою увагу на спорт, що стало поштовхом для розвитку багатьох напрямків. Це також стосувалося вітрильного спорту в Миколаєві, що в довоєнні роки вважався центром вітрильного спорту в Україні. Така підтримка призвела до зростання популярності яхт-клубу та дозволила виховувати спортсменів для світових змагань. Все це можна спостерігати із

хронології наступних подій.

25 червня 1947 р. у наказі Комітету з фізкультури та спорту при Раді Міністрів УРСР було намічено низку заходів у зв'язку з проведенням у Миколаєві вітрильних першостей УРСР та СРСР.

Зокрема, міському та обласному виконкомам пропонувалося надати допомогу яхт-клубу у ремонті будівлі, благоустрою території та освітленні під'їзних доріг від Варварівського узвозу.

5 жовтня у присутності численних глядачів у Миколаївському яхт-клубі відкрилися всесоюзні змагання на особисту першість із вітрильного спорту. Такі змагання в країні були проведені вперше: раніше розігрувалося особисто-командна першість.

Спеціально до цих змагань Всесоюзний комітет у справах фізкультури та спорту поповнив флот яхт-клубу дев'ятьма судами на кшталт «Олімпік». У Миколаєві було збудовано вісім суден класу «Л-3», відновлено швертботи, проведено значні роботи з обладнання приміщень яхт-клубу, внаслідок чого в них розмістилася значна частина учасників та весь суддівський апарат[5].

24 лютого 1948 року міськвиконком ухвалив постанову «Про роботу та підготовку до весни яхтклубу». Зазначалося, що за роки мирного будівництва яхт-клуб, в основному, відновлений і має у своєму розпорядженні 20 яхт, 19 човнів і 1 катер. Це дозволило провести на його основі республіканські і Всесоюзні вітрильні першості. Яхтсменами Миколаєва виграно Кубок України з вітрила

25 травня облвиконком, з метою ширшого розвитку водних видів спорту, зобов'язав голову облспорткомітету організувати три філіали Миколаївського яхт-клубу, для чого виділити з наявності: Вознесенську – швертбот та шлюпку, Очакову – швертбот, Новій Одесі – швертбот та шлюпку. Для підготовки місцевих яхтсменів надсилалися досвідчені рульові. В останніх числах грудня опубліковано постанову ЦК ВКП(б) зі спорту.

У ній вказувалося, що головним завданням є масовість фізкультурного руху, підвищення рівня майстерності та на цій основі завоювання

радянськими спортсменами світової першості. У розвиток цього документа було покладено нову програму підготовки яхтсменів, переглянуто правила змагань, при яхт-клубах почали відкриватися дитячі вітрильні школи.

У лютому 1949 року у майстерні заводу ім. 61 комунара під керівництвом І. Р. Короткова завершилося будівництво 20-ти човнів для водних станцій міста, а також 7 яхт класу «Л». У 1947 р. було зумовлено: якщо буде збудовано ці яхти, через два роки чемпіонат СРСР знову проведуть у Миколаєві.

16 грудня рішенням міськвиконкому затверджено положення про міський яхт-клуб. У ньому вказувалося: «Яхт-клуб є спортивним методичним центром з водних видів спорту, школою підготовки кваліфікованих спортсменів-розрядників, майстрів, кермових та суддів з водних видів спорту для спортивних товариств». Було введено главу «Права та обов'язки начальника яхт-клубу». Обиралася рада (а не комітет).

1 лютого 1950 року рішенням міськвиконкому «Про план розвитку фізичної культури та спорту в м. Миколаєві на 1950 рік» яхт-клубу наказувалося побудувати швертбот. На курсах кермових закінчили навчання 75 осіб, і ще 80 – розпочали вивчення лоції, навігації, влаштування судна, такелажної справи та правил плавання.

У травні група операторів Московської студії документальних фільмів упродовж кількох днів проводила зйомки у Миколаївському яхт-клубі для кіножурналу «Новини спорту».

У травні 1951 року рішенням міськвиконкому «Міський яхт-клуб» було ліквідовано, і на його базі організовано «Міську водноспортивну станцію». Однак жителі продовжували вживати термін «яхт-клуб», часто до нього вдавалися і засоби масової інформації, і офіційні органи.

18 вересня 1954 року вперше в історії вітрильного спорту Миколаєва стартували 100-мильні перегони. «Нові правила міжнародних змагань потребують іншого підходу до підготовки спортсменів. Потрібно гартувати керманичів у морських походах. Пропоную надалі регулярно проводити багато

мильні перегони», – сказав Іван Романович Коротков на черговому засіданні міської вітрильної секції. Його палко підтримали і молоді, і старі яхтсмени. До підготовки активно включилася Міська водноспортивна станція (начальник – П. Б. Абаза). Для участі у змаганнях були оснащені десятки суден класів «Л-3», «Л-4», «Дракон», «М», «О» та «Ёрш». Передбачалося, що особисті змагання на честь лейтенанта Петра Петровича Шмідта сприятимуть популяризації та розвитку вітрильного спорту, підвищенню майстерності та виявленню кращих конструкторів суден та рульових в умовах лиману та моря, зміцненню зв'язків та обміну досвідом між яхтсменами з різних міст Радянського Союзу[5].

Визначною подією для Миколаєва було те що дорослий екіпаж піднявся на вершину парусного спорту СРСР. Молодіжний чемпіонат країни був уперше виграний у 1955 р. миколаївськими дівчатами – Галиною Шепетухою та Оленою Росинець у класі «Ёрш».

У грудні 1958 року було проведено збір найкращих спортсменів Миколаєва з метою підготовки до майбутніх змагань. Було відзначено роботу громадських інструкторів та спортивних суддів В. П. Грачова, Д. А. Гузева та інших.

28 лютого 1959 року постановою бюро Міськкому компартії України та Міськвиконкому було скасовано Міський комітет з фізичної культури та спорту.

Водноспортивна станція передавалася на баланс заснованій Міській раді спілки спортивних товариств та організацій.

У 1961 році у НКІ збудували найбільшу в СРСР крейсерську яхту «Антарктика». Її капітаном призначили Ю. Синько.

У місті налічувалося понад двісті суден. Для зручності їх експлуатації в яхт-клубі було споруджено причальний 15-метровий міст.

1969 року Ветерани спорту звернулися з листом до першого секретаря Миколаївського обкому партії Я. П. Погребняку. У ньому згадувалося, що яхтсмени Миколаєва вписали чимало яскравих сторінок в історію вітчизняного спорту, з яхт-клубу вийшли перші в Україні чемпіони СРСР; що за останні роки в Миколаєві відбувся занепад вітрильного спорту скоротилася кількість

яхтсменів, результати виступів бажали кращого; що у 1965 р. рішенням Міністерства освіти в ДЮСШ № 2 та у СШМ групи вітрила були закриті та передані міському яхт-клубу, основними джерелами доходу якого були прокат 50 човнів, здавання в оренду спортивного майданчика та проведення танцювальних вечорів; що план доходів систематично не виконується, а тому коштів на придбання яхт та проведення навчально-спортивної роботи немає; що наявні на міській водній станції вітрильні судна застаріли та не придатні для участі у змаганнях; що юнацька група, яка складається з 30 осіб, практично не має жодної яхти; що в нинішньому році будуть проводитися традиційні перегони пам'яті лейтенанта Шмідта, присвячені 100-річчю від дня народження В. І. Леніна, і миколаївці можуть зганьбитися на всю країну, оскільки коштів на проведення цих заходів немає, мости та причали стали непридатними, класних гоночних суден немає. Далі ветерани просили сприяти у відкритті вітрильної школи у яхт-клубі, із щорічним фінансуванням 30 тисяч рублів. "Ми хочемо, - сказано на закінчення, - щоб миколаївські здібні юнаки-яхтсмени захищали честь прапора СРСР на ХХІ Олімпійських іграх"[5].

Згодом прохання ветеранів спорту було задоволене.

23 липня 1972 року на базі НКІ закінчилася Всесоюзна першість ДСО «Буревісник», присвячена 50-річчю СРСР.

Було вручено призи: колективу профспілок НКІ – за спортивне довголіття, самостійне конструювання та спорудження гоночних суден – І. М. Босаку (Москва); Миколаївського обкому ЛКСМУ – найкращим юніорам В. Невському та В. Рогозину з Ленінграда; редакції газети «Кораблебудівник» – найрезультативнішій жінці-керманичу – К. Г. Величкіній; ректорату інституту – найкращому гонщику НКІ – Н. П. Кравченку; комітету комсомолу НКІ – наймолодшій команді – колективу м. Комунарська; спортивного клубу НКІ – за найбільшу суму перших місць – москвичу О. І. Ногаєву; обласному спорткомітету – за більшість призових місць – команді МДУ. Головним суддею був Ю. П. Сінько.

Миколаївський яхт-клуб за хорошу організацію та обслуговування

першості було нагороджено грамотою Комітету з фізкультури та спорту при Раді Міністрів УРСР.

21 лютого - 2 березня 1974 року в Сочі проходив розіграш Кубка СРСР перші великі змагання, в яких брали участь миколаївські яхтсмени. У класі «Летючий Голландець» За результатами сочинських змагань було названо кандидатів у збірну СРСР і серед них: О. Дегтяр («Солінг»), В. Кривошей (катамаран), В. Аксьонов («470»), В. Майдан («Летючий Голландець») та С. Ісаков («Фінн»). Ніколи раніше Миколаїв не був представлений у першій команді країни такою великою кількістю яхтсменів.

9 липня Облвиконком ухвалив рішення створити з 15 листопада на базі водноспортивної станції дитячо-юнацьку спортивну вітрильну школу (ДЮСВШ). У той же день Міськвиконком дав розпорядження: «Для створення в місті Миколаєві ряду місць, що відображають його морський характер, дозволити яхт-клубу - директор тов. Прокопенко В. Я. – передати на баланс міському відділу комунального господарства гармати (старовинного зразка) у кількості чотирьох штук».

15 листопада наказом голови Обласного комітету у справах фізкультури та спорту міську водноспортивну станцію було ліквідовано, а майно, обладнання, інвентар та штати передано у розпорядження Облспорткомітету для створення ДЮСВШ. Приміщення вітрильної школи розмістилися в головній будівлі та колишній верхній майстерні яхт-клубу. Директором було призначено В. С. Пєскова.

1 січня 1975 року на базі водноспортивної станції почала працювати ДЮСШ. До неї почали приймати школярі.

У зимові дні вітрильники вивчали ази морських наук, у майстернях набували навичок догляду за яхтами. Для фізичної підготовки було обладнано спортзал. Незабаром 230 учнів, розбитих на 19 груп, отримували першу практику управління. Флот налічував 40 суден. Новачки займалися 3 рази на тиждень по 2 години, старші - 4 рази по 3-4 години. Уроки проводили досвідчені тренери В. П. Грачов, В. Я. Волинець, В. П. Кравченко та А. А.

Орехов[5].

8 грудня 1980 року Рада ветеранів спорту м. Миколаєва звернулася до Облспорткомітету з проханням відновити слово «Яхт-клуб» у назві Дитячо-юнацької спортивної вітрильної школи. Прохання було задоволене.

У травні 1981 року у Миколаївському обкомі КПУ було проведено нараду щодо благоустрою території та реконструкції будівлі міського яхт-клубу.

На 1983 рік ДЮСВШ у шести групах початкової підготовки займалося 72 школярі, 138 юних яхтсменів було розбито на 12 навчально-тренувальних груп. Флот налічував 120 вимпелів. З дітьми працювали 4 тренери з вищою освітою, дві посади тривалий час залишалися вакантними. Зі шкільної збірної працював і виїжджав на змагання В. Є. Кусаков.

10 серпня 1984 року яхта «Ікар» (капітан Б. С. Немиров) вийшла у 900-мильний похід за маршрутом: Миколаїв – Херсон – Одеса – Євпаторія – Ялта – Феодосія – Керч – Миколаїв. Почалася підготовка до океанських плавань.

У 1985 році Унікальний будинок Миколаївського яхт-клубу, що представляє архітектурну та історичну цінність, руйнувався.

Вже 22 лютого ухвалено рішення міськвиконкому про виділення ДЮСПШ на капітальний ремонт будівлі 50 тисяч руб. Заводському райвиконкому наказано профінансувати роботи за рахунок наднормативного залишку бюджетних коштів.

5 жовтня Міськвиконком передав ДЮСВШ будівлю яхт-клубу та прилеглу територію з балансу Облспорткомітету на баланс морського порту та зобов'язав його виконати капітальний ремонт будівлі у 1986 році. ЧСЗ, який претендував на міський яхт-клуб, був відкинутий.

З початку 1986 року в Миколаївському морському порту розглядалися питання, що стосувалися штатів яхт-клубу, взаємин з ДЮСВШ, ремонту головної будівлі, обладнання баскетбольного майданчика, спорудження набережної.

22 серпня Міськвиконком ухвалив рішення про проведення

реставраційно-відновлювальних та будівельних робіт у яхт-клубі. На жаль, його не було виконано: завадили наслідки Чорнобильської трагедії та безвідповідальне ставлення деяких керівників. Ветерани вітрильного спорту приходили до напівзруйнованої будівлі, як на могилу друга.

7 вересня 1987 року "Ікар" з екіпажем у складі 9 бувалих моряків під командуванням капітана Бориса Немирова вийшов із Миколаєва. За 325 днів вони здійснили перше кругосвітнє плавання на яхті в СРСР, відвідавши Канарські острови, Тасманію, обігнувши мис Горн та острів Святої Олени. Трьом членам екіпажу — капітану, старшому помічнику Анатолію Кузнецову та матросу Володимиру Терняку — було присвоєно звання заслужених майстрів спорту СРСР[4, 5, 14].

Ця подія прославила команду яхти "Ікар" на весь світ та стало об'єктом розгляду для багатьох письменників та істориків[4, 5, 14]. Що прославило вітрильний спорт на Миколаївщині.

Наведені вище дати приводять основні події, що допомогли у розвитку вітрильного спорту у Миколаєві та здобули славу яхт-клубу не тільки в Україні, а й за кордоном.

За роки свого існування система спортивного виховання молоді у Миколаєві підготувала кілька тисяч яхтсменів, багато з яких стали майстрами спорту СРСР, України, майстрами міжнародного класу спорту, тренерами, спортивними суддями.

Нижче наведені прізвища видатних спортсменів та тренерів щоздобули міжнародного визнання та можуть вважатися зірками Миколаївського вітрильництва[5].

- Іванова Євгенія Олексіївна — була першою та неодноразовою чемпіонкою Миколаєва та України, бронзовим та срібним призером першостей СРСР із вітрильного спорту. Стала одним із перших трьох на Миколаївщині майстрівспорту СРСР з вітрила.

- Наринська Галина Василівна — з 1954 р. тренувала яхтсменів товариства «Іскра». Склала іспити на яхтового капітана. Брала участь у

суддівстві вітрильних змагань. Через її школу «ояхтілася» не одне дівчисько, вносячи свій внесок у скарбничку слави Миколаївського яхт-клубу. Але й сама вона продовжувала щорічно брати участь у змаганнях, у завзятій боротьбі завойовуючи перемоги.

Г. В. Наринська неодноразово ставала чемпіонкою міста, області, призером та дев'ятикратною переможницею республіканських змагань, двічі була призером та 13 разів чемпіонкою України, по 2 рази була призером та переможницею всесоюзних змагань, 14 разів брала участь у першостях країни, проголошувалась чемпіонкою та 9 разів призером СРСР.

- Шепетука Галина Миколаївна – перший чемпіон ССРСР в Миколаєві.

Г. Шепетука надійшла до НКІ. Студенткою 1-го курсу вона стає чемпіонкою УРСР у класі «Олимпик» (жіночий розряд), займає II місце по Україні в класі «Ёрш» зі шкотовою Тетяною Черевко. 1955 р. бронзова медаль у першості республіки та звання чемпіонки СРСР.

Після закінчення НКІ 1960 р. Галина Миколаївна отримала призначення на ЧСЗ. Працювала помічником майстра, планувальником. Наприкінці року перевелася до Суднобудівного технікуму. і викладала там корпусні дисципліни. З кінця 70-х років вона вже не бере участі у перегонах. Її запрошують на змагання як арбітр.

- Сінько Юрій Петрович –у 1937 р. вступив до НКІ, у 1942 р. захистив диплом (Інститут був евакуйований до Пржевальська). Повернувшись після війни до Миколаєва, працював старшим інженером-конструктором на заводі ім. 61 комунара. У 1947 р. надійшов в аспірантуру, 1950 р. перейшов на викладацьку роботу в НКІ. Є автором 20 наукових публікацій.

Юрій Петрович 5 разів був призером та 10 разів переможцем міських змагань, тричі – призером матчевих зустрічей, двічі – переможцем республіканських змагань, двічі – призером та 7 разів чемпіоном УРСР, тричі – призером та стільки ж переможцем всесоюзних змагань, призером та неодноразовим учасником чемпіонатів СРСР. Яхтовий капітан, двічі удостоєний високого звання «Майстер спорту СРСР», суддя республіканської

категорії, в яхт клубі він керував групою підвищення кваліфікації, брав активну участь у підготовці вітрильної естафети «Миколаїв – Москва», друкувався в обласній газеті.

- Кам'янський Віктор Володимирович – демобілізувавшись, у 1947 р. вступив до НКІ Брав участь у всіх змаганнях, був членом яхт-клубу, був головою інститутського відділення ДЗГ «Наука», інструктором, тренером, головою міської секції з вітрильного спорту, учасником республіканських та союзних пленумів яхтсменів.

Майстер спорту СРСР, він двічі був призером та 14 разів переможцем міських змагань, 5 разів – першим на обласних, 9 разів – найсильнішим на змаганнях республіканського масштабу, 5 разів ставав срібним призером та 6 разів – чемпіоном УРСР, неодноразово був призером та двічі – переможцем всесоюзних змагань «Чорноморська парусна регата», 12 разів брав участь у чемпіонатах СРСР, неодноразово – у походах до Херсона, Одеси, Севастополя. Його брали членом Ради ДСО «Авангард», головою заводської та міської вітрильних секцій, кваліфікаційної комісії.

- Воробйова Валентина Володимирівна – у 1950 р. вперше сіла за румпель швертбота. Її навчав і надалі тренував О. Н. Голайко. Вже 1951 р. на юнацькій першості УРСР з шкотової Т. Піменової за воювала перше місце у класі «Ёрш». Наступного року – аналогічний успіх. У 18 років вона вже виступала у групі дорослих жінок і зайняла почесне друге місце.

У 1959 р. перемогла у першості УРСР та ДЗГ «Авангард», була включена до складу збірної України для участі у першості країни. У результаті - срібна медаль і виконання норми майстра спорту. Наступного року виборола золоту медаль чемпіонки країни у класі «М».

У тому ж 1960 р. В. В. Воробйова виступила в обласній газеті співавтором статті «Масовість – основа фізкультурної роботи».

Гоночну кар'єру Валентина Володимирівна завершила срібним призером першості СРСР 1969 р. у класі «Дракон». У зв'язку з подальшою заборонаю на участь у вітрильних змаганнях жіночих екіпажів, вона перейшла на тренерську

роботу. Її авторитет у новому статусі зростав з кожним днем. Коли постало питання – хто очолить збірну УРСР на V Спартакіаді народів СРСР – всі зійшлися на кандидатурі Воробйової. Вперше Україна здобула найвищу командну нагороду. Чемпіоном V Спартакіади став екіпаж А. В. Дегтяря. Золота медаль за командну перемогу була вручена старшому тренеру збірної – В. В. Воробйовій. Валентина Володимирівна 15 разів оголошувалась серед кращих тренерів року по області, неодноразово – по республіці.

У 1985 р. за високі спортивні досягнення та успіхи у розвитку фізичної культури та спорту заслужений тренер УРСР В. В. Воробйова була нагороджена Грамотою Президії Верховного Ради УРСР.

- Дігтяр Анатолій Володимирович - народився у Миколаєві у 1936 році. Закінчив середню школу, працював на ЧСЗ. Після служби в армії повернувся на завод. Вся його подальша доля пов'язана із СК «Суднобудівник».

Найпам'ятнішим у спортивній біографії був йому 1959 р. Швертботна частина чемпіонату СРСР проводилася в Ставрополі, на просторах Куйбишевського моря. Особливо напружений характер носили перегони чоловіків у класі «М». Переміг екіпаж слюсаря-збирача ЧСЗ А. В. Дегтяря. Він був нагороджений золотими медалями чемпіонів та дипломами ЦС Союзу спортивних товариств та організацій. Рульовий виконав норму майстра спорту.

Не менш гострою була боротьба в Ризі, на Спартакіаді народів СРСР 1971 р. Змагаючись у класі «Дракон», За сумою очок, набраних у чотирьох перегонах, екіпаж А. В. Дегтяря займав третє місце. У п'ятих і шостих гонках миколаївці фінішували першими і стали переможцями Спартакіади.

Анатолій Володимирович неодноразовий чемпіон Миколаєва, призер та переможець республіканських та всесоюзних змагань, Балтійської регати. Декілька разів його включали до складу збірної СРСР.

- Євдоков Вадим Давидович - яхтами Вадим Давидович почав захоплюватися вітрильництвом ще у школі. Перший успіх прийшов до нього 1948 року. Усього ж він 12 разів був призером міських, по 2 рази був третім, другим і переможцем обласних, по 4 рази був третім і другим, 5 разів –

переможцем республіканських змагань, тричі – срібним призером та двічі чемпіоном України; займав третє місце, по 3 рази був другим та переможцем всесоюзних змагань. Дев'ять членів його екіпажів були удостоєні звання «Майстер спорту СРСР».

В. Д. Євдоков завжди вдосконалював яхти, на яких ходив. Їм була розроблена технологія виготовлення щогл складного профілю із алюмінієвого сплаву.

- Приймак Сергій Валентинович – народився у Нікополі у 1957 році. Виріс на березі Каховського моря в сім'ї рибалки. Батько часто брав його із собою у баркас. Закінчивши 8 класів, отримав спеціальність у СПТУ № 34, в 1976 р. переїхав до Миколаїв і працював слюсарем-ремонтником на ЧСЗ, з 1980 р. – інструктором-методистом з вітрильного спорту в Облраді ДЗГ «Зеніт».

У 10-річному віці прийшов до Нікопольського яхт-клубу. Успішно гаявся в юнацьких класах яхт. Чемпіон УРСР. Досвідчений тренер В. В. Воробйова звернула увагу, з якою легкістю і як успішно молодий керманіч виступає на дуже різних судах

У Миколаєві С. Приймак досить швидко освоїв катамаран. 1980 р. в Одесі прийшов перший великий успіх – чемпіон УРСР. Через кілька місяців здобув ще більш відчутну перемогу – завоював Кубок СРСР. Рік у рік показує високі результати. Його включають до складу молодіжної збірної країни.

На Міжнародній регаті «Дружба-84» виступали яхтсмени із восьми країн. Однак головну інтригу являв собою поєдинок між двома найсильнішими радянськими екіпажами: В. Потапова та С. Приймака. Точніше, продовження їхнього спортивного суперництва, що вже стало звичним.

Майстер спорту СРСР міжнародного класу С. В. Приймак захищав честь нашої країни у Голландії, на Кубі, тричі у Франції та двічі у ФРН.

- Сухоруков Миколаї Васильович - народився у Миколаєві 1960 року Починав з «Оптимиста» в 11 років, потім був шкільним та кермовим на «Кадеті», з яким і пов'язані перші успіхи. Його наставниками були К. К. Чернишов та В. Я. Волинець. Спортивна слава прийшла до Сухорова в класі

«Фінн». У 1980 р. він був чемпіоном. УРСР і вперше переміг на чемпіонаті СРСР.

Н. В. Сухорукову першому в Миколаєві присвоєно звання «Майстер спорту СРСР міжнародного класу». Він – неодноразовий переможець міських та обласних змагань; займав третє, чотири рази – друге та 3 рази – перше місце в республіканських змаганнях, що тричі був чемпіоном УРСР; 3 рази – бронзовим, стільки ж срібним та 9 разів – переможцем всесоюзних змагань, двічі чемпіон СРСР; двічі був другим і чотири рази – переможцем міжнародних регат.

- Лігерман Борис Олександрович - народився 13 серпня 1948 року у Миколаєві. Трубомедник 6-го розряду заводу імені 61 комунара. Яхтовий капітан з 1976 р.

У вітрильний спорт прийшов у 1961 році до Валентина Петровича Грачова на Дитячу водну станцію (ДВЗ). Коли її у 1966 році розформували, перейшов тренуватися на Стрілку.

1985 рік. Власник "Кубка Чорного моря" на яхті "Наdejда". Виконав норматив майстра спорту СРСР.

1989 рік. III місце на регаті "Варна - Золоті Піски". Яхта "Ювента".

1990 рік. II місце в чемпіонатах СРСР та УРСР, "Кубка Чорного моря" на яхті "Ювента". Виконав норматив майстра спорту. Звання присвоєно 30 грудня.

1991 рік. Участь у Чемпіонаті світу ¼ тонного класу в Порто-Карасі, Греція. 1995 рік. II місце у чемпіонаті України. Яхта "Ювента".

2011 рік. Чемпіон України у 1/4 тонному класі. Яхта "Ювента". Неодноразовий призер "Кубка Чорного моря" на яхті «Наяда» у 1977 – 1988 рр., володар та призер «Кубка Криму» на яхті «Ювента» у 1991 – 1996 роках

- Шуст Сергій Віталійович Майстер спорту СРСР міжнародного класу С. В. Шуст 6 разів ставав переможцем міських, стільки ж – обласних, тричі був третім, 4 рази – другим і 8 разів – переможцем республіканських змагань, 5 разів – чемпіоном УРСР; двічі – бронзовим, 6 разів – срібним та 5 –

золотим призером всесоюзних змагань, переможцем та призером міжнародних регат.

У складі збірної країни він захищав честь Радянського Союзу у Болгарії, Польщі та Голландії.

У 1986 р. Сергій Віталійович закінчив факультет фізичного виховання Миколаївського педінституту і з 1987 р. працює інструктором парусного спорту в Облспорткомітеті.

- Кузнєцов Фелікс Валентинович - народився у Миколаєві у 1970 році. У вітрильний спорт привів його у 1978 р. батько Валентин Олексійович – яхтсмен з 1950-х рр.

У 1981 р. Фелікс вперше стартував на першості країни серед юнаків, яка проходила у Каунасі. За місяць до цього він став бронзовим призером першості УРСР та отримав путівку на Чемпіонат СРСР.

Майстер спорту СРСР Ф. В. Кузнєцов неодноразово перемагав на міських та обласних перегонах; тричі ставав третім і тричі – переможцем на республіканських змаганнях, чемпіонаті УРСР; був бронзовим, тричі – срібним та 4 рази – золотим призером всесоюзних першостей, неодноразовим володарем «Кришталевого Кубка СРСР».

Вітрильний спорт Миколаївщини може гордитися на тільки спортсменами, але й тренерами, організаторами, суддями, які розбудовували і вдосконалювали її клубну систему довгі роки.

Грачов Валентин Петрович (27.03.1919–08.02.2011) – один з найвидатніших тренерів Миколаївського яхт-клубу. Більша частина його учнів здобула значних результатів у вітрильному спорті, залишивши свій ім'я в історії вітрильного спорту. Він вніс значний вплив на розвиток миколаївського спорту за сорок років активної діяльності яхтовим капітаном, спортивним організатором, дитячим тренером, суддею.

Голайко Олександр Миколайович - У 1948 р. О. М. Голайко очолив навчально-спортивну роботу у яхт-клубі. Викладав на курсах матросів, рульових, капітанів малого плавання, а також інструкторів-громадських осіб з

водних видів спорту. Він багато зробив для покращення матеріальної бази яхт-клубу та водної станції «Комунарівець».

Олександр Миколайович усіма способами намагався популяризувати вітрильний спорт. Виступаючи в обласній газеті зі статтею «Секція, яка ще не стала масовою», він розкрив причини повільного зростання числа яхтсменів, закликав видовищно пропагувати вітрило і тим самим множити його прихильників.

О. М. Голайко завжди був та залишається талановитим професіоналом. Він призер та переможець міських, окружних, обласних та республіканських змагань, чемпіон УРСР, учасник першості СРСР та переможець всесоюзних змагань. Він є першим у Миколаєві офіційним мірителем Федерації вітрильного спорту СРСР гоночних та крейсерсько-перегонових яхт (№ 32), підготував цілу плеяду молодших стажистів, багато з яких вже набули офіційного статусу. Незважаючи на пенсійний вік, продовжує працювати. Його щодня можна бачити в оточенні юних яхтсменів на водній станції «Комунарівець» або за швейною машинкою. Олександр Миколайовичу, як і раніше, парусному спорту віддано фанатично.

Мащенко Валерій Йосипович – його загальний тренерський стаж 33 роки. Він виховав 34 майстри спорту СРСР, 6 чемпіони та призери СРСР, 9 чемпіонів та призерів всесоюзних першостей, 52 чемпіони та призери УРСР та республіканських першостей. Велика кількість чемпіонів та призерів на крейсерських яхтах. У перегонах республіканського значення неодноразових чемпіонів, призерів першостей центральних рад ДЗГ «Авангард», «Зеніт» – понад 60 людей. Багато вихованців працювали тренерами з вітрильного спорту: Кіреєв В. П., Чернишов К. К., Ремньов Н., Шумілов Л., Орлов А., Балаклієв Д. ., Аксьонов І., Севрюков М. , Черевко О. Р. та ін. Неодноразово нагороджувався грамотами федерацій парусного спорту СРСР та УРСР, ЦС ДЗГ «Авангард», «Зеніт», обласного та міського комітетів.

Велічкіна Клара Григорівна - приїхала до Миколаєва вступати до суднобудівного технікуму. Захопилася вітрильним спортом і через два місяці

від перших тренувань вже ганялася на першості України шкотовою у Л. Г. Белушенка на «Емці». У 1951 р. склала іспити за програмою кермового. Однак погане здоров'я заважало регулярним заняттям вітрилом. Працюючи в колгоспі на збиранні врожаю, захворіла ревматизм. Вирішила позбутися хвороби загартуванням організму. І воля перемогла.

Майстер спорту СРСР Клара Григорівна Величкіна – 8-разовий чемпіон УРСР, 5 разів була срібним призером; тричі – бронзовим призером СРСР.

На кафедрі фізичного виховання НКІ прийшла працювати в 1972 р. Як яхтовий капітан командувала яхтою "Амазонка".

З 1974 р. Клара Григорівна у змаганнях не виступала. Довгий час навчала студентів основам вітрильного спорту та тренувала команду НКІ для участі в змаганнях.

Гарбуз Анатолій Павлович – 80-річчя якого відсвяткували всім вітрильним світом 13 квітня 2018 року – учасник бойових дій, ветеран морського багатоборства, яхтовий капітан, тренер, спортивний суддя, засновник регати на згадку про Ольшанців, нині командир суддівського катера «Бравий», викладач на курсах кермових початківців, автор рукописного посібника «Шкіпер спортивної яхти».

Калинчев Павло Кузьмич - Він народився у Миколаєві 1 липня 1951 року. Вітрилом займався з 1962 року на базі ДЗГ «Спартак». Перші тренери: Микола Михайлович Софійчук, Юрій Іванович Карабут, Валентин Павлович Дерев'янченко. В юності ганявся у класах «Ёрш», «М», «Летючий Голландець». Норматив МС СРСР виконав у класі «Фінн». На тренерській роботі – з 1975 року. 1982 року закінчив НДПІ. Звання заслуженого тренера присвоєно у 2001 році. Сьогодні він є старшим тренером ОСДЮШОР «Миколаївського обласного яхт-клубу» і головою тренерської ради.

За роки роботи підготував майстри спорту міжнародного класу – О.Калінчеву, 18 майстрів спорту СРСР та України, численних чемпіонів України у класах «Оптиміст», «Кадет», «Промінь 2», «470», катамаран «Торнадо», «Інглінг». Чемпіони СРСР: Григорій Белічков, Андрій Шелест – у

класі «Промінь»; Микола Горобець – у класі «ОК-динги». Юрій Галушко – срібло у «Зоряному» класі. Чемпіони Європи 2000 року серед юніорів у класі «470» – Ангеліна Калінчева та Наталія Завірюха.

2008 року на Олімпіаді в Китаї Павло Калінчев та Андрій Шафранюк посіли 13-е місце у класі катамаранів «Торнадо».

- Шумілов Леонід Володимирович - 5 листопада 1948 року у Миколаєві.

У вітрило прийшов у 1962 році, першим тренером вважає Валентина Петровича Грачова. З осені 1964 року ДЮСШ розформували, екіпаж Ю. Гудими тренувався на Стрілці у В. І. Маценка. У 1965 – 1966 роках ставали чемпіонами УРСР у класі «М».

Яхтовий капітан, майстер спорту СРСР, суддя національної категорії, головний мірник Парусної федерації України в олімпійських та неолімпійських класах, з 2010 року Л. В. Шумілов обирається президентом Миколаївської обласної федерації парусного спорту.

Як тренер виховав понад триста призерів та переможців всеукраїнських, всесоюзних та міжнародних змагань.

- Кіреєв Володимир Петрович - народився у Миколаєві у 1955 році. Закінчивши середню школу, освоїв спеціальність слюсаря на заводі ім. 61 комунара. У 1973 р. був призваний до лав ВМФ СРСР. У 1976 р. старшина 2-ї статті Кіреєв надійшов на ЧСЗ слюсарем 3-го розряду. Через 5 років йому запропонували стати тренером із вітрильного спорту на водній станції заводу.

Незабаром з'явилися перші успіхи: його вихованці стали перемагати на змаганнях найвищого рівня. Талановитого наставника запросили на роботу до Школи вищої спортивної майстерності.

І на новому місці він виявив себе як фахівець та організатор. Володимир Петрович товариський, має авторитет у колективі та серед вихованців. Обласна конференція яхтсменів обрала його головою парусної секції.

- Чеботарьов Ігор Анатолійович – народився 10 листопада 1961 року. Батько Анатолій Олексійович, яхтсмен з початку 1950-х років, до

останніх днів життя у похилому віці працював столяром у Миколаївському яхт-клубі. Старший брат Валерій – майстер спорту СРСР, починав у морському багатоборстві у Л. І. Мочалова, сьогодні працює суддею та тренером на яхтову Одесу. Дочки-близнята – майстрині спорту України. І зять, і сват у нього майстри спорту: Олександр та Сергій Ісакови.

У 1971 році вперше сів до «Оптиміста» першого тренера. Л. В. Шумілова. На "Кадеті", "Ок-Дінгі", "Фінні" Ігор гаявся під керівництвом О. Г. Черевка. Від нього і потрапив до Владивостока.

Повернувся на Стрілку сам уже тренером і пропрацював там до відкриття Америки – для прапора України її відкрив «Ікар» у Гранд-Регаті «Columbus'92». Капітан Немиров грамотно підібрав команду, а боцманом призначив мічмана Чеботарьова. Після повернення «Ікара» Ігор Чеботарьов десять років працював тренером, старшим тренером, 2002 року здобуває вищу освіту в Харківському інституті фізичної культури. За успіхи у підготовці спортсменів йому надано звання «Заслужений тренер України» – 29.08.2002. За рекомендацією заслуженого тренера УРСР В. В. Воробйової, яка його опікувалася з юності, 2003 року Ігоря Анатолійовича було призначено директором Обласної спеціалізованої дитячо-юнацької школи олімпійського резерву (СДЮШОР) «Обласний яхт-клуб» – головного інкубатора миколаївських яхтсменів. За роки його керівництва школа долучила до вітрильного братству кілька тисяч юнаків та дівчат.

У 2020 році Ігор Анатолійович Чеботарьов увійшов до засновників Чорноморського Ротарі-флоту України зі штабом у Миколаєві – підрозділи міжнародної благодійної співдружності яхтсменів International Yachting Fellowship of Rotarians (IYFR). Рух заснований у 1947 році (Англія) і охоплює 130 флотів у 44-х країнах – лише понад 4000 осіб[5].

В останні роки дедалі менша увага приділяється спорту з боку держави.

Популярність парусного спорту починає падати. Функціонування яхт-клубу продовжується, спираючись на допомогу діючих яхтсменів та вірних учнів, що виховувалися роками. Завдяки їхній підтримці яхт-клуб зміг пережити потрясіння, що відбулися в наступні роки з невеликими втратами.

3.3. Період розвитку вітрильного спорту у Миколаєві за часів незалежності України (1991-2021 рр.)

Після здобуття незалежності у країні була нестабільна ситуація. Це також вплинуло на розвиток вітрильного спорту в Миколаєві. Зниження фінансування від держави та багатьох підприємств у місті сильно сповільнило розвиток яхт-клубу. Незважаючи на це, з 28 літніх Олімпійських видів спорту вітрильний спорт є пріоритетним як для Миколаївської області, так і для України.

Завдяки підтримці вихованців та старших яхтсменів Миколаївські яхтсмени продовжували показувати високі результати. Кількість учнів підтримувалася наступністю дітей яхтсменів, що йшли в вітрильний спорт стопами дбайливців. Також за минулі роки яхт-клуб став культурним центром відпочинку в місті, що підтримувало його популярність.

Особливо відокремлюються тренери що більшу частину життя присвятили яхт-клубу та вихованню нових спортсменів. Чеботарьов Ігор Анатолійович, Калинчев Павло Кузьмич, Гарбуз Анатолій Павлович, Велічкіна Клара Григорівна, Шуст Сергій Віталійович, Приймак Сергій Валентинович. Завдяки їх роботі вдалося зберегти та примножити досвід що накопичувався з часів заснування яхт-клубу.

Досягнення значних висот у тренуванні спортсменів дозволили у 2012 році на базі миколаївського обласного яхт-клубу створити спеціалізовану дитячо-юнацьку спортивну школу Олімпійського резерву з парусного спорту. Яхт-клуб став кузнею підготовки яхтсменів високого класу, які продовжують історичні традиції пращурів. Яхтсмені Миколаєва постійно беруть участь у вітрильних змаганнях світу, Європи, Олімпійських іграх, здобувають призові місця.

Згодом завдяки своїм досягненням у парусному спорті, миколаївські яхт-клуби залучили багато організацій, пов'язаних з парусним спортом, які займаються його розвитком. Однією з таких організацій є вітрильний клуб

Ротарі, що в останні роки активно підтримує миколаївський вітрильний спорт.

На сьогоднішній день на Миколаївщині до СДЮСШОР входять фізкультурно-спортивні товариства «Спартак», «Динамо», «Колос», «Україна».

Головними напрямками роботи ОСДЮСШОР з вітрильного спорту були:

- зміцнювати здоров'я дітей і підлітків засобами фізичної культури і спорту за програмою уряду «Здоровій України - здорові діти;
- забезпечувати розвиток здібностей вихованців в обраному виді спорту;
- створювати необхідні умови для гармонійного виховання, фізичного розвитку, повноцінного оздоровлення, змістового відпочинку і дозвілля дітей та молоді;
- виховувати спортсменів-учнів патріотами України з стійкими морально-вольовими якостями;
- формувати уміння і навички здорового способу життя;
- якісно підвищувати рівень навчально-тренувальних занять і виховного процесу;
- додержувати стапність підготовки вихованців за навчальною програмою;
- удосконалювати спортивну майстерність і підготовку спортсменів високого класу - членів збірної команди України: основного складу, кандидатів, резерв;
- створювати умови для розвитку крейсерського яхтингу з метою втілення в життя фізичної культури, спорту та здорового способу життя.

Молоді яхтсмени Миколаєва.

Для визначення популярності вітрильного спорту на Миколаївщині було розглянуто молодшу групу яхтсменів віком від 8 до 22 років, що брали участь у змаганнях у спортивному сезоні протягом року.

Для того, щоб простежити розвиток вітрильного спорту в Миколаєві за часи незалежності України, було проаналізовано “Звіт ОСДЮСШОР з

вітрильного спорту “Обласний яхт-клуб” ”[15-45]. У звітах знаходяться підсумкові досягнення всіх миколаївських яхтсменів протягом року. Проаналізовані звіти 1993 – 2021 років. Дані звітів охоплюють спортсменів всіх водних баз Миколаєва таких як: НУК, Атлант, Стрелка, Обласний яхт-клуб та інші. Такий тісний зв'язок між водними базами міста склався історично, завдяки дружності Миколаївських спортсменів.

Дані в представлених звітах мають більш детальну інформацію, що розширює огляд розвитку вітрильного спорту в Миколаєві за часів незалежності України. Ця інформація буде впливати на формування висновку, тому буде відображена у таблицях перед графіком.

Таблиця 3.1

**Виконання спортивних нормативів вітрильниками Миколаєва
у змаганнях (1993-2021 рр.)**

Роки	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
МСМК	2	3	3	3	3	-	2	1	1	1
МС	6	6	11	14	10	16	14	15	11	13
КМС	22	43	35	45	45	36	27	24	20	19
I, II розряд	22	21	18	24	24	19	17	25	28	36
юнацькі	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
Всього	52	73	67	86	82	71	60	65	60	103

Продовження табл. 3.1

Роки	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
МСМК	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-
МС	13	19	14	15	8	11	6	5	5	3
КМС	19	26	34	35	38	36	27	28	27	21
I, II розряд	37	37	32	20	17	27	21	24	23	12
юнацькі	52	84	83	46	59	26	63	87	44	67
Всього	122	167	164	117	123	101	117	144	99	103

Продовження табл. 3.1

Роки	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
МСМК	-	-	-	-	-	-	-	-	-
МС	2	-	-	-	-	-	-	-	-
КМС	21	16	15	16	12	10	12	15	19
I, II розряд	19	27	26	28	33	37	36	85	51
юнацькі	57	74	76	65	90	45	56	-	69
Всього	99	117	117	109	135	92	104	100	139

Згідно з даним таблиці можна зробити висновок: що кількість нормативів МС зростала до 2006 року, найбільший приріст був перед, або в роки Олімпіад, коли держава виділяла певну кількість грошей на підготовку спортсменів збірних команд. Після 2009 року не було підготовлено ні одного МСМК і це пов'язано зі світовою кризою і відтоком як спортсменів, так і тренерів закордон. Тренери переключилися на підготовку спортсменів масових розрядів.

Для виконання нормативів спортсменом є певні вимоги згідно Єдиної української класифікації. У Миколаєві постійно проводяться Чемпіонати України, що збирають сотні спортсменів з усієї країни, а іноді і з інших країн. Цього достатньо для здобуття звання КМС. Для виконання більш високого нормативу необхідні виїзди на Чемпіонати Європи та вище. Через обмеження у віці частіше молоді спортсмени не мають змоги самостійно приймати такі рішення. Головною проблемою стає фінансове питання. Чималі гроші йдуть в ОСДЮШОР на перевезення яхт з обладнанням до місця проведення змагань. Яхт-клуб через обмежене фінансування може допомогти з участю у змаганнях лише на території України. Через це на сьогоднішній день велика кількість миколаївських спортсменів залишаються у званні КМС. Для здобуття більш високих досягнень потрібно збільшити фінансування ДЮСШ з вітрильного спорту, щоб була можливість виїхати на змагання збірній команді.

Для наочності прогресу дані загальної кількості спортсменів таблиці 3.1 було виведено у вигляді графіка, представленого на рис. 3.5.

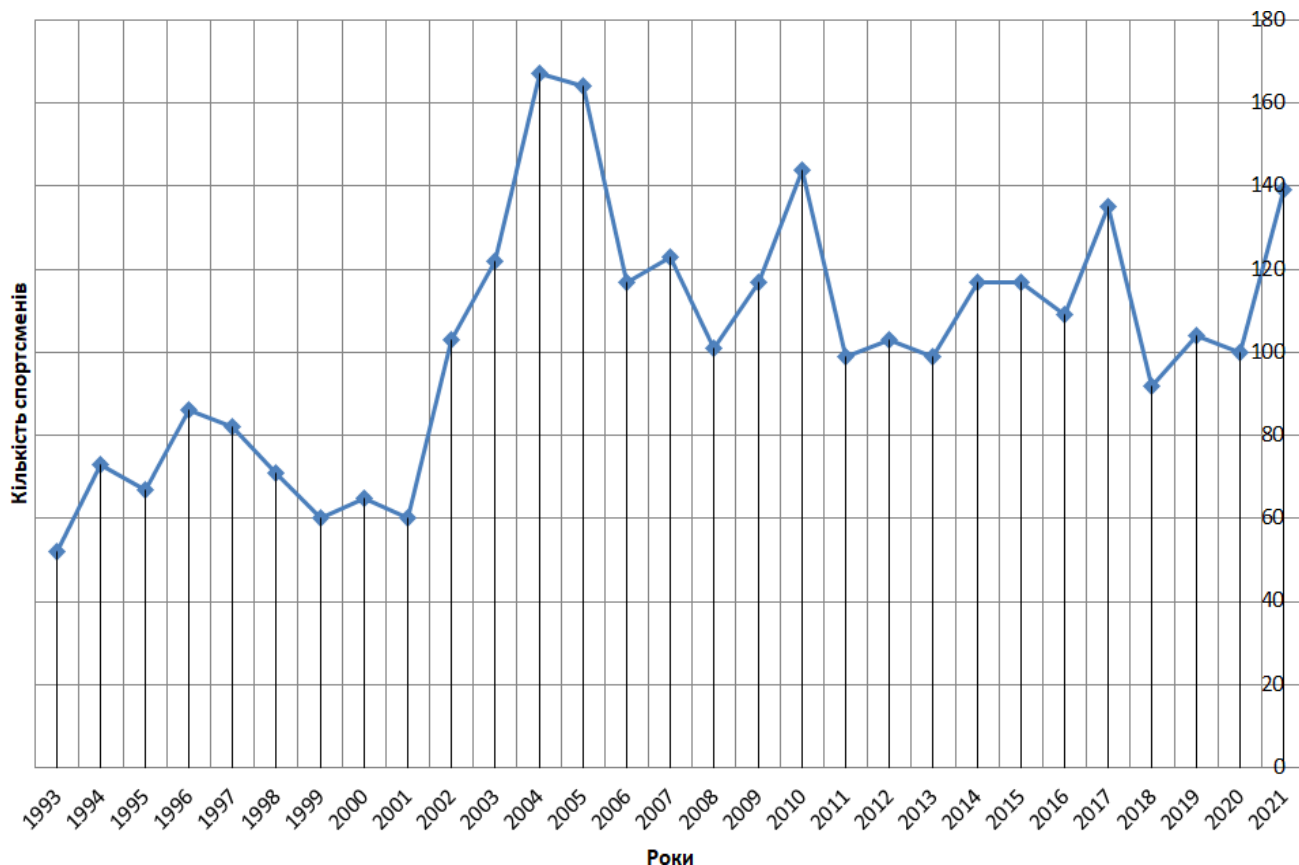


Рис. 3.5 Графік змін кількісного складу спортсменів у змаганнях (2003-2021 рр.)

Вітрильний спорт - це важкий спорт, який потребує певні фінансові можливості від родини спортсмена для його розвитку. Тому кількість спортсменів в яхт-клубі тісно пов'язано з фінансовими можливостями населення. Кількість спортсменів можна значно збільшити, якщо ВФУ візьме на себе фінансове питання, як за часів радянського союзу. Для прикладу, у 1960-х на піку вітрильництва у Миколаєві, при повній фінансовій підтримці держави було зафіксовано зліт у виконання масових розрядів. Миколаївський яхт-клуб спадкував весь професійний досвід тих часів, та за достатньою підтримкою від держави та ВФУ з часом знову має змогу вийти на той самий рівень.

За радянського союзу Миколаїв завоював визнання як один із основних центрів вітрильного спорту в СРСР та УРСР. У місті проводилися змагання за першість у країні, на які з'їжджалися спортсмени з десятків міст.

Завдяки цьому, коли яхт-клуб зміг повністю відновити роботу, то знову

мав змогу проводити змагання не тільки для яхтсменів Миколаївщини, але й для всієї України.

Незабаром змагання у Миколаєві здобули велику популярність та привабило до участі у змаганнях спортсменів з інших країн. Завдяки чому Миколаївські спортсмени змогли здобути кращих результатів та підтвердив звання Миколаєва як одного з центрів вітрильного спорту в Україні. Це дозволило збільшити кількість обласних змагань у календарі перегонів що складається ВСУ, ДЮСШ та Обласним управлінням спорту. Та мати більш високі шанси при виборі місця проведення чемпіонатів України. Що поступово збільшувало кількість учасників змагань. Особливу популярність сьогодні мають крейсерські перегони.

Використовуючи “Звіт ОСДЮШОР з вітрильного спорту “Обласний яхт-клуб” ” ми отримали статистику щодо кількості змагань, які проводяться в Миколаєві та кількості учасників за 2003-2021 роки [27-45], що показано в таблиці 3.2.

Табл 3.2

***Міські, обласні змагання та регати, проведені на Миколаївщині
(2003-2021 рр.)***

Роки	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Кількість змагань	8	8	8	5	5	7	8	8	5	9
Кількість учасників змагань	875	729	480	203	254	310	316	294	311	697
Кількість регат	4	4	5	6	5	5	6	6	8	7
Кількість учасників регат	158	155	285	285	565	524	400	443	611	459
Всього у змаганнях брали участь	1033	884	765	488	819	834	716	737	922	1156

Роки	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Кількість змагань	11	7	10	8	9	13	9	12	11
Кількість учасників змагань	536	702	911	718	696	444	616	625	660
Кількість регат	7	8	7	6	6	15	14	12	12
Кількість учасників регат	814	738	900	547	750	1427	1293	1739	1399
Всього у змаганнях брали участь	1350	1440	1811	1265	1446	1871	1909	2364	2059

Кількість учасників змагань повністю залежить від рівня змагань, можливості яхт-клубу у проведенні змагань та території яхт-клубу прийняти усі яхти. А в Україні ще й від політичної ситуації. У 2014 році зниження кількості змагань було пов'язано з подіями на Донбасі і в Криму.

На рис. 3.6 представлено графік змін кількості змагань та регат на Миколаївщині(2003-2021 рр.)

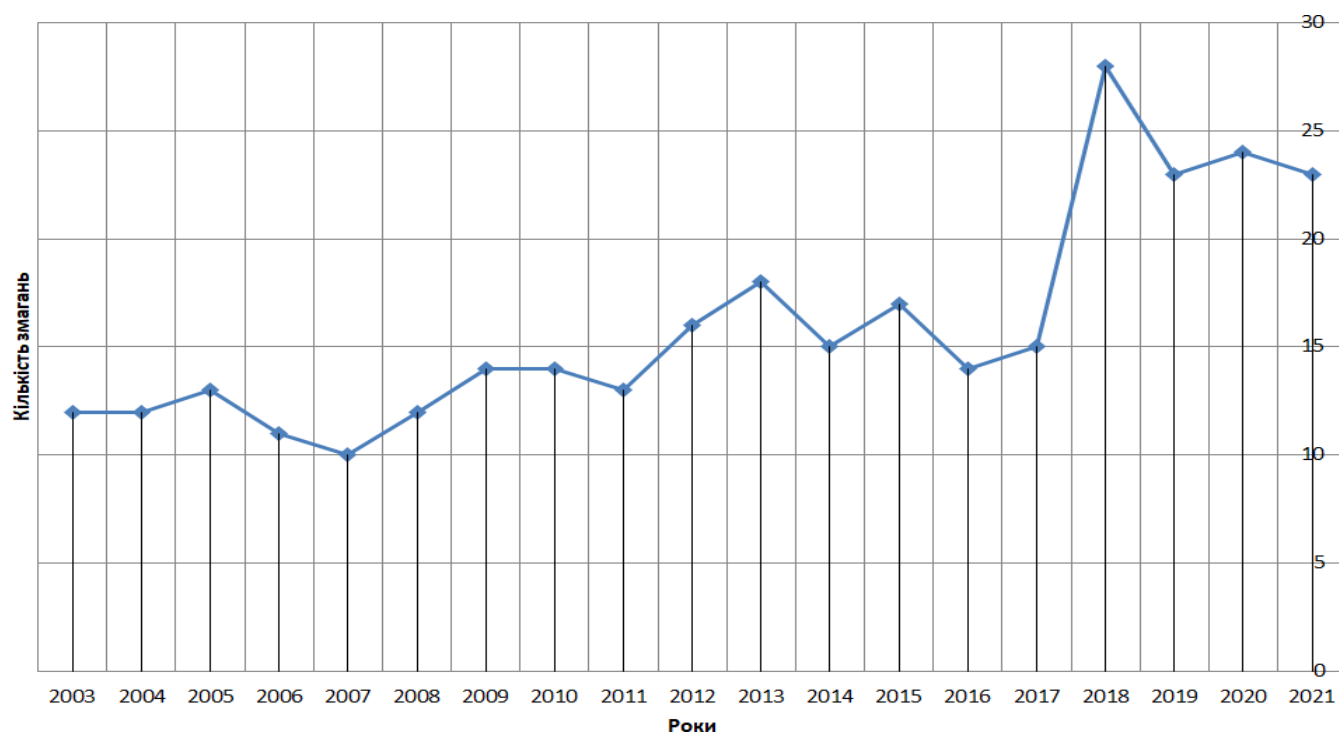


Рис. 3.6 Графік змін кількості змагань та регат на Миколаївщині (2003-2021 рр.)

Починаючи з 2018 р. спостерігалось різке збільшення змагань, що обумовлюється проведенням додаткових змагань на честь видатних людей України. Для підняття патріотичного духу.

Яхти постійно оновлюються, адже оновлюються й параметри, при яких яхта має допуск до змагань. Незважаючи на це, цей процес дуже повільний. Через це яхти одного класу 2000 р. та 2015 р. мають відмінності, які загалом стосуються ваги та матеріалу. Тому оновлення флоту відбувається дуже довго. Основною причиною цього є велика ціна на корпус, рангоут, парус і т.д. яхти. Оскільки оновлення флоту на сьогодні відбувається дуже повільно, наявні дані про чисельність флоту згідно звітів з 2003р. по 2021р. [27-45] виведено у графіку на рис 3.7.

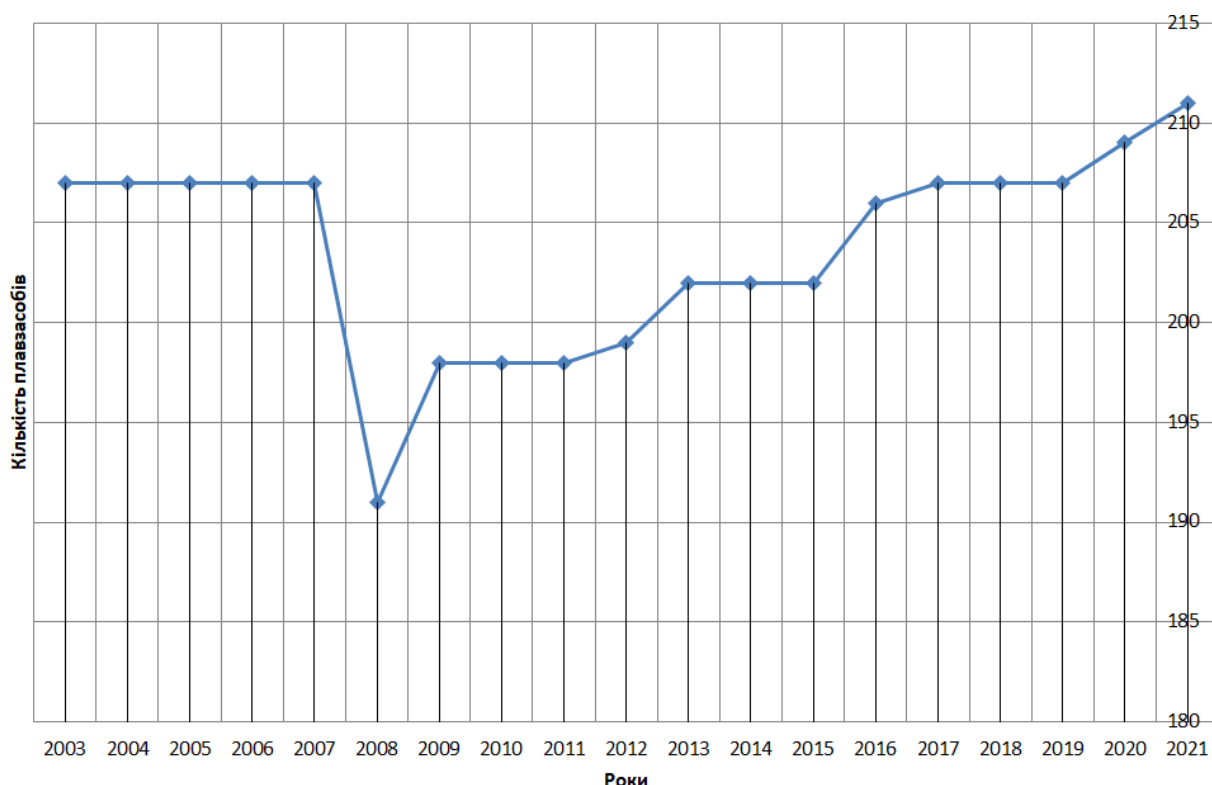


Рис. 3.7 Графік змін кількості плавзасобів яхт-клубу на Миколаївщині(2003-2021 рр.)

Велика кількість яхт є спадщиною з радянських часів. Через це у 2008 році частина з них була виведена з експлуатації, а інша відправлена на ремонт. Так почалося поступове відновлення флоту, яке проходить досить швидко за рахунок допомоги таких вітрильних організацій, як РОТЕРІ та підтримки міста.

Подальше суттєве збільшення кількості спортсменів - учнів у яхт-клубі можна буде спостерігати лише після розширення матеріальної бази. На даний момент яхт-клуб обмежений у кількості яхт, на яких можна навчати спортсменів. Також згодом яхти старіють і перестають відповідати гоночним стандартам, що обмежує кількість учасників на змаганнях України, Європи, Світу, де стандарти параметрів яхт дуже високі. Частково ця проблема вирішується спонсоруванням вітрильних організацій та особистими інвестиціями спортсменів, для оновлення обладнання.

Серед всіх суден у флоті яхт-клубу в середньому 81% - спортивні яхти по класам, а 19% це крейсерські яхти з катерами та човнами, призначені для забезпечення правил безпеки на воді під час змагань.

ВИСНОВКИ

1. Мореплавство та кораблебудування є основою розвитку вітрильного спорту в світі. Наприкінці XV століття сформувалася особлива гілка вітрильного мореплавства зі спеціальними суднами-яхтами, призначеними для змагань або для плавання заради задоволення.

Англійський словник 1670р. визначав «яхту» як «голландське прогулянкове судно». Сучасний оксфордський словник також дає родовід слова "яхта" від голландського "jachtjagt", як віддієслівного іменника від "jaegen" - гнатися, наздоганяти.

Перші яхт-клуби в Західній Європі з'явилися на початку XVIII століття в Сполученому королівстві Великобританії та Ірландії («Cork Harbour Water Club», зараз відомий як Royal Cork Yacht Club, 1720, ірландське місто Корк). З часом яхт-клуби поширилися територією всієї Європи.

2. Перші яхт-клуби України з'явилися у 19 ст., в містах з розвиненою портовою інфраструктурою в Одесі, 1875; Крим, 1886; Миколаєві, 1889. Прообразами перших Українських яхт-клубів слугував Невський флот заснований Петром I 1713 року у Петербурзі.

3. Починаючи від Антів (IV-VII ст.) до козаків (XV- XVII ст.) на території України, впродовж історії вздовж берегів Дніпра та на узбережжі Чорного моря, силилися народи що займалися мореплавством та кораблебудуванням. З другої половини XVI ст. козаки почали влаштовувати морські походи на турецько-татарські володіння на півдні України: Очаків (1589), Аккерман (1594, 1601), Кілію та Білгород (1606), Кілію, Ізмаїл, Аккерман(1609), Стамбул(1615), та ін.. Перша чверть XVII стала апогеєм слави козацького флоту. Українські історики називають цей час героїчною добою козацьких морських походів. Найбільшої могутності козацький флот досяг влітку 1625 р. – 350 „чайок”. Це дозволило їм панувати на Чорному морі, прикладом є визвольна війна (1648-1657). Наприкінці XVI– у першій половині XVII ст. козацтво займає провідне місце в українському суспільстві, беручи активну участь в розв'язанні найболючіших проблем національного життя. Це

наносить відбиток на ставлення людей до мореплавства та суднобудівництва на цих територіях.

4. З другої половини 1830-х років вітрильний спорт почав свій розвиток у Миколаєві за підтримки головного командира Чорноморського флоту і портів, військового губернатора Миколаєва та Севастополя віце-адмірала М. П. Лазарева, який регулярно тренував молодих офіцерів в учбових перегонах та далеких переходах на корабельних шлюпках типу плімутського боту. Завдяки розвитку вітрильних перегонів серед команд військових моряків та популяризації вітрильного спорту вже 12 серпня 1887 року по старому стилю під час установчих зборів поціновувачів відпочинку під вітрилами в Миколаєві був заснований Річковий яхт-клуб – один з історично найстаріших на берегах Чорного моря.

5. Періодом початку розвитку вітрильного спорту на Миколаївщині можна вважати 1887-1917рр.. 12 серпня 1887 року було засновано перший яхт-клуб на Миколаївщині, ініціатором був Голіков Є.М., 50 осіб виявили бажання вступити до членів яхт-клубу. За перші роки існування (1887-1897) яхт-клуб не зміг привабити багато нових членів, опираючись лише на вітрильництво. Поступовий розвиток почався після рішення відкрити секції плавання(1897,1900) на базі яхт-клубу, завдяки цьому у 1900 році кількість членів зросла у 2 рази, та продовжила зростати. Незважаючи на це велика кількість людей не затримувалась на довго у яхт-клубі. Визначив потребу людей про зимове приміщення, було прийнято рішення о будівництві нової будівлі яхт-клубу, 7 травня 1904 року було завершено будівництво. Кількість людей що залишалися в яхт-клубі збільшилося. Завдяки цьому у 1914 році членами яхт-клубу було понад 300 людей. На початку розвитку згідно з статутом яхт-клубу у флот входили не тільки судна, які придбав яхт-клуб, а й ті, що знаходилися у власності членів яхт-клубу. У 1900р. у яхт-клубі було 62 судна у флоті, але серед них 24 належали яхт-клубу, а 38 його членам. Кількість перегонів залежала безпосередньо від рішень влади, що поступово збільшувала їх кількість спираючись на популярність яхт-клубу.

6. Проміжок часу 1917-1991 рр. можна поділити на два періоди:

Після Першої та Другої Світових війн (1917-1947 рр.), флот яхт-клубу було знищено майже повністю, більша частина членів яхт-клубу призвано до армії, керування яхт-клубом перейшло під повний контроль влади.

В зв'язку з переходом до нової системи управління та складним фінансовим станом, повноцінну роботу яхт-клуб розпочав у 1922р.. Поступово популярність вітрильного спорту зростала, а яхт-клуб став культурним центром міста. У 1926р. в Миколаєві пройшов перший чемпіонат області.

Для прилучення людей до спорту створювались спілки «Судостроитель»(ЧСЗ, НКІ, завод ім. 61 комунара), «Буревестник», «Колос», «Рот-Фронт», «Здоровье», «Спартак», та ін., учасники котрих долучались до різних видів водного спорту. У тому числі і вітрильному. Згодом на основі цих товариств були зведені нові водні бази.

Члени НКІ, ЧСЗ та ін.. що пов'язані з суднобудівництвом розробляють та будують нові яхт: «Нева»; «Молния»; «Радуга»; «Ланай»; «Любимчик» та ін., поступово поширюючи вітрильний спорт на Миколаївщині.

Друга Світова війна(1939-1945) знищує вітрильний флот Миколаєва, забирає багатьох спортсменів на фронт.

Перші кроки по відродженню вітрильного флоту було зроблено відразу після війни: збудовано перший морський швертбот М 20. Ініціативна група яхтсменів: П.К. Козубов, Ф.П. Солодкий, Ю.П. Синько організували перші повоєнні перегони. У цей час вже активно проводилася робота з будівництва вітрильного флоту. На заводі ім. 61 комунара будувалися швертботи, кілеві яхти Л 3, потім - Л 4, які з'явилися в 1946-1947 рр. За рахунок репарації, з Німеччини було доставлено 30 швертботів.

- Після Другої Світової війни уряд звернув свою увагу на спорт, що стало поштовхом для розвитку багатьох напрямків. Це також стосувалося вітрильного спорту в Миколаєві, що в довоєнні роки вважався центром вітрильного спорту в Україні. Період 1947-1991рр. був роками розквіту вітрильного спорту на Миколаївщині.

18 вересня 1954 року вперше в історії вітрильного спорту Миколаєва стартували 100-мильні перегони.

Молодіжний чемпіонат країни був уперше виграний у 1955 р. миколаївськими дівчатами – Г. Шепетухою та О. Росинець у класі «Ёрш».

28 лютого 1959 року постановою бюро Міськкому компартії України та Міськвиконкому було скасовано Міський комітет з фізичної культури та спорту.

Водноспортивна станція передавалася на баланс заснованій Міській раді спілки спортивних товариств та організацій.

У 1961 році у НКІ збудували найбільшу в СРСР крейсерську яхту «Антарктика». Її капітаном призначили Ю. Синько.

22 лютого - 2 березня 1974 року в Сочі проходив розіграш Кубка СРСР перші великі змагання, в яких брали участь миколаївські яхтсмени. За результатами сочинських змагань було названо кандидатів у збірну СРСР

9 липня Облвиконком ухвалив рішення створити з 15 листопада на базі водноспортивної станції дитячо-юнацьку спортивну вітрильну школу (ДЮСВШ). 1 січня 1975 року на базі водноспортивної станції почала працювати ДЮСШ. До неї почали приймати школярі.

7 вересня 1987 року "Ікар" з екіпажем у складі 9 бувалих моряків під командуванням капітана Бориса Немирова вийшов із Миколаєва. За 325 днів вони здійснили перше кругосвітнє плавання на яхті в СРСР.

Завдяки підтримці влади Миколаївські спортсмени мали змогу брати участь у змаганнях по всіх республіках. Що давало змогу тренувати спортсменів високих розрядів.

У цей період було виховано сотні видатних спортсменів та тренерів відомих по всій УРСР. Серед них є люди досягнення котрих мали великий вплив на розвиток вітрильного спорту на Миколаївщині: Іванова Є.О., Наринська Г.В., Шепетуха Г. М., Синько Ю.П., Кам'янський В. В., Воробйова В. В., Дігтяр А. В., Євдоким В. Д., Приймак С. В., Сухоруков М. В., Лігерман Б. О., Шуст С. В., Кузнецов Ф. В., Граčov В. П., Голайко О. М., Мащенко В. Й., Велічкіна К. Г., Гарбуз А. П., Калинчев П. К., Шумілов Л. В., Кіреєв В. П., Чеботарьов І. А..

7. Після здобуття незалежності України почався новий етап розвитку вітрильного спорту. Головними напрямками роботи ДЮСШОР з вітрильного спорту були:

- зміцнювати здоров'я дітей і підлітків засобами фізичної культури і спорту за програмою уряду «Здоровій України - здорові діти;
- удосконалювати спортивну майстерність і підготовку спортсменів високого класу - членів збірної команди України: основного складу, кандидатів, резерв;
- створювати умови для розвитку крейсерського яхтингу з метою втілення в життя фізичної культури, спорту та здорового способу життя.

Значну роль в досягненні встановлених завдань були тренери: Чеботарьов Ігор Анатолійович, Калинчев Павло Кузьмич, Гарбуз Анатолій Павлович, Велічкіна Клара Григорівна, Шуст Сергій Віталійович, Приймак Сергій Валентинович та ін..

Досягнення значних висот у тренуванні спортсменів дозволили у 2012 році на базі миколаївського обласного яхт-клубу створити спеціалізовану дитячо-юнацьку спортивну школу Олімпійського резерву з вітрильного спорту.

Незважаючи на це в даному періоді розвиток, вітрильного спорту залежить від економічного та політичного стану в країні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Прокопий Кесарийский. Готская война. «Вестник древней истории», 1941. – № 1. – 238 с.
2. Мавродин В. В. Начало мореходства на Руси. – Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1949. – 13 с.
3. Гловацкий В. Увлекательный мир парусов / В. Гловацкий – Москва: Изд-во Прогрес, 1981. 312 с.
4. ЯХТКЛУБ: Материалы по истории парусного спорта и Николаевского яхт-клуба. – Николаев: Издатель Лев Траспов, 2012. – 600 с.
5. ЯХТКЛУБ: Материалы по истории парусного спорта и Николаевского яхт-клуба. Книга вторая. – Николаев: Издатель Лев Траспов, 2020. – 608 с.
6. Эволюция паруса [Электронный ресурс] / <https://checkinsea.global/sail.html>.
7. Гловацкий В. Увлекательный мир парусов. – М. «Прогресс» Москва, 1981. – 312 с.
8. Черноморскому яхт-клубу – 140 лет! [Электронный ресурс] / <http://skipper.kiev.ua/313#:~:text=%D0%92%20%D1%81%D0%BB%D0%B5%D0%B4%D1%83%D1%8E%D1%89%D0%B5%D0%BC%201875%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%83%20%D0%B2,%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%8F%D0%BB%20%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%BA%D0%BD%D1%8F%D0%B7%D1%8C%20%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD%20%D0%9D%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87>.
9. Історичні аспекти витоків і розвитку вітрильного спорту Миколаївщини [Електронний ресурс] / <https://sport.vnu.edu.ua/index.php/sport/article/view/458>.
- 10.Первов Г.А. Николаевские Олимпийцы / Г.А. Первов. – Николаев: Изд-во НГГУ им. П. Могила, 2003. – 112с.
- 11.Рыбаков Б. А. Анты и Киевская Русь. // Вестник древней истории. – 1939. – № 1. – С. 321
- 12.Грушевський М. С. Історія України-Руси. – Том I. – Розділ IV. – С. 2. (Електронний ресурс: <https://www.litopys.org.ua>)

13. Грацианский М. В. К вопросу о происхождении этнонима «анты» / Российское византиноведение: Традиции и перспективы. Тезисы докладов XIX Всероссийской научной сессии византинистов. – М.: Издательство МГУ, 2011. – С.74–77.
14. Иордан. О происхождении и деяниях гетов (Getika) / Вступ. статья, перевод, коммент. Е. Ч. Скржинской. – СПб. : Алегейя, 2000. – 512 с. – (Византийская библиотека)
15. Повесть временных лет / Пер. с древнерусского Д. С. Лихачева, О. В. Творогова. – СПб.: Вита Нова, 2012. – 512 с
16. Бодровцева, Н. Ю. История возникновения торгового мореплавания на Руси / Н. Ю. Бодровцева. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2017. — № 5 (139). — С. 336-342.
17. Базилевич В. К. Из истории морских походов славян в VII–XII вв. / Русское военно-морское искусство. Сборник статей. – М.: Военмориздат, 1951. – 460 с. – С. 7–25.
18. Бобров С. Древний российский плаватель, или Опыт краткого деписания, с присовокуплением инде критических замечаний на некоторые чужестранные повести о прежних морских походах россиян / Сочиненное, на основании разных исторических свидетельств, надворным советником Семёном Бобровым. СПб.: в Морской тип., 1812. – [8], XXIV, IV, 108 с.
19. Висковатов А. Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще, до исхода XVII столетия. – СПб. : Тип. Морского министерства, 1864.
20. Горшков С. Г. Морская мощь государства. // М. Воениздат. 1976. 222 с.
21. Гришин Ю. А. История мореплавания. — М: Транспорт, 1972. — 160с.
22. Лекція 3_3. Українське козацьке військо XV–XVIII століть [Електронний ресурс] / http://veterano.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=7368:lektsiya-3-3-ukrajinske-kozatske-vijsko-xv-xviii-stolit&catid=36&Itemid=191
23. Вітрильний спорт. Чемпіонат Радянського союзу (5–19 червня 1988 р.)

- // Радянський спорт. – 1988. – С. 49
- 24.Голубов А. Двадцятиріччя рідного яхт-клубу міста Миколаєва / А. Голубов. – Миколаїв, 1907. – С. 26
- 25.Десятилітня спартакіада народів СРСР. Вітрильний спорт – розклад змагань // Радянський спорт. –1991. – С. 7
- 26.Яхт-клуб. Годы и люди. – Миколаїв // Южная правда за 1992 рік. – № 143, за 1993 рік. – № 1, 2, 3, 4.
- 27.Звіт про діяльність річного клубу міста Миколаєва за 1906, 1907, 1910, 1912, 1914 роки. – Миколаїв :
- 28.Григорьев Н. В., Королевский Д. Н., Френкель Г. Л. Парусный спорт. – М.: Государственное издательство «Физкультура и спорт», 1950. – 192 с.
- 29.Григорьев Н. В., Лобач-Жученко Б. Б. Парусный спорт: Учеб. пособие для секций парусного спорта. – М.: Государственное издательство «Физкультура и спорт», 1954. – 312 с.
- 30.История отечественного судостроения IX–XIX вв. В пяти томах. Т. I. : Парусное деревянное судостроение / В. Д. Доценко, И. В. Богатырев, Г. А. Вахарловский, П. А. Кротов, А. Г. Сацкий. – СПб. : Судостроение, 1994. – 472 с. : ил.
- 31.Людевиг Н. Ю. Парусный спорт. – Л.: ОГИЗ «Физкультура и туризм», 1931. – 242 с.
- 32.Миклашевский М. П. Парусный спорт. – М.: Государственное издательство «Физкультура и спорт», 1940. – 180 с.
- 33.Программа подготовки яхтенных рулевых и яхтенных капитанов. – К.: Центр яхтостроения, 1991. – 112 с.
- 34.Школа яхтенного капитана / Составитель Леонтьев Е. П. – Изд. 2-е, переработанное, дополненное. - М.: Физкультура и спорт, 1974. – 272 с., ил.
- 35.Школа яхтенного рулевого. Под редакцией Е. П. Леонтьева. Изд. 2-е, переработанное и дополненное. – М.: Физкультура и спорт, 1974. – 224 с.

- 36.Эш Г. В. Руководство для любителей парусного спорта. – СПб.: Тип. Исихора Гольберга, 1895. – 510 с., ил.
- 37.Бонд Б. Справочник яхтсмена: Пер. с англ. – Л.: Судостроение, 1989. – 336 с., ил.
38. Бугаенко, Б. А. По волнам времени... (история николаевского юраблестроения и корабле-строительного образования в личностях и событиях) / Б. А. Бугаенко, А. Ф. Галь. – Николаев : НУК, 2010. – 424 с.
39. Шкварець, В. П. Повоєнна та сучасна Миколаївщина : монографічне історико-краєзнавче дослідження / В. П. Шкварець, Є. Г. Горбуров, К. Є. Горбуров. – Миколаїв : Вид-во «Шамрай», 2008. – 300 с.
40. Терновский, М. В. Истории Николаевского яхт-клуба / М. В. Терновский. – Николаев : Атолл, 2005. – 226 с.
41. Корабли – наша жизнь. История кораблестроительного факультета Николаевского кораблестроительного института – Украинского государственного морского технического университета имени адмирала Макарова / под ред. А. Ф. Галя, К. В. Кошкина. – Николаев : УГМТУ, 2000. – 168 с.
42. Байцар А. Л. Географія Криму : навч.-метод. посібник / А. Л. Байцар. – Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 2017. – 358 с.
43. ИНФО->история города [Электронный ресурс] / <http://nikinfo.net/info/history/>.
44. Немиров, Б. С. На «Икаре» – вокруг Света / Б. С. Немиров. – Николаев : Атолл, 2001. – 288 с.
45. Звіти ОСДЮСШОР з вітрильного спорту " Обласний яхт-клуб" м. Миколаїв за 1993-2021рр. Архів Миколаївського обласного яхт-клубу.

ДОДАТОК А

От автора

В Николаев я приехал в январе 1957 года для прохождения службы. Тогда и познакомился с яхт-клубом: загорал, купался, спасался от солнечного пекла и отдыхал под грибом, отмечал день ВМФ. На клочке прежнего яхт-клуба (тогда мне не было известно об этом) располагалась база плавсредств бригады кораблей, и я приводил туда матросов обслуживать шлюпку и тренироваться на ней.

Яхтенного клуба, как такового, с Октября не было. В первые годы после революции и после Великой Отечественной войны возникали попытки возродить его, привести в соответствие названия места с его назначением. Но мешала бедность народная. На этой территории размещался популярный в городе, а затем и в республике, спортивный центр с культурным уклоном, который продолжали называть яхт-клубом.

В начале 1986 г., после демобилизации, меня назначили руководителем яхт-клуба. К предстоящему его столетию я стал собирать материал для стенда. Встречался со спортсменами, ветеранами, знакомился с архивными документами. Многие активисты яхт-клуба или их родственники жили уже в других городах Украины, России, Казахстана. Связался с ними. Биографию Голикова Е. Н. – основателя яхт-клуба – мне дали в Ленинград, в Военно-морском архиве. Разыскивать нужных лиц приходилось и с помощью объявлений в газете. В тот период я пришел к выводу: Николаевский яхт-клуб достоин того, чтобы о нем знали не только местные жители.

Задача написать книгу мне облегчили десятки людей. После беседы с каждым новым очевидцем материал становился более содержательным и интересным. Всем им я глубоко благодарен. Очень бы хотелось установить контакт с теми, кто может дополнить книгу новыми сведениями.

Ректору ЦКИ
М.Н. Александрову

Для издания книги о Финляндии, яб-муде
крупн. разномисл. в ^{размере 15х18 или 18х24} 70 строгих
слайдов яб-муде и 14 рисунков, писанных
и НКМ.

Член парижского и петербургского
общества А. Сивакин.

ПЛАН - ПРОСПЕКТ
книги " Годы и звезды столетия "

Книга о г.Николаеве,его жителях,яхт-клубе,где можно было в один и тот же день прослушать лекцию или посмотреть концерт, отдохнуть в тенистых аллеях,стать свидетелем спортивных состязаний,показательных выступлений спортсменов,праздника Нептуна. Книга о первых в городе парусных и гребных гонках,матчевых встречах,республиканских и всесоюзных соревнованиях с участием яхтсменов,гребцов,пловцов,прыгунов в воду,волейболистов,баскетболистов,шахматистов и теннисистов из Николаева и других городов страны,о местных выдающихся личностях и их участии в русско-турецкой войне 1877-1878 годов,революционных событиях и укреплении народной власти,в героической борьбе с фашистскими захватчиками,в мирном труде,в республиканских,всесоюзных и международных состязаниях,в первом в истории нашей Отчизны кругосветном спортивном плавании на яхте "Икар".

Текст разбит на главы:

"Начало грядущего" (охватывает период 1887-1916 г.г.).

"Центр притяжения" (1917-1940 г.г.).

"Суровое испытание" (1941-1945 г.г.) и

"Ветер перемен" (1946-1987 г.г.).

В них события вековой истории Николаевского яхт-клуба чередуются с биографиями 138 его "звезд".

А. П. А. П. Севастьянов

ДОДАТОК Б

