

Гонки по вертикали



**Мама
Анастасия Ивановна**

И в войну, и после нее мама поднимала Виталика и двух младших дочек-близняшек одна, отец «увлекся молодой» и ушел из семьи в самом начале Великой Отечественной. Он работал на почте шофером, имел бронь, но на фронт все-таки попал. Мама пошла к нему на работу переписать на себя хлебные карточки, и ...отца сразу забрали в армию. Он погиб в марте 42-го под Калинином.

— Спустя много лет по работе я был в Калининской области, но села, которое было указано в похоронке, не нашел, не довелось побывать на могиле отца, — вспоминает Виталий Николаевич.

Мама работала вагоновожатой, в войну, чтобы быть поближе к детям, перешла на другую должность — мастером по обслуживанию и ремонту контактных сетей, в одиночку могла устранить обрыв проводов. Семья Жемчужниковых и жила-то рядом с трамвайными путями — на углу улиц Чайковского и Свободы. Может, поэтому все, что связано с трамваями, для Виталия Николаевича и по сей день свято. Он до сих пор помнит два послевоенных трамвая, на бортах которых было написано «Ярославцам от трудящихся города Ленина». Жемчужников даже в музей трамвайного дела обращался, хотел про эти трамваи разузнать, нет там таких данных.

— Ну не приснились же эти трамваи мне. Может, кто из горожан про них знает. Ярославцы Ленинграду в войну много помогали, сколько детей к нам из блокадного города привозили. И ленинградцы благодарны, они все это помнят, я не раз это от них слышал, — с волнением говорит Виталий Николаевич.

А сам он помнит мамин борщ и то, как на фабрике-кухне, что очень долго была на проспекте Ленина, ел на мамины талоны, которые ей давали за ударный труд.

— Мама отдавала нам с сестренками все, поэтому Бог подарил ей долгую жизнь, она про-

Дети войны — особенные. Они помнят добро как никто другой, помнят всю жизнь и тех, кто по-доброму к ним отнесся, — людей близких и вроде бы посторонних. И стараются оправдать их доверие. Таких людей в судьбе 86-летнего Виталия Николаевича Жемчужникова было несколько

жила 89 лет, — продолжает рассказ Жемчужников. — Хотя жизнь ее легкой назвать нельзя, в молодости, говорили, была и плясуньей, и активисткой, в строительстве Ляпинской электростанции участвовала, а потом только для нас и жила.

Директор Василий Прокофьевич

Со школой, как вспоминает Жемчужников, он был не в ладах. Но Губкина Василия Прокофьевича, директора той школы, что находилась в войну на перекрестке проспекта Толбухина и Большой Октябрьской, помнит до сих пор:

— Сильный был руководитель. Сколько лет прошло, а я и сейчас тепло его рук чувствую. Он воевал, танкист, комиссован был с фронта по ранению. К нам, пацанам, как к сыновьям относился. Мог и наказать, конечно, но за дело. Если кто с длинной челкой в школу из мальчишек придет, сам мог ножницами отхватить клок. Но при этом жалел нас, мы ведь все безотцовщины были. Меня один раз чуть из школы не выгнали, мы с ребятами из класса по водосточной трубе вылезли, я зачинщиком был. Педсовет вынес решение исключить. А Василий Прокофьевич заступился, он, оказывается, один раз видел, как я в школу босиком пришел, и пожалел меня.

И еще одно из школьных воспоминаний. Только один раз Виталик Жемчужников по тематике пятерку получил. Решил дома задачу, ответ не сходится. Не беда, подумал мальчишка, кол не влепят. А оказывается, в ответах в конце учебника ошибка вкралась, многие под ответ решение подгоняли, а он не стал. И у единственного в классе у него оказался верный ответ. Кстати, в школе рабочей молодежи, где Виталий заканчивал десятилетку, у него ни одной тройки не было.

Тренер Георгий Андреевич

Ко всем транспортным средствам Жемчужников с раннего детства очень трепетно относился — отец шофер, мама вагоновожатый, с генетикой не поспоришь. Курсы при городском мото клубе Виталий еще мальчишкой закончил. А при

ДОСАРМе (на их основе и зародился ДОСААФ) была спортивная мотосекция. Руководил ей Георгий Андреевич Сербин. К своей работе и к подросткам относился с большой душой. Он, рассказывали тогда, во время Великой Отечественной готовил танкистов, которые потом на фронт шли. Может, вину какую чувствовал перед теми парнями, но в этой мотосекции Сербин проводил все свое время. Наверняка кого-то из спортсменов и от дурных компаний спас, многих к делу приучил.

— Мы все свободное время около него крутились, мотоциклы и разбирали, и обратно собирали. В то время я и понял, машину надо чувствовать, к ней ни с грязными руками, ни с грязными мыслями нельзя подходить. Тогда и она тебя не подведет, — рассказывает Виталий Николаевич. — Мотоциклиста высокого класса из меня не получилось, но через мото клуб я к картингу пришел.

Машины большие...

На Ярославском моторном заводе Жемчужников отработал 53 года, пришел туда учеником электрика, окончил курсы шоферов, долго стажировался, а потом много-много лет испытывал большегрузные автомобили в дорожной лаборатории — в бюро эксплуатационных испытаний двигателей моторного завода. Большую часть жизни Виталий Николаевич провел с машиной, по всей стране многотонные большегрузы гонял — и по хорошим трассам, и по грунтовке, и в горах проверяли, как двигатель себя поведет. Работа опасная чрезвычайно, зато романтика какая — пейзаж за окном меняется, люди новые встречаются...

— За без малого тридцать лет испытательной работы много было и радости познаний, и горечи утрат друзей, погибших при испытаниях. Довелось испытывать и ЯАЗ-210 — 12-тонный грузовик, и первые двигатели ЯМЗ-236 и ЯМЗ-238, и первые автомобили МАЗ-500 с двигателями ЯМЗ-236, их разрабатывали совместно с Минским автозаводом, — говорит Виталий Николаевич.

Но дорога — это не только романтика, это еще и настоящая шоферская взаимовыручка. Как-то уже по дороге домой зимой, гололед был страшный, Жемчужников увидел в кювете молоковоз. Остановился, кинул

трос, вытащил, крикнул бедолаге-водителю, чтобы трос в кузов закинул, и уехал. А потом перед Загорском в пробке встал. Слышит, стучат в дверь кабины, открывает, а там шофер с молоковоза протягивает ему булку: мол, извини, брат, больше отблагодарить нечем. Этот случай и сейчас Виталий Жемчужников помнит.

... и машины маленькие

Как большой человек, имеющий дело с большими машинами, смог влюбиться в маленькие гоночные машины — карты, уму непостижимо. А все произошло так. В начале 60-х годов прошлого века в Москве проходили соревнования мотоциклистов, поехали туда и ярославцы.

— Там я впервые услышал это диковинное иностранное слово «картинг». Кто-то сказал, что на треке стадиона юных пионеров проходят соревнования на картах. Я поехал посмотреть и... зарылся, — вспоминает Виталий Николаевич.

Начал Жемчужников собирать об этих машинах все данные, познакомился с картингистами, в первый раз «пощупал живой карт» и... решил построить свой. Ни опыта, ни знаний, ничего за плечами — только одно большое желание собрать свою машину. Первые детали отливал в литейке, тяжелые, громоздкие получились. А ведь достаточно было взять, говорит Виталий Николаевич, полосу железа нужного размера, выгнуть ее в тисках — и деталь готова. Это он потом умней стал. В общем, делал машину долго, но получилось.

Дальше — больше. В заводской газете дал объявление, что организуется секция картинга. Пришли четыре человека. Помог заводской комитет ДОСААФ — приобрели двигатели, сделали три машины, тренировались на территории завода. А в конце шестидесятых в Краснодаре должны были состояться соревнования картингистов. Ярославцы решили участвовать, подали заявку, им прислали вызов. На тех соревнованиях они заняли пятое место — это была первая победа. В секцию потянулись ребята, в основном дети рабочих с моторного завода.

Жемчужников принимал в секцию всех мальчишек, и тех, которых кто-то считал трудными. У него педагогических проблем не было. И в самом деле, хулиганят-то от нечего делать те, кто на улице болтается, а у него

все при деле. А может, так он отдавал долг и своей маме, и директору школы, и тренеру Сербину...

Картодром. Как все начиналось

Секция картингистов работала исправно, и в соревнованиях участвовали, и свои соревнования на площади Труда проводили. Но там места было немного, и для зрителей машины опасность представляли. Опять же для машин требовалось место — и для ремонта, и для хранения. Появилась у Жемчужникова мечта — построить картодром, да такой, чтобы и из других городов на состязания спортсмены приезжали.

Рядом с заводским стрелковым тиром на Ленинградском проспекте, где картингистам дали помещение для хранения и ремонта машин, была болотина размером 150 на 200 метров. Для картодрома, решил Виталий Николаевич, вполне хватит места. Но как построить? Ни денег, ни проекта. Обратился тогда Жемчужников в транспортный цех завода с идеей засыпать болотину горелой землей — отходами от литейного производства. Энтузиасту пошли навстречу.

— Чертовски приятно было видеть первую машину, свалившую землю в болотину, — рассказывает Виталий Николаевич. — Более двух лет засыпали, сколько десятитонных самосвалов земли туда ушло. Потом разровнять надо было, бульдозеристы помогли. Следующий этап — разметка трассы. Я полгода схему рисовал. У меня тогда собака была, я с ней зимой гулять пойду, она бежит, а я на снегу в поле схему вытаптываю. Весной настрогал из деревянных обрезков колышки и разметил всю трассу.

Дальше нужен асфальт. Тут сам директор моторного Анатолий Михайлович Добрынин подключился, приказал помочь. Через неделю трасса была заасфальтирована, два слоя асфальта туда положили.

— 21 октября 1981 года можно считать днем рождения ярославского картодрома. На первые межобластные соревнования приехали спортсмены из Иванова, Костромы, Вологды и Владимира. Когда дали первый старт, у меня горло перехватило, — с волнением говорит Виталий Николаевич.

...Конечно, он уже давно не тренирует маленьких картингистов, но до сих пор Виталий Жемчужников, почетный член СТК «Мотор», приходит на соревнования, как и раньше, приносит лимонад, пряники и прямо на капоте своей машины накрывает стол — угощает и победителей, и начинающих спортсменов. И это тоже его долг перед теми, кто в трудные военные и послевоенные годы не прошел мимо, а помог мальчишке, рано оставшемуся без отца.

Елена БУЕВА

Фото Ольги СКРОБИНОЙ