



ОЛЕГ ШИЛОВ — 50 ЛЕТ В СБОРНОЙ КОМАНДЕ

Олег Иванович Шиллов — заслуженный тренер СССР, фигура в классе «Финн» в СССР и в России, которую невозможно обойти. С его именем связана целая эпоха в парусном спорте СССР, России и общий взлет класса «Финн» в СССР, когда на протяжении многих лет Советские спортсмены регулярно привозили медали с Чемпионатов Европы и мира. Как спортсмен, Олег Иванович с 1963 по 1973 постоянно входил в состав сборной, участвовал в чемпионатах мира и Европы, работал спарринг-партнером при подготовке Виктора Яковлевича Потапова к Олимпийским играм 1972 г, где Виктор Яковлевич завоевал 3 место. В 1974-м году Олег Иванович начал тренерскую карьеру в ЦСКА ВМФ и сборной команде СССР. За 18 лет работы (с 1974 по 1993 гг.) тренером, старшим тренером сборной команды СССР и России по парусному спорту в Олимпийском классе «Финн» под руководством Олега Ивановича Шилова спортсмены сборной команды страны успешно выступали на Олимпийских играх (1976, 1980 — 2, 3 места А. Балашов), чемпионатах мира (1985, 1990, 1991 — 2, 3, 3 места О. Хоперский), чемпионатах

Европы (1976, 1986, 1992 — 2, 1, 2 места А. Балашов, О. Хоперский), на протяжении девяти лет, с 1976 по 1987 гг., молодежная команда сборной в классе «Финн» была сильнейшей на континенте (1976; 1977; 1978; 1981; 1982; 1983; 1985; 1986; 1987 — 1, 2; 1, 2, 3; 1, 2; 1; 1, 2; 3; 1, 2; 1; 3 места на чемпионате Европы среди юниоров А. Мудриченко, Б. Захаров, С. Хорецкий, В. Соловьев, Н. Корячкин, В. Авдеев, Т. Тотси, А. Никандров, В. Гуров, И. Таветр, Т. Тамм, Ю. Токовой, О. Сурин).

Благодаря инициативе Олега Ивановича в яхт-клубах Флотов повсеместно начали создаваться школы «финнистов», из которых ежегодно шло пополнение в сборную команду по парусному спорту.

Через него прошли значительная часть сильных финнистов СССР, России. Выстроенная с его участием система позволяла организовать конвейер по выпуску чемпионов — то, чего сейчас очень не хватает. С 1993 г. по 2013 г. он работал в качестве начальника сборной команды и отдельный период — главным тренером сборной команды России. О своей жизни в парусном спорте, опыте, окружавших людей Олег Иванович

любезно поделился для Ассоциации яхт класса «Финн».

ЗНАКОМСТВО С ПАРУСНЫМ СПОРТОМ

20 апреля 1958 года мы трое друзей детства (дружили с 3-х лет) Владимир Назаров, Сергей Восходов и я собрались в воскресенье... «Дело было вечером... Делать было нечего...» Дело, конечно, было не вечером а утром, и мы мечтали записаться в аэроклуб. Поехали мы утречком в аэроклуб (на Савеловском вокзале), и там нам сказали «Ребята, вы еще годика три подождите. Три года пройдет, и тогда вы придете к нам записываться в аэроклуб». И вот после этого разговора такие грустные мы сидим... А заводилой у нас был всегда Сергей Восходов, и он нам говорит: «Так, ребята! Мои знакомые пацаны ходят в яхт-клуб парусом заниматься. Я вас беру матросами. Ты, Шиллов, поздравее — будешь основным матросом. А ты, Назаров, будешь юнгой». Но, правда, ни он, ни я, никто из нас о парусном спорте только слышали, но на яхтах, никогда не ходили... И вот, под руководством Сергея Восходова мы пошли записываться в яхт-клуб. А яхт-клуб, который мы тогда знали, назывался «Спартак». Садимся в электричку: Долгопрудный, Водники... Проезжаем одну остановку... Приходим мы в яхт-клуб «Спартак». Гордый Восходов впереди, мы за ним следом. Нас встречает Елена Архангельская. Она посмотрела на нас, спрашивает: «Парусом хотите заниматься?»

— «Да»

«А откуда вы?»

«Из Долгопрудного»

«Нет». — говорит: «Вот долгопрудненских мне не надо! Это такая шпана! Катитесь, ребята, отсюда подобру поздорову!»

Мы в расстроенных чувствах... Облом с аэроклубом, облом с парусным спортом... Вернулись на станцию «Водники» и обсуждаем — что же мы будем дальше делать. Такие грустные, расстроенные... И тут нас встречает Георгий Витольдович Теннисов.

Георгий Витольдович Теннисов — наш сосед, одессит, был судовым механиком, много плавал по морям-океанам, был влюблен в море. Поэтому всех своих сыновей он назвал по морскому: одного — Марин, а второго — Витус (Витус Беринг — русский мореплаватель). Он увидел наши расстроенные физиономии и спрашивает: «Ребята, что вы такие расстроенные?» Мы ему рассказали свою историю. А он нам: «Ну так помимо яхт-клуба «Спартак» есть же яхт-клуб «Водник!»

— «Где?»

«А это на километр дальше!», нарисовал нам маршрут и записочку написал. «Я — говорит — вообще парусом занимался в молодости, а директора яхт-клуба «Водник», Александра Александровича Гужаловского, хорошо знаю. Это мой старый приятель».

Написал он нам эту записочку, и мы, воодушевленные предстоящим знакомством с парусным спортом, с этой записочкой приходим в яхт-клуб «Водник».

Это было, 20 апреля 1958 года, светит солнце, уже все растаяло, т.е. подготовка к парусному сезону шла полным ходом, или правильнее — уже заканчивалась. Мы приходим туда, показываем эту записочку, и нам говорят: «Ребята, вы, немножко опоздали, потому что у нас уже все по яхтам распределены, все уже построены, но если хотите заниматься парусным спортом, то вот вам — видите, около забора три шлюпки. Берите каждый себе по шлюпке, переворачивайте их, берите по паяльной лампе, скрепки — надо отодрать краску. Если вы пройдете этот тест, то, значит, будете дальше заниматься парусным спортом».

При этом хочу напомнить, что это был воскресный день, и моя мама надела на меня новую рубашку, новую курточку, новые брюки. Я во всем этом приступил обдирать лодку паяльной лампой. В каком виде были мы после окончания этой работы, вы можете себе представить. Это было наше первое знакомство с парусным спортом.

В следующее воскресенье мы уже такие довольные: как же — мы этот тест прошли, нашу работу приняли — пришли в яхт-клуб и начали знакомиться с парусным спортом.

Но к яхтам нас еще не подпускали. Нам только позволялось помогать вытаскивать лодки на берег и откачивать воду. Записали нас в детскую парусную школу в яхт-клубе «Водник», которую возглавлял тогда Георгий Михайлович Ксидо. Это был первый наш тренер, который познакомил нас с основами парусного спорта.

Все перипетии, которые проходят новобранцы, пришедшие в яхт-клуб, я, пересказывать не буду. Могу только сказать, что Георгий Михайлович Ксидо из той плеяды тренеров, у которых впоследствии выросло много сильных спортсменов. Это происходило

Назаров и Шиллов, Болгария 1968





потому, что тренер тогда работал не как сейчас «почасовик» (4 часа или 2 часа отработал, и домой). Он работал с 7 утра, когда дети приходили, и до захода солнца. Весь световой день мы проводили в яхт-клубе, домой бегали только спать. Это позволило нам достаточно быстро набрать основы, азы парусного спорта и научиться управлять яхтой.

В нашем клубе «Воднике», чем он мне нравился, там достаточно строго подходили к образова-

О. Шилов, Чемпион Москвы 1964 г.



нию. Там считали, что парусный спорт — это шахматы на воде. Поэтому если ты был троечником, то есть плохо учился, то тебя просто к тренировкам не допускали. Когда мы приходили на тренировки, Георгий Михайлович Ксидо проверял у нас дневники. Если у тебя там тройки, или не дай бог — двойки, то ты «списывался» на берег. И потом у нас была тенденция — все парусники «Водника» имели высшее образование, и если ты не поступал в институт, то считалось, что ты недалекий человек, тебе парусным спортом не стоит заниматься, «иди легкой атлетикой, к примеру, заниматься». Вот такой был подход.

СПОРТИВНАЯ КАРЬЕРА В КЛАССЕ «ФИНН»

Дальше жизнь протекала в походах на яхтах, участии в соревнованиях. Наше мастерство росло, ну и по мере этого и физические качества вырастали: где-то в 15 лет мой рост — 176 см и вес — 65 кг. Для детского класса «Ерш», на котором мы осваивали парусный спорт, это было уже достаточно много, и в 1961-м году правление яхт-клуба предложило мне перейти в класс «Финн».

Остро не хватало материальной части, поэтому освоение класса «Финн» было своеобразным. Около забора валялась лодка, как сейчас помню, «Финн» №104, сквозь которую хорошо было видно солнце. Мне на мой вопрос «как быть?» объяснили — брось лодку в воду, она набухнет и перестанет течь. Мачты и гика не было. На вопрос «где взять» мне говорили «Ну-у-у... Сделаешь сам». В конечном итоге за месяц работы я построил себе мачту и гик, восстановил и вооружил лодку и после всего сделанного приступил к тренировкам на новом для себя классе «Финн».

Я юноша был шустрый, и ничего не боялся — мое продвижение в классе «Финн» проходило достаточно быстро.

Первые «Финны»



Ростислав Новодержкин

За короткий срок, много тренируясь, мне удалось достаточно быстро освоить лодку и уже в августе 1961-ого году выиграть Чемпионат Москвы в классе «Финн» среди юниоров. Это была моя первая победа в классе «Финн».

За эту победу правление яхт-клуба поощрило меня выездом на Черное море в г. Одессу для участия в Чемпионате Центрального Совета ДСО «Водник» среди взрослых. Я впервые оказался на море. Условия были совершенно другие. Управлять лодкой на волне было довольно сложно. Наш клуб был одна семья. В этом соревновании в классе «Летучий Голландец» принимал участие сильнейший яхтсмен страны, многократный чемпион Всесоюзных и международных соревнований Ростислав Новодержкин. Я обратился к нему. Он сел со мной в лодку и в течение часа показывал, как приводиться, как уваливаться, как вести лодку на волне. Это были первые шаги в искусстве познания тонкостей парусного спорта.

Следующий 1962-м год был для меня успешный — закончил техникум, выиграл все соревнования в Москве и чемпионат Центрального Совета ДСО «Водник» в классе «Финн» среди юниоров.

1963-й год начался с участия в Черноморской регате. Я впервые познакомился и увидел всех прославленных яхтсменов Советского Союза во всех классах и конечно в классе «Финн» (Чучелов, Ян-Сунь, Кузнецов, Манкин, Москвин и многие другие).

Это соревнование показало, что мое материально-техническое обеспечение отстало навсегда. Народ во всю осваивает синтетические паруса, а я использую х/б.

По возвращении в Москву, после отчета на Правлении мне сказали: «Знаешь, Шилов, или ты шьешь себе парус из дакрона, или не будешь ты участвовать в международных соревнованиях, будешь здесь в Москве гоняться». И при этом Правление выделило мне старый парус Ростислава Новодержкина с «Летучего Голландца».



Лиходиевский, Будников, Ян-Сунь

Если вспомнить, то по передней шкаторине парус «Летучего Голландца» где-то на 70 см. длиннее, а по нижней шкаторине он на 47 см. короче. Как воткнуть этот парус на мачту «Финна» я не знал. В то время ни кроить, ни шить паруса я не умел.

Другом моего детства был Борис Федорович Будников, который давно занимался парусным спортом, в 1960м году он выиграл Чемпионат Москвы среди юниоров и взрослых в классе «Финн», а в 1962-м году он уже стал штатным членом команды ВМФ, там у него было много друзей. Один из них, Юрий Анатольевич Голубков, преподаватель МАИ, большой мастер по перешиву парусов. Боря к нему обратился: «Помоги перешить парус молодому-начинающему финнисту». Юрий Анатольевич добрый человек, всем помогал, отзывчивый и никогда не скрывал своих знаний. Приехал я в яхт-клуб ВМФ. Боря Будников и Юрий Анатольевич Голубков на плацу. Разложил я свой парус и спрашиваю — «как из него сделать парус класса «Финн?»»

Юрий посмотрел, говорит: «Трудно здесь что-либо сделать». Дело было в том, что в то время финнисты носили очень мягкие мачты, и выкружка паруса по передней шкаторине под прогиб мачты составляла 250 мм (такая же была и по нижней шкаторине). На «Летучем Голландце» максимальная выкружка — 180мм. Юрий Анатольевич говорит: «мы можем сделать тебе только плоский парус».

Юрий Анатольевич раскрыл мне парус с минимальной выкружкой по передней и нижней шкаторинам. Получился очень плоский, но с большим серпом парус.

Только через 3 года Хуберт Раулдашель сделал парус такой конструкции, с выкружкой 180 по передней и по нижней. Это чисто случайное совпадение еще усилилось тем, что из Таллина мне привезли жесткую, как телеграфный столб, мачту, которая идеально подошла под этот плоский парус. Мою лодку понесло в тихий ветер. Это позволило мне занять 3-е место



Юрий Голубков, Виктор Козлов, Борис Будников

на Чемпионате Москвы среди взрослых и выполнить норматив МС СССР.

1-е место тогда занял Виктор Козлов, второе — Юрий Голубков и третье занял я. Мы боролись втроем (скорее Виктор и Юрий боролись между собою, я немножко им мешал). Этот результат дало мне возможность участвовать на Черноморской регате «Дружба» и Чемпионате СССР 1963 года в Каунасе.

Тонкости в настройки моего нового паруса мне удалось освоить быстро и уже на международной Черноморской регате «Дружба» на гладкой дороге, когда первые 2 гонки были в затоне, я пришел первым и вторым. На чемпионате СССР в Каунасе опять же по гладкой дороге при тихом ветре, после 3-х дней я был на первом месте. Потом, конечно, ветер усилился, все встало на свои места, и я занял общее 15-ое. Место, которое соответствовало моим навыкам и опыту на тот момент.

1963-й год был для меня успешным — я занял 1-е место на Чемпионате СССР среди юниоров, 11-е место на Чемпионате СССР среди взрослых и вошел в сборную команду СССР. Иван Петрович Лавров, тогда — главный тренер, выделил мне разрядку на пошив паруса из дакрона на Таллинской судовой верфи.

Осенью 1963-м году мне 19 лет — передо мной встала альтернатива: — или идти в армию и профессионально заниматься парусным спортом, или поступать в институт и заниматься парусом в прежнем режиме.

Сказать по совести, стремление к учебе у меня было всегда. Учился я неплохо и в школе и в техникуме. В 14 лет поступив в техникум и закончив его 1962-м году, был распределен на Долгопрудненский Машиностроительный Завод. Желание продолжить образование всегда было моей мечтой, но так чтобы возможно было совершенствоваться в парусе. Живя в городе Долгопрудном, мне хотелось поступить в МФТИ, я и на подготовительные курсы туда ходил. Прежде чем сделать этот решительный шаг я обратился за советом к Юрию Анатольевичу Голубкову.

На что он мне сказал: «Олег, если ты хочешь заниматься парусом, конечно МФТИ тебе не подойдет, потому что там надо серьезно заниматься, и тебе придется бросить парусный спорт. Значит, если ты хочешь получить образование и продолжать заниматься парусом, то поступай в тот институт, который позволит тебе совместить учебу с парусом. И предложил мне: «Какой из институтов, а он мне назвал МАИ, МЭИ, МИИТ, СТАНКИН, находится ближе от дома, в тот и поступай». Ближе всего ко мне находился институт СТАНКИН, но в СТАНКИНе не было той специальности, которую я хотел бы получить. Так что я выбрал МИИТ, факультет автоматики и телемеханики, Я не знал — что это за специальность, но она меня привлекала тем, что там было много математики, которую я любил и близко от дома. (35 минут езды до института по московским меркам — рядом). Я успешно сдал экзамены (на все пятерки), и начал учиться в МИИТе.

1964-й год я полностью посвятил подготовке к поступлению в Институт и поэтому участвовал только в московских соревнованиях, которые (если поднять протоколы) все выиграл «под ноль». Не было ни одной гонки, где бы я пришел вторым. Также легко я выиграл Чемпионат Москвы среди взрослых; получил студенческий билет, став студентом 1-го курса факультета автоматики и телемеханики, группа № 134 Московского Института Инженеров Транспорта.

1965-й год — в зимних сборах сборной не участвовал, много занимался в институте и готовился к весенним Всесоюзным соревнованиям. На выезде год прошел менее успешно. Хотя в Москве был всегда в лидерах, но такого преимущества в гонках как в 1964 году я уже не имел. На московском парусном небосклоне возшла новая яркая звезда в лице Виктора Яковлевича Потапова. Бог дал ему талант тихого ветра, а так как у нас в Москве в основном только тихий ветер, то равных ему не было.

С Виктором мы дружили, вместе готовились к соревнованиям и вместе тренировались, хотя он был из «Труда», а я из «Водника».

В сборную команду СССР по парусному спорту впервые я попал в 1964 году, успехи у меня были, но и провалы тоже.

В 60–70 гг. спортсмены из СССР имели очень маленький опыт участия в международных соревнованиях, нам разрешалось принять участие в ЧЕ, ЧМ (по 2 человека) и если повезет в международной регате в ГДР или Польше. Основным международным соревнованием для нас была международная Балтийская регата в Таллине, куда обычно приезжали спортсмены из Финляндии, ГДР, Польши, Венгрии и других соцстран.

В 1966-м году на Международной регате в Таллине я занял 4 место и был премирован участием в международной регате в Польше, где занял 2-е место. Это был мой первый международный выезд. На чемпионате Советского Союза я провалился — был только шестым. В те далекие времена в классе «Финн» за лидерство боролось много сильных спортсменов (Валентин Манкин, Виктор Козлов, Виталий Дырдыра, Виктор Гурьянов, Роланд Бердаш,... и проиграть им было обидно, но не зазорно.

1967-й год прошел для меня вяло, плохо. Большая учебная нагрузка в институте, необходимость сдавать досрочно зачеты и экзамены не оставляла места для работы над своими физическими качествами. А как следствие, я получил радикулит от перенапряжения и переохлаждения (непромаканцы спасали только от мелких брызг).

Это объясняется тем, что профессионального подхода к парусному спорту у нас не было. Вся подготовка сводилась к тому, чтобы пошить паруса, выстрогать мачту, а весь учебно-тренировочный процесс на воде был минимизирован. Профессиональных тренеров у нас были единицы.

Хочется отметить тренера Виктора Яковлевича Потапова — Александра Александровича Чумакова, за работой которого я наблюдал со стороны и завидовал Виктору белой завистью. После каждой гонки Виктор с тренером обсуждали ход гонки, анализировали ошибки, намечали стратегию на следующий день.

Хочу рассказать один эпизод, который меня как спортсмена научил правильно планировать учебно-тренировочный процесс. Это был год 1959-й. Я еще был мальчишкой. На «Ершах» ходил. И у нас в «Воднике» был организован Чемпионат Центрального Совета «Водник» по швертботам. Приехали представители «Водника» со всей страны. Прибыл представитель киевского «Водника» Валентин Григорьевич Манкин. Ему был 21 год. Я увидел, как он физически подготовлен — все тело у него было гармонично накачено. Обычно в яхт-клуб мы прибегали рано. И вот часов в 8 утра мы пришли в яхт-клуб, дует баллов 5–6 вдоль нашего водниковского плеса, стоят 2 марки на расстоянии где-то 200 метров, и Валя между этими марками лавируется, огибает, крутит фордевинды. Пришли финны нашего клуба. Скинули свои лодки и стали с Манкиным тренироваться. Техника у Манкина была поставлена на высоком уровне, на одних огибаниях марок Манкин за два круга привозил нашим финистам один круг. Потому, что наши финисты при огибании марки с поворотом фордевинд, пролетали мимо метров на 100 и потом возвращались, а Манкин эти марки «облизывал». И это было мое первое разумение: гонку надо разбить на элементы и тренировать каждый элемент, доводя все действия до автоматизма. В 1968-м году я получил травму глаза и не гонялся.





Московский яхт-клуб «Водник» в котором я вырос, был кузницей парусных мастеров, где постоянно шили, пилили, строгали — создавали новые скоростные варианты для стандартных конструкций и самым большим ассом в этом был Виктор Андреевич Скачков, который научил меня шить паруса, строить мачты и всегда искать правильный подход к любой проблеме. Виктор Андреевич был генератор идей. С какой проблемой по настройке лодки к нему не пойдешь — сразу ответ с новой идеей. Это был очень добрый и отзывчивый человек. Те знания и умения, которые мне удалось приобрести у Виктора Андреевича Скачкова, сделали из меня парусника.

1968 год Валентин Манкин — Олимпийский чемпион в классе «Финн» — вся парусная общественность ликует!!!

1969 год — пятый курс института, диплом, военные лагеря свободного времени море. Решил это время использовать максимально для реализации своих амбиций в парусе

Зимой 1969-ого года построил себе мачту, сшил новый парус и получил хорошую скорость, плюс к этому всю осень 1968 и зиму 1969 по 4 раза в неделю зани-

мался ОФП и теорией. Это позволило уверенно выступать в спортивном сезоне 1969 года.

Черноморская регата 1969-го года была объявлена отборочной для участия в чемпионате Европы. Валентин Манкин занял первое место, я был вторым. Отбором на чемпионат мира назначали Международную Балтийскую регату, результат повторился: Манкин — первый, я — второй. В чемпионате Европы, который проходил в ГДР, приняли участие Манкин и Дырдыра. Чемпионат мира проводится на Бермудских островах — путь не ближний, доставка лодок 2–3 месяца. После последней гонки чемпионата Европы форми-



На фото слева:
Виталий Дырдыра,
Валентин Манкин

руется груз для отправки на Бермуды от представителей Европы. На чемпионат мира отправляются лодки Манкина и Дырдыры. После отчета о выступлении на чемпионате Европы руководство сборной включает меня в список для участия в чемпионате мира. Сроки проведения чемпионата мира 1969 года совпадали со сроками проведения чемпионата СССР по парусному спорту и поэтому, предвидя ситуацию, Дырдыра отправил на Бермуды только голый корпус, а мачты и гик увез домой.

Защитив диплом инженера в июне 1969 года, я должен был пройти курс военных лагерей в августе для присвоения воинского звания и освобождения от срочной службы в рядах ВС СССР, вместо этого я принял участие в сборе по подготовке к чемпионату мира. Думал: в военные лагеря я еще попаду, а вот на Бермудские острова я могу и не попасть, и поехал на сбор.

На Чемпионате Мира в 1969-м году я выступал на лодке Виталия Дырдыры. Мачту и гик выклянчил у ГДР-ских спортсменов. Соревнование было интересное при ветре 5–7 баллов. Собралось 198 спортсменов со всего мира. Моим основным конкурентом был стареющий Пауль Эльвстрем и хотя общее место у него было значительно лучше (я занял 34 место из 198, лучший приход — 17, худший — диск по 18 правилу) удовольствие от общения с Эльвстремом было огромное.

Мое выступление на чемпионате мира было оценено как неудовлетворительное, но в состав сборной на 1970 год меня все же включили.

Весной 1970-ого года на отборе Потапов Виктор Яковлевич и я получили право участвовать в Кильской неделе (ФРГ) и Чемпионате Европы (Ирландия). К моменту выезда на эту серию в Союз пришла новая материальная часть: паруса «Раудашель» и мачты «Брудер». По непонятным причинам нам эту матчасть не дали и мы участвовали в соревнованиях на своей старой.

В Киле из 190 лодок Потапов был восьмым, я — одиннадцатым, на чемпионате Европы из 63 лодок Потапов — 14, я — 12.

После окончания чемпионата Европы вся материальная часть была упакована и отправлена для участия в чемпионате мира в Португалию.

После отчета за Киль и чемпионат Европы тренерский совет признал мое выступление неудовлетворительным и лишил меня возможности получить новую мачту и новый парус. Личный тренер А.А. Чумаков отстоял Потапова В.Я. и новые комплекты парус-мачта были выделены Потапову В.Я., Дырдыре В.Ф. и Балашову А.В.

Накануне чемпионата СССР я у разбитого корыта: лодка, мачты и паруса уехали в Португалию. Мне не привыкать, а энтузиазма не занимать. Собрал лодку, изготовил мачту, сшил парус. Нового дакрона не было — использовал ГДР-кие терленовые паруса одностежки.

Первый гоночный день при ветре 5–6 баллов был для меня удачным — финишировал первым и третьим.

Дальше было хуже, парус потянулся по задней шкаторине я начал явно проигрывать. В результате только четвертое место. Но самое неприятное меня ждало дома. Я уже говорил, что в 1969 году пропустил военные лагеря. Открыв дверь дома, по прибытии с чемпионата СССР я увидел представителя военкомата, который вручил мне повестку для прохождения срочной военной службы. Мне предстояло пройти годовую подготовку в армии вместо месячных военных сборов. За удовольствие надо платить.

В ЦСК ВМФ, где я проходил действительную военную службу, встретили меня хорошо и относились ко мне с должным уважением, но ни лодки, ни мачты ни паруса у меня не было. Пришлось ехать на таллинскую верфь и все делать своими руками, в продолжении двух месяцев дышать смолами. В это время мои конкуренты тренировались и набирали мастерство и силу. После верфи я был никакой, так и не смог восстановиться. Сезон 1971-ого года был неудачным, я резко сбавил, ходил где-то на 5-х — 6-х позициях. Демобилизовавшись в ноябре 1971 года, я женился и дал торжественное обещание жене, что парусным спортом, который отнимает столько времени и приносит много страданий и переживаний, заниматься не буду. Буду честно работать по своей специальности — и стал работать инженером.

1972 год — праздник, у меня родился сын. Всего себя и все свое время отдаю семье и инженерной карьере.

СТАНОВЛЕНИЕ ТРЕНЕРОМ

Парусный спорт — это любовь навсегда. В 1973-м году я попросил у жены разрешения немножко заняться парусным спортом.

Надо сказать, что год неучастия в соревнованиях сделал какой-то качественный скачок. Я достаточно успешно выступил на международной Балтийской регате — занял 2-е место. В Москве здесь практически выиграл все и был третьим на Чемпионате Советского Союза в Таллине. Мои друзья, а я все-таки поддерживал контакты с друзьями-парусниками, Лев Сергеевич Рвалов и Александр Леонидович Соболев предложили мне бросить инженерную практику, где я уже себя несколько проявил — работал начальником вычислительной машины, потом — начальником бюро... Получив предложение от них вернуться в парусный спорт, но уже не спортсменом, а тренером, много колебался, советовался с женой, которая категорически отговаривала меня, но любовь к парусному спорту и желание заниматься им возымели вверх. В марте 1974 года аттестовался, «одел погоны» и стал тренером в ЦСКА ВМФ по парусному спорту в классе «Финн».

Свою работу я построил с того о чем сам мечтал будучи спортсменом. Ежедневный учебно-тренировочный процесс с постановкой задач на тренировку



На фото сверху:
Доктор Картацев, А. Балашов, шофёр Мигель, В. Заковоротный,
О. Шилов, В. Потапов. Куба, 1975 г.



и разбором в конце рабочего дня. Основу группы составляли: Валерий Заковоротный, Евгений Истомин, Евгений Белоусов и начинающие финнисты с флотов. На тренировки выходило не менее 10 лодок ВС. Спортсмены профсоюзов любили с нами тренироваться, т.к. их тренера не возили катера и не утруждали себя выходом в море. Часто у меня на тренировке собиралось по 15–20 лодок, что позволяло легко моделировать и отрабатывать различные гоночные ситуации.

Андрей Васильевич Балашов с нами тренировался, но как тренера меня не признавал.

Становление тренером происходило достаточно долго и мучительно. Около года потребовалось мне, чтобы почувствовать себя тренером, потому, что прак-

тически получалось так, что я, выходя в море на катере, мыслями гонялся со своими бывшими конкурентами, это очень сложное состояние.

Моим первым и успешным учеником был Валерий Дмитриевич Заковоротный, в которого я вкладывал всю душу. Спортсмен он интересный, но со сложностями. Его необходимо было постоянно контролировать и на воде, и на берегу. Ему очень трудно было сосредоточиться на одной цели, в его голове одновременно зрело сотни идей, одна исключая другую. Работа с Валерием Заковоротным заставила меня пересмотреть огромное количество литературы в поисках правильных решений. Я ему очень благодарен — опыт, приобретенный в «схватке» с ним очень помог в будущем.

Руководство клуба поставило передо мной простую и одновременно сложную задачу: «На всех Всесоюзных и международных соревнованиях, проводимых в СССР спортсмены ВС в классе «Финн» должны занимать 1, 2 и 3 места — пьедестал только для ВС». Надо было что-то делать. Помог Валерий Заковоротный — генератор идей. Он мог придумывать тысячу различных вариантов. Мне оставалось только отбрасывать мусор, находить зерно и реализовывать его в жизнь. Я пошел по направлению, которое освоил в «Воднике» — т.е. создания скоростной матчасти.

В 1974-м году, с матчастью было сложно, появились металлические мачты, но они слабо конкурировали с деревянными, так как были очень жесткими. Парусов для этих мачт не было. Металлические мачты мы начали строгать, добиваясь нужных прогибов. Совместно с Валерием Заковоротным создали скоростной парус — однодневку под эти мачты. Испытание комплекта производил Валерий Заковоротный



на Балтийской регате — результат был достойный. Валерий Заковоротный в конкурентной борьбе занял второе место, уступив только Андрею Балашову. К Чемпионату Советского Союза мои ребята — Заковоротный, Истомин и Белоусов были обеспечены экспериментальным комплектом каждый и дали бой нашему одноклубнику Андрею Балашову. Если раньше Андрей Васильевич вне конкуренции уходил вперед со старта, то теперь борьба шла на равных.

Задачу, поставленную руководством клуба на чемпионате СССР 1974 года по парусному спорту в классе «Финн», я выполнил. Места с 1-ого по 4-ое было у спортсменов ВС. Лучший из спортсменов Профсоюзов был только пятым.

После окончания чемпионата, на собрании команды Андрей Балашов обратился к руководству с просьбой перевести его в группу Шилова О.И. (до этого он был в группе Николина В.К., который руководил классом «Солинг») и попросил меня стать его личным тренером. С декабря 1974-го года Андрей Балашов начал работать в нашей группе, подчиняясь ее расписанию и ритму. Работать с ним было интересно и очень сложно одновременно.

ОЛИМПИЙСКАЯ МЕДАЛЬ 1976-ГО ГОДА

На Олимпийские игры 1976 года руководство клуба поставило передо мною задачу — медаль.

Я понимал, что для решения главной задачи четырехлетия необходима свежая кровь, которая заставит «стариков» мобилизовать силы и двигаться вперед.

Набрал молодежь: Андрей Мудриченко, Борис Захаров, Николай Корячкин. Но где взять достойную матчасть? Вся матчасть сосредоточена у наших спортсменов лидеров, которые имели по две лодки и кучу парусов и мачт. Добровольно никто делиться, не хотел. Мною было предложено, что каждый из лидеров выбирает себе спарринга для отработки отдельных

Андрей Мудриченко



элементов гонки и решения мелких хозяйственных вопросов. Андрей Балашов выбрал Н. Корячкина, Валерий Заковоротный — Б. Захарова, а мне пришлось взять под опеку А. Мудриченко.

Это дало положительный результат. Моя группа усилилась, а молодежь росла как на дрожжах. Уже через год в 1976 году на чемпионате Европы среди юниоров А. Мудриченко и Б. Захаров разыграли между собой первое место: А. Мудриченко — выиграл; Б. Захаров был второй. Этот принцип в работе позволил сборной команде СССР по парусному спорту в классе «Финн» среди юниоров на протяжении многих лет, вплоть до 1987 года, возвращаться домой с медалями.

Главная задача — Олимпийские игры. После успешного выступления спортсменами ВС в классе «Финн» на чемпионате СССР 1974 года, руководство Спорткомитета назначает меня старшим тренером сборной страны в классе «Финн».

Первое мое участие в международных соревнованиях в качестве тренера произошло в июне 1975 года — чемпионат Европы (Испания) в классе «Финн».

Результат был удручающий — мы проигрывали везде: на старте, в лавировку и особенно на полном курсе. Осень 1975, зиму 1976 мы провели в Сочи, работая над «ошибками» прошедшего сезона, но ветровые условия Сочи не позволяли решить главную проблему — полные курсы. Для решения этой проблемы руководство сборной командировало нас (тренер Шилов; спортсмены: А. Балашов, В. Заковоротный; спортсмен-консультант В. Потапов; видеооператор В. Попов) на Кубу, где мы в продолжение месяца отрабатывали тонкости управления лодкой на полных курсах при ветре 3–6 баллов. Для повышения качества работы на Кубу был приглашен кинооператор В. Попов и лучший специалист полных курсов СССР Виктор Потапов. Работа дала положительный результат, к концу сбора Андрей на полных курсах шел на равных с В. Заковоротным.

После кубинской подготовки в апреле 1976-ого мы приняли участие в Йерской регате (Франция). Проблему полного курса мы закрыли, но лавировка оставляла желать лучшего.

Представитель Великобритании Дэвид Ховлет показывал выдающуюся скорость на лавировке, каждый день менял мачты в поисках лучшей.

В один из гоночных дней, я остался на берегу и протестировал мачты англичанина. Эти измерения помогли нам разобраться в наших проблемах с лавировкой.

Андрей на регате выступил неудачно, меня на тренерском собрании обсудили. Это естественное состояние: если выигрывает спортсмен, а если проигрывает тренер. К этому состоянию я был приучен.

После Йерской регаты мы начали думать — как заставить металлическую мачту изменить эпюру прогиба. Ответ простой — необходимо изменить геометрию мачты.

Эту работу мы осуществили на учебно-тренировочном сборе в городе Севастополе. Благо с яхт-клубом ВМФ находились ремонтные мастерские ВМФ, где был мощный пресс. С помощью которого, нам удалось изменить геометрию, мачта стала гнуться в нужном месте. Появилась хорошая скорость в лавировку. С этим комплектом А. Балашов на Чемпионате Европы 1976 года легко занял второе место. Правильный инженерный подход позволил нам получить скорость. К Олимпийским играм Андрей был готов физически, теоретически, психологически, нужно было сделать скорость. И это нам удалось.

В 1976-м году Андрей стал серебряным призером Олимпийских игр. А я стал заслуженным тренером РСФСР. Это был мой первый большой успех в тренерской работе.

В Канаду на Олимпийские игры меня не взяли, хотя это право мною было завоевано в упорной борьбе с моими коллегами — тренерами.

Перед началом сезона 1976-го года наш главный тренер Юрий Владимирович Пильчин, на собрании старших тренеров классов объявил, что в состав команды на ОИ будут включены тренеры, чьи спортсмены войдут в тройку на Чемпионате Европы 1976 года. Балашов А.В. на ЧЕ-1976 года занял второе место — я был включен в Олимпийскую команду. (только два тренера выполнили этот норматив) Я получил экипировку, мы едем в аэропорт, садиться в самолет. Сначала проходят спортсмены, потом идут тренеры, когда подходит моя очередь, мне говорят — «а Вы отойдите

чуть-чуть в сторонку». Все проходят. Я говорю «А я?», мне в ответ — «А Вы в следующий раз». И так я уехал домой. Конечно, немножко переживал. Но это был не первый удар «под вдох», который я получил, занимаясь тренерской работой и вообще парусным спортом.

ОЛИМПИЙСКИЙ ЦИКЛ ПЕРЕД ОЛИМПИАДОЙ 1980

1977-й год прошел у меня достаточно успешно. Медалей мы не получили, но на всех международных соревнованиях выступали достойно. Андрей был шестым на Чемпионате Европы и 4-м на Чемпионате Мира.

Весной 1978-го за снижение спортивного результата в сезона 1977-го года (по сравнению с результатами 1976 года), Руководство спорткомитета отстранило меня от должности старшего тренера сборной команды страны в классе «Финн». Старшим тренером в классе «Финн» назначили Юрия Алексеевича Ларина, мне предложили быть у него помощником.

Сборная команда СССР в классе «Финн» на 80% состояла из спортсменов ВС. Помощником, так помощником. Я оставался старшим тренером в Вооруженных Силах, мог работать и получать удовольствие от работы.

Спортивный сезон 1978 был для меня сложным и не результативным, А. Балашов начал сдавать пози-



Победители Олимпиады-80 в классе «Финн»: Андрей Балашов, Esko Rechart, Wolfgang Mayrhofer

ции, а моя молодежь — А. Мудриченко, Б. Захаров, Н. Корячкин, В. Соловьев не смогла решить поставленные задачи. В команде создались очень сложные межличностные отношения. На первые роли рвались два молодых спортсмена из профсоюзков: Арре Кеэп и Сергей Хорецкий.

Проанализировав ситуацию, я обратился к руководству ЦСК ВМФ с просьбой пригласить для работы в классе «Финн» второго тренера. На эту должность был взят Владимир Николаевич Назаров, опытный организатор производства. (Он уже в продолжении 8 лет работал начальником бюро, у него в подчинении находилось триста человек.)

Работу в классе мы с В. Назаровым поставили следующим образом: В. Назаров занимается с молодежью (поиск молодых талантов на всех флотах СССР) и помогает мне с основной командой; О. Шилов занимается с основной командой и помогает В. Назарову в тестировании отобранной молодежи. Для более эффективной работы по привлечению молодых спортсменов командование ВМФ построило на ленинградской судовой верфи 15 скоростных катеров типа «Ритм» и обеспечило ими тренеров ВС, и в первую очередь тренеров, занимающихся с молодежью. Вся работа по реализации этого проекта осуществил В. Назаров — в результате ВС получили сильную молодежную группу на Балтике — тренер Сергей Лапкин; на Черном море — тренер Евгений Белоусов; на Тихом океане — тренера Виталий Тимофеев и Валерий Заковоротный и Москве — тренер Евгений Истомин.

1979 год — главное соревнование сезона «Спартакиада Народов СССР». Первое место легко выигрывает Сергей Хорецкий, второе занимает Арре Кеэп, А. Балашов только третий. Чемпионат мира в Велико-



Спартакиада народов СССР, 1979 г.



Андрей Балашов, Юрий Пильчин, Юрий Ларин — подготовка к Олимпийской регате 1980 г.



британии укрепил позиции С. Хорецкого, Сергей — 11 место; Андрей — 23; Арра — 56. Сборную на 1980 год утвердили в составе двух человек: Сергей Хорецкий (24 года) и Андрей Балашов (34 года).

Руководство клуба вызвало меня на ковер и поставило задачу: А. Балашов должен выступить на ОИ в Таллине и принести медаль в копилку сборной команды СССР.

Для решения этой задачи был создан штаб из четырех тренеров: Олег Шилов; Владимир Назаров; Валерий Заковоротный; Виталий Тимофеев. Обязанности распределили следующим образом: Шилов и Назаров — весь учебно-тренировочный процесс, настройки, подбор парусов и мачт; Заковоротный и Тимофеев — решение всех орг-вопросов на сборах и дома. К работе была подключена вся группа финистов ВС. Работа оказалась эффективной. На последнем этапе отбора, который проходил в Финляндии, на Чемпионате Европы А. Балашов занимает третье место и получает право представлять СССР на ОИ. (Сергей на ЧЕ занял одиннадцатое место)

Олимпийские игры в Таллине проходили непросто. Мы шли заряженные на медаль. После 4-х гонок Андрей Балашов шел на первом месте. Однако оказалось высокое нервное напряжение, общая обстановка, и после выходного дня 5-ю и 6-ю гонки Андрей с треском проиграл, что откинуло его на 6-ю позицию. Мы провели анализ, определенную работу и это помогло Андрею вернуть психологическую форму. Выиграв последнюю гонку, Андрей Балашов получил бронзовую Олимпийскую медаль. На этом Андрей решил протеститься с классом «Финн», дать дорогу молодым и перешел в класс «Звездный», пригласив к себе в экипаж своего спарринга — Николая Корячкина.



НАЙТИ ВЫХОД ИЗ ЛЮБОЙ БЕЗВЫХОДНОЙ СИТУАЦИИ

Несколько слов о Николае: Николай Корячкин был Чемпионом Советского Союза в 1977-м году.

Сроки чемпионата СССР 1977 года совпали со сроками чемпионата мира, который проводился в Испании. На чемпионате мира должны были принять участие Балашов, Захаров и Кеопп. Руководство Вооруженных Сил поставило передо мной задачу выиграть чемпионат СССР 1977 в классе «Финн»: «... никогда не волнует, что нет Ваших лидеров, выиграть и все!» Так у нас был такой адмирал флота, который вызывал на ковер и говорил: «Так. Сколько медалей разыгрывается?» «Разыгрывается 15 медалей: 5 золотых, 5 серебряных и 5 бронзовых» — «Ставлю задачу — взять 15 золотых медалей!» — «А как?!» — «А меня не волнует. Задача поставлена? Выполняйте!»

Для решения этой сложной задачи мы поставили на Николая Корячкина. Во-первых, он был очень хорошо подготовлен и обеспечен достойной материальной частью. В помощь ему направили Валерия Заковорот-

ного (он еще гонялся) и Владислава Акименко. (После Олимпиады 1976-го года он ушел из экипажа Валентина Манкина («Темпест») и некоторое время выступал в классе «Финн», пока снова не нашел себя шкотовым, но теперь уже на «Летучий Голландец» в экипаж Сергея Бородинова).

Основным соперником Николая Корячкина был Сергей Хорецкий. Сергей выиграл Чемпионат Европы 1977 среди юниоров и шел очень сильно. Парень неординарный, фанатичный, направленный. Тренером у него был Евгений Иванович Калина — тренер очень квалифицированный и интересный. Его подход к воспитанию своих спортсменов мне нравился. Я потом брал на вооружение его методику.

Он выстраивал команду. Стоит команда условно 20 человек в Минске. «Ребята, значит так: «Завтра начинается сбор в городе Сочи. Построение ровно в 9-00. В кассах билетов Минск-Сочи нет. У меня билет есть. Кто завтра не появится на построении будет отчислен со сбора и из сборной команды». На утро, в 9-00 в Сочи вся команда стояла на построении. Как он этого добивался? Воспитывал, заставлял из безвыходной ситуации найти выход.

ФУНДАМЕНТ ВЫСОКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ В СИСТЕМНОЙ РАБОТЕ

В 1980-м году я набрал новую группу. Здесь небольшое отступление: первая группа, которая у меня была, это Балашов, Заковоротный, Истомин, Белоусов. Эта группа моих учителей — те, на ком я учился, те кто были мои товарищи. А последующая группа, это уже были мои ученики — те, кому я передавал накопленный тренерский опыт. И здесь уже были плоды моего творчества и различные варианты, потому что много мы пробовали, мы и по настройкам лодки много работали. Но опять же слово «Я» здесь употребляю неправильно, потому что «мы», наверное, правильнее сказать — у нас был коллектив тренеров. Слово «Я», наверное, легче говорить, а на самом деле здесь был коллектив единомышленников. И чем хорошая была система Вооруженных Сил, что там было разделение труда. Если раньше тренер должен был быть и организатором, и шофером, и методистом, и врачом — не знаю, кем он еще не должен был быть. Попав в Вооруженные Силы, мне сказали «Ты, Шилов, должен заниматься спортсменом! А для решения вопросов по организации, обеспечению есть другие квалифицированные люди. Твоя задача — результат на воде». Когда я оказался в Вооруженных Силах, я как тренер знал, что за моей спиной такая сильная организация, как Вооруженные Силы. Меня в оби-

Александр Александрович Чумаков



ду никогда не дадут. Да. Я — человек. Я могу ошибиться. Я ошибался, естественно. Но я знал, что эта организация меня не затопчет, не сдаст, а наоборот — протянет руку, поможет. Там был коллектив и никто друг друга не подсиживал. Наоборот друг другу помогали. Я благодарен Соболеву Александру Леонидовичу — главному тренеру ВС, Рвалову Льву Сергеевичу — старшему тренеру класса «470», Кисю Анатолию Васильевичу — начальнику команды. Большую помощь мне оказывал как методист Константин Васильевич Мильгунов и Владимир Ермолаевич Арчвадзе. И конечно наш командир, Начальник ЦСКА ВМФ капитан I ранга Столярж Борис Львович, который мобилизовывал каждого работника клуба на высокий результат.

Столярж Б.Л. был начальник от бога. Ему я обязан фразой «Не вижу бессонных ночей». Как пример, мы приезжаем с очередного соревнования, неудачно выступили, и он нас вызывает в 4 часа утра всех на разбор (не волновало — как добираться — пешком!) и говорит — «Не вижу бессонных ночей! Вы не думаете совсем о результате. Вот поэтому и результат у вас такой!»

Мы все болели за результат и делали все возможное и невозможное, что бы результат был не только на Всесоюзных, но и на международных соревнованиях.

Сильная конкуренция профсоюзов, которой руководил А.А. Чумаков не давала расслабиться и способствовала росту мастерства у спортсменов.

В Профсоюзах мощную работу вел Александр Александрович Чумаков. Он объединил профсоюзные клубы. Мы все были выходцы из профсоюзов — выходцев из Вооруженных Сил практически не было — Вооруженные Силы в основном консолидировали, собирали людей, и дальше вели.

Я все время спорил с А.А. Чумаковым:

«У меня в Вооруженных Силах фирменных пять лодок. У вас в Профсоюзах — 15 лодок. А почему мы вас бьем? Да потому что если лодка находится в «Воднике», а талантливый спортсмен в «Труде», то вы не можете дать этому талантливому спортсмену лодку из «Водника» для гонок, а какой-то третьеразрядник будет использовать эту шикарную лодку, на которой талантливый спортсмен из «Труда» может стать Чемпионом. Поэтому мы вас и бьем».

Александр Александрович вел большую методическую работу со спортсменами и тренерами всех профсоюзов, которые прибывали на его учебно-тренировочные сборы, но участвовать в распределении матчасти различных ведомств он не мог.

В Вооруженных Силах было так: ты талантливый, ты лучший? Откуда ты? С Черноморского флота, с Каспийского, с Балтийского, с Тихоокеанского — это не имело значения. Получи лучшее, что есть в ВС. Завтра будет другой, с другого флота и тогда он получит все лучшее. Поэтому в течение почти десяти лет мы давали стабильно высокий результат.



среди фирменных лодок — Вангуардов! Так что лодки были великолепные.

Это были такие шикарные матрицы! Володя жил на верфи и практически самостоятельно и бесплатно создавал эту лодку. Я думаю, что эту лодку мы могли бы и продавать и достаточно успешно.

Но, к сожалению, перестройка сделала так, что вся работа Волкова пропала. Матрицы с Таллинской верфи исчезли. Эта перестройка — она погубила все, что было создано нашими умельцами.

ЛОДКА № 14

В 1981-м году у нас появились деньги в рамках Вооруженных Сил. Начальником физподготовки ВМФ был назначен бывший командир атомной подводной лодки, прошедшей подо льдом через Северный полюс, капитан I ранга Василий Иванович Евдакимов, большой поклонник спорта и парусного спорта в частности (яхтенный капитан). Парусный спорт ВС получил достаточное финансирование для закупки необходимого оборудования.

Были построены быстроходные, надежные катера, которые распределили по флотам. Теперь каждый тренер, работающий с командой и имел катер. Били выделены деньги на закупку лодок, парусов, мачт и необходимого оборудования.



ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Не хочу сказать, что я работал один, со мной работала целая группа тренеров о которых я повествовал выше. Особо хочется рассказать о мастере золотые руки, который содержал наши лодки в идеальном состоянии. Это Владимир Волков.

Спортсмены сборной команды не занимались подготовкой лодок, всю эту работу за них делал Владимир. Спортсмены должны только тренироваться. Такой подход в подготовке давал высокий результат на воде. Я низко снимаю шляпу перед Волковым (к сожалению, сейчас покойным), потому что он очень много сделал для команды, он очень много сделал для класса «Финн». Этот человек самозабвенно работал. Он создал лодку, российскую лодку класса «Финн», которую тестировал Хоперский на соревнованиях, и на которой смог выиграть регату в Венгрии, и в СССР достаточно успешно ходил. Эти лодки, построенные Волковым, были сухие в любую погоду, что даже Вангуард не смог реализовать. Это великолепные были лодки. На одной из них Николай Сухоруков, когда он был наказан (в наказание я лишал фирменной части), стал призером Чемпионата Советского Союза

Олег Хоперский, Владимир Волков



Андрей Никандров, Олег Хоперский, Олег Шилов



Николай Сухоруков

Прежде, чем заказывать лодки, мы с Назаровым провели анализ и пришли к выводу, что лодки фирмы «Вангуард» (наиболее скоростные в то время) не все показывают хорошую скорость, а только те, которые сняты с определенного болвана (с одного болвана снимают не более 30 лодок, далее делают новый болван).

Датчанин Хертнайс выигрывал все соревнования подряд под «ноль». Мы выяснили с какого болвана была снята лодка. Стали искать по всему миру лодки снятые с того же болвана. Оказалось, что все мировые лидеры гоняются на лодках этой серии. Не использовалась только одна лодка, которая находилась в Голландии у любителя гонок в выходные дни. Мы вышли на владельца лодки, договорились и купили эту лодку. Но в итоге она оказалась по цене в 1,5 раза дороже, чем новая. за что опять же меня «били» на партсобрании — нерациональное использование государственных средств. Хорошо, что эта лодка в последующем подтвердила правильность нашего выбора. Спортсмены, выступавшие на этой лодке привозили домой медали. Это была лодка под номером 14.

Поначалу никто эту лодку брать не хотел. Она досталась Попову Сергею. Затем Сергей Михайлович Лапкин при подготовке Андрея Никандрова к Чемпионату Европы среди юниоров, смог разогнать ее. Андрей легко выиграл чемпионат Европы. Лодка стала лучшей в нашем флоте и передавалась только лучшему спортсмену: А. Никандров; Н. Сухоруков; О. Хоперский.

НИКОЛАЙ СУХОРУКОВ

Николай Сухоруков — талантливый спортсмен, «Бог» тихих погод. В 1982-м году на Чемпионате Европы среди взрослых, гоняясь на средненькой матчасти, шел на третьем месте, и только в последней гонке при ветре 4 балла чуть уступил — в итоге стал четвертым.

В 1983-м году Николай выиграл Спартакиаду народов СССР, правда сделал это с помощью Олега Хоперского. Сухоруков великолепно управлял лодкой, он ее великолепно чувствовал, но настроить лодку для него было очень сложно. А Спартакиада тогда проводилась на лодках Таллинской постройки, и лодки разыгрывались по жребию. В первой гонке Хоперский приходит первым, кто-то приходит вторым, а Сухоруков приходит 4-м или 5-м. Перед нами, как всегда, стояла задача занять 1-2-3. Коллектив у нас был дружный, а авторитет у меня был непререкаемый, я говорю: «Олег, завтра с утра садишься на лодку Сухорукова, выставляешь ему мачту, парус. А ты, Николай, после того, как Олег тебе все выставит, ничего не трогай». О. Хоперский каждый день настраивал Сухорукову лодку, и Николай приходил первым. В итоге Сухоруков выигрывает Спартакиаду, а Олег Хоперский занимает третье место.

К сожалению, у Николая была психологическая проблема со свежим ветром. Чтобы решить эту проблему, специально для него, мы купили у лодку фирмы «Мадер» — непотопляемый «Финн». Мы гоняли его в море при ветре 6-7 баллов, пока он не перестал бояться. Но все же проблема в свежий ветер до конца решить не удалось.

В 1983-м году Сухоруков на Чемпионате Европы в Австрии, имея 3 первых прихода, он занял 11-е место: когда тихая погода, он первый, когда свежо, он в «замаске». Ну и в конечном итоге на 1984-й год лодку № 14 перешла к О. Хоперскому.

ОЛЕГ ХОПЕРСКИЙ

Еще в 1976-м году Липецкий тренер Джеломанов Валерий Васильевич подошел ко мне и подвел молодого парнишку: «Вот у меня растет Олег Хоперский, имей его в виду». В 1980-м году Хоперский уже стал



следним с отрывом?» — Олег. Идешь туда на катере, берешь... Ну что мы делали? Мы просто вставляли пораньше часов в шесть, и до гонок по тихой погоде проводили тренировки. Я в него верил и не ошибся. Хотя больше мне тогда нравились Попов и Никандров, но те психологически оказались менее устойчивы. А Олег с устойчивой психикой, не капризный, человек, из которого можно было что-то вылепить.



богатырь, красавец мужчина, «Аполлон». И Джеломанов пришел ко мне: «Возьми его к себе! У нас в профсоюзах сложно с матчастью». Так мы начали работать с Олегом.

В 1984-м году, когда я передал лодку № 14 Олегу, я не ошибся. Олег Хоперский — у него был один недостаток, который я знал, — он очень любил тренироваться. Он мог тренироваться с утра до вечера. То есть если все говорили, что они устали, болят руки, ноги, голова, то Олег говорил — «Еще! Еще!» Физически он был хорошо подготовлен, и самое главное — что он не боялся свежего ветра. Коньком у него была свежая погода и полный курс. В тихий ветер, правда, у него было хуже. Когда я его взял, на финиш первое время его привозил на буксире. Как тихая погода, смотришь — «кто там по-



Поначалу он был на вторых, на третьих ролях. Я поверил в О. Хоперского и начал ему уделять больше внимания после сбора на Кубе в 1984-м году, когда Олег прошел незабываемое испытание, устроенное стихией и случайно мною. Это была одна из тренировок. В тот день было где-то 6–7 баллов. Мы провели 4-х часовую тренировку. Когда мы выходили на тренировку, океан еще не разгулялся, а когда возвращались, волна с океана существенно усилилась. Для входа в гавань необходимо было попасть в узкий канал со стоячей волной. Финнистам это было сложно сделать. Первым пошел Николай Сухоруков — перевернулся, мачту потерял. Вторым пошел в гавань Хорецкий — потерял мачту. Войти в гавань без потерь было невозможно. Был второй вариант входа в гавань — обогнуть полуостров Варадеро, где мы тренировались, но это примерно круг в 20 км.

Я подлетаю на катере к Олегу, говорю: «Смотри, ребята мачты потеряли, можно попробовать обойти полуостров. У тебя еще силы есть?». Он мне говорит: «Силы еще есть, я пройду, Олег Иванович!»

Я говорю — «Иди, а я заправлю катер и тебя догоню». Пошел заправляться, а бензина не оказалось. Океан бурлит, волна огромная, а в районе мыса, который необходимо обогнуть рыбаки обычно ловили акул. Думаю: «Господи! Куда я послал мужика? Без со-



Сергей Хорецкий

провождения, без всего!» Прошло три часа. Уже темнеет, нет его и нет... Думаю — конец! Мне тюрьма, конечно. Я погубил человека. Наконец привезли бензин, я понимаю, что я его не догоню, решил идти навстречу, лечу на полном ходу и вижу вдалеке, маленькое белое пятнышко! Появился парус. Я такой радостный был! А все уже его погибшим считали. Похоронили. Это 4 часа тренировки, и еще 5 часов он возвращался. Я подлетаю к нему, и говорю: «Ты что сидишь, плохо открениваешь? В открени!» Он вываливается и летит! На таком энтузиазме он дошел! Его подхватили, лодку разоружили...

На следующий день Хоперский проснулся героем. Все его конкуренты: Сухоруков и Хорецкий были разбиты. Он морально возвысился над ними!

После возвращения с Кубы класс «Финн» в составе: Хоперский, Хорецкий, Сухоруков приняли участие в Каннской регате. Его конкуренты (я имею наших, российских) были раздавлены. И так же легко он раздавил конкурентов западных. Олег выиграл регату шутя. Это началось восхождение Хоперского. Видно было, что Олег морально преодолел себя. Раньше он ломал шапку, преклонялся перед иностранными конкурентами, но после победы над собой и над стихией Олег как бы переродился заново. Появился новый Хоперский — Хоперский-победитель. После этого Олег выиграл Каннскую регату, Йерскую регату, Кильскую регату.

Мы готовились к Олимпийским играм. Однозначно все его признали лидером. Его основной конкурент Сергей Хорецкий сказал: «Я считаю, что на Олимпийские игры должен поехать Олег Хоперский. Он сильнее всех нас». Евгений Калина, тренер С. Хорецкого, даже он сказал: «Да. Конечно Олег Хоперский — спортсмен номер один». Олег выигрывал все, причем — все практически без последней гонки. Последнюю гонку он уже ходил смотреть на катере.

Но наше ЦК Партии решило, что нам в этой Олимпиаде в Америке делать нечего. То я один получал форму и не поехал, а тут вся команда. Мы получили все форму, экипировались, и нас послали на «Игры Доброй Воли». В классах «470» и «Финн» Игры были организованы в Венгрии. В Венгрии Олег выиграл достаточно легко. Коля Сухоруков занял третье место (на играх от страны выставлялось по два спортсмена в классе).

За этот результат Олег Николаевич Хоперский был удостоен звания «Заслуженный Мастер Спорта», а я — звания «Заслуженный тренер СССР».

ОЛИМПИАДА 1988

Отдельно расскажу про Олимпийские игры 1988-го года, которые проходили для парусной программы в Пусане. К Играм мы готовились достаточно серьезно. Сделали самое главное — то, что нам удалось сделать перед Олимпиадой — подобрать 2 комплекта парусов-мачт (парус-мачта, парус-мачта). Взяли с собой спарринг-партнером Юрия Токового и отправились на Олимпиаду.

Первые тренировки, которые мы провели, показали, что лодка, которая нам досталась, не имела совершенно хода. Хоперский отстал в лавировку практически от всех. Провели анализ этой лодки. Оказалось, что у нее шверт и перо руля направлены в разные стороны, то есть они были хорошим тормозом. Мы пригласили мастеров, сделали необходимые изменения лодки, и наш «корабль» пошел.

К сожалению, так получилось, что решили мы начать регату не с боевого комплекта, а со второго, хотя на тренировках на этом комплекте Олег показывал хороший результат и как бы обнадежил нас что гонки будут протекать достаточно успешно. Еще до Олимпийских игр примерно года за два мы пришли к выводу, что Олимпийские игры выиграть достаточно сложно, если ты гоняешься один. У тебя должны быть доброжелатели среди гонщиков, и мы сделали ставку на канадского спортсмена. Завязали с ним теплые достаточно отношения, помогали ему и в настройках, и в подборе парусов и мачт, так как имели в этом большой опыт. Это был Ларри Лемье, который сам пытался строить лодки. Он тоже был мастером. И в принципе на этой почве настройки, подбора мачт и парусов мы нашли общий язык, а так как в нашей команде всегда был и врач, и достаточно хорошее обеспечение,

то Ларри Люмье с удовольствием пользовался нашим массажистом, врачом и так далее. И часто даже в целях экономии средств иногда даже жил в нашей команде. И заручившись такой поддержкой, как якобы, мы прибыли на Олимпийские игры и надеялись на высокий результат, потому что практически Хоперский достаточно успешно выступал сезон 1988-го года, всегда был на высоте, и к подбору матчасти мы подошли тоже достаточно скрупулезно, то есть к первым гонкам у нас были достаточно хорошие комплекты, и плюс еще сам Хоперский был физически и функционально и морально достаточно готов. Но первый удар мы получили в первой же гонке. И не от кого-нибудь, а от Ларри Люмье. Идя к марке левым галсом и практически проходя по носу с маленьким зазором у Ларри Люмье (Хоперский шел где-то пятым, Люмье шел шестым), Люмье попытался ударить Хоперского в корму, это ему не удалось, но однако он сделал маневр как бы уваливаясь и моментально подал протест.

Протест мы проиграли, первая гонка закончилась дисквалификацией. Это, был сильный удар. В следующей, второй гонке Хоперский стал контролировать себя с запасом и финишировал только девятым. Необходимо было успокоить спортсмена и поднять моральный дух.

В третьей гонке мы увидели то, о чем не могли даже подозревать. Ларри Люмье стал ловить Хоперского до старта. Примерно за 5 минут до старта он стал за ним охотиться и в результате этих маневров до старта, так как работа в матче-режиме у американцев и канадцев была на достаточно высоком уровне, он поймал Хоперского и подал на него протест за то, что он помешал ему при маневрах до старта. Хоперский, если не ошибаюсь, финишировал где-то 5-м — 6-м, (ну, во первых, потому, что он уже был морально раздавлен, трудно было ему выступать в полную силу, он опять страховался.) но все равно на берегу нас ждал удручающий результат — мы получили дисквалификацию.

Олег Хоперский, Юрий Токовой



Так что, пройдя три гонки, мы оказались с двумя дисквалификациями и на последнем месте. Нужно было что-то делать. Я практически всю ночь не спал, думал — как встряхнуть спортсмена? Как выйти из этой клоаки, в которую нас загнал наш «доброжелатель»? И принял такое решение — попросил руководителя нашей делегации А.Л. Соболева сделать следующее. Рано утром на построении, когда устраивается вся команда на утреннюю подготовку, А. Соболева вызывает Шилова О.И. и Хоперского О.Н. из строя и объявляет, что за низкий спортивный результат спортсмен Хоперский и его тренер Шилов исключаются из команды и отправляются домой. Вся команда была в шоке. Процесс отправки долгий, поэтому О. Хоперскому было разрешено поучаствовать в соревновании — пройти еще одну гонку.

Мы поменяли мачту, поменяли парус, и четвертую эту гонку Хоперский выиграл с огромным отрывом. В этот день практически вся наша команда мобилизовалась на результат, и практически все пришли в тройке. Руководство команды сменило гнев на милость и разрешило Хоперскому продолжить соревнование. Следующую гонку он опять выиграл. Тренера у меня спрашивали — что я такое сделал с Хоперским? Что с ним произошло?

Потихоньку Олег начал подниматься по лестнице результатов. Я на память не помню всю эту динамику. Можно поднять протоколы, посмотреть, если это интересно, но просто хочу сказать, что этот психологический удар помог мобилизовать Хоперского.

В своей тренерской практике я часто применял различные приемы, позволяющие мобилизовать спорт-

сменов в критических ситуациях. Примерно такая же ситуация у нас была в 1985-м году на Чемпионате Мира в Мальме. На Олега Николаевича Хоперского подал протест судья стартер — фальшстарт. (в этой гонке Олег пришел первым) Мне удалось затянуть разбор протеста на шесть дней. Все 6 дней Олег был в надежде, что у него будет шанс вернуть свое первое место. Там был определенный прием. Не стану его рассказывать. Но даже без этого первого места он занял второе место, проиграв лидеру Лаза Херт Найсу 0,1 очка.

Возвращаясь к Олимпиаде 1988-го года, как мы ни старались, с двумя дисквалификациями очень трудно было ворваться в первую шестерку. Хотя уже последующие гонки Хоперский приходил достаточно стабильно, и еще у него был шанс выступить лучше. Но два последних дня дул ураганный ветер. Хоперский на первую марку выходил первым. Но удержаться на полных курсах ему не удавалось. Он постоянно заливался — была дикая волна. Только новозеландец из позиции 4-го после двух полных курсов становился первым. Хоперский, если не ошибаюсь, финишировал 2 раза третьим. Вот эти два третьих места вместо двух первых не позволило ему войти в шестерку. Олег занял на Олимпиаде 8-е место.

БОРЬБА ДВУХ СОЗНАНИЙ — ВЕЛИКОГО СПОРТСМЕНА И НАЧИНАЮЩЕГО ТРЕНЕРА

Мы ехали с надеждой на медаль, а вернулись без медали с восьмым местом.

В сборной команде произошла смена руководства. За результат, который сборная команда СССР по парус-

ному спорту показала на Олимпийских играх 1988-го года — одно второе место и одно третье место, и, если я не ошибаюсь, два восьмых, девятое, главного тренера «избили» морально-фигурально. Главный тренер Александр Леонидович Соболев был смещен, на его место был назначен Валентин Григорьевич Манкин.

Валентин Григорьевич — это величайший спортсмен, но все великие спортсмены имеют достаточно сложный характер. Для того, чтобы достигнуть результата, нужно зачастую идти по головам. Валентин Григорьевич Манкин ничем не брезговал для достижения результата, и слава его остается в веках, но здесь Валентин Григорьевич Манкин стал тренером! На Олимпийских играх 1988-го года ему было поручено возглавить работу с классом «Звездный». В 1980-м году В. Манкин был Олимпийским чемпионом в классе «Звездный», освоил этот класс, хорошо его знал, и поэтому в 1988-м году Александр Леонидович Соболев предложил ему быть тренером на Олимпийских играх в классе «Звездный». Валентин Григорьевич Манкин личность неординарная. Он был очень великим спортсменом, и в этот момент, когда он стал тренером, в нем начали бороться два человека: с одной стороны это был великий спортсмен Манкин, с другой стороны это был начинающий тренер класса «Звездный». Я наблюдал такую сцену: когда после удачного прихода Виктора Соловьева Валентин Григорьевич страшно переживал. Я наблюдал эту сцену и всегда не мог понять — в чем дело. Когда же Виктор Соловьев пришел очень плохо, то Валентин Григорьевич также переживал. В чем причина? — думаю я. И хорошо — плохо, и плохо — плохо. Как мне кажется, что в Валентине Григорьевиче жило 2 человека — это великий спортсмен и начинающий тренер. И зачастую этот великий спортсмен побеждал тренера. Потому что «Как так? Спортсмен идет хорошо. Он может получить медаль. Медаль в том классе, в котором выступал я, Валентин Григорьевич Манкин!» — это говорил спортсмен. А тренер в этот момент был задавлен спортсменом. А когда же Соловьев приходил неудачно, то спортсмен Валентин Григорьевич молчал, а тренер уже переживал. Поэтому это была сложная ситуация — борьба двух сознаний в одном человеке.

После неудачного выступления на Олимпийских играх, а это был относительно неудачный результат, потому что такой результат, который был показан командой на Олимпийских играх 1988-го года, команде СССР в последующем повторить не удалось ни разу, а с каждым годом все хуже и хуже. Вот за этот низкий результат — за Серебряную и Бронзовую медали в классах 470 Соболев был снят с должности, а на его место пришел Валентин Григорьевич Манкин.

Валентин Григорьевич Манкин пытался построить работу несколько в другом русле — русле, в котором он привык работать — это подъем в 4 часа утра, первая тернировка — в 6 утра. Может быть для кого-то это было и неплохо, а в основном это было достаточно тяжело для нервной системы многих спортсменов.

Но спортсмены не роптали потому, что это руководство, и выполняли указания Валентина Григорьевича.

Я был оставлен в роли старшего тренера, и мне было поручено готовить команду класса «Финн». Первое мероприятие, в котором мы участвовали, это был Чемпионат Европы в Финляндии. В этом соревновании лидер наш Хоперский занял 6-е место, Юрий Токовой занял 9-е место. Будем говорить — невысокий результат, потому что руководство всегда требует только медалей. Медалей нам не дали. Выступили мы достаточно неудачно, потому что ходовые качества у нас были неплохие. Наш лидер Хоперский еще никак не мог восстановиться после разгрома на Олимпиаде, Юрий Токовой еще не был готов на все 100%. Комплекс реабилитационных мероприятий, которые мы проводили под руководством профессора Г.Б. Горской дали положительный результат только к Чемпионату мира.

К Чемпионату Мира мы были готовы лучше. От Чемпионата Мира меня отлучили — сославшись на невысокий результат на Чемпионате Европы. На Чемпионат мира поехал тренер с Украины — Доценко Ю.Г. С Чемпионата мира привезли: третье место — О. Хоперский, шестое место — Ю. Токовой. Результат оценили как высокий.

С 1990-го года я был отстранен от работы с командой, работу с классом «Финн» возглавил лично Валентин Григорьевич Манкин, помощником у него был приглашен Ю.Г. Доценко.

Руководство ЦСКА ВМФ оставило меня в штате, и дало возможность работать с молодежью. Так как на всесоюзные сборы меня не приглашали, а у Вооруженных Сил в то время было очень маленькое количество сборов, то я занялся тем, что начал осваивать компьютерную технику, и благодарен Валентину Григорьевичу, что он мне дал целый год тайм-аута для того, чтобы я освоил компьютер, который впоследствии мне очень помогал в работе.

Про результаты 1990 года в классе «Финн» я говорить не буду, потому что они были плачевные. В десятку мы нигде не входили, ни на одном мероприятии, а на Чемпионате Мира и Европы не вошли даже в двадцатку. После этого Манкиным было сделано определение, что класс «Финн» себя изжил, он не перспективен, и вообще заниматься им неинтересно. Пускай живут как хотят! Он перестал уделять внимание этому классу.

Зимой 1990-го года, где-то в январе 1991-го года Валентин Григорьевич Манкин был приглашен в Италию тренером и покинул сборную команду.

ВОЗРОЖДЕНИЕ — МЕДАЛЬ ЧЕМПИОНАТА МИРА

В 1991-м году сборную команду возглавил Станислав Александрович Орешкин. До этого он был тренером по юниорам. С.А. Орешкин никаких революций производить не желал и вернулся к той программе, по которой команда готовилась в предыдущие годы



Станислав Александрович Орешкин

и достаточно успешно выступала. Так как на горизонте не было человека, который бы так хорошо знал класс «Финн» и коллектив, который был в сборной, то меня снова пригласили в сборную в качестве старшего тренера, но с условием, что я обязательно в 1991-м году принесу как минимум одну медаль мирового или европейского достоинства.

Начинать все снова после года перерыва было достаточно сложно, но, засучив рукава и привлекая к работе всех своих товарищей, взялись за дело.

В 1991-м году с финансами было очень сложно. Для того, чтобы участвовать в Чемпионате Мира, нам пришлось обратиться к бывшему финнисту Гураму Биганишвили, так как в Советском Союзе денег не было. Для того, чтобы выкупить билеты для перелета в Канаду, где был Чемпионат Мира, мне пришлось продать свой видеомаягнитофон — достояние семьи, и на эти деньги купить 3 билета — Шилову, Хоперскому и То-



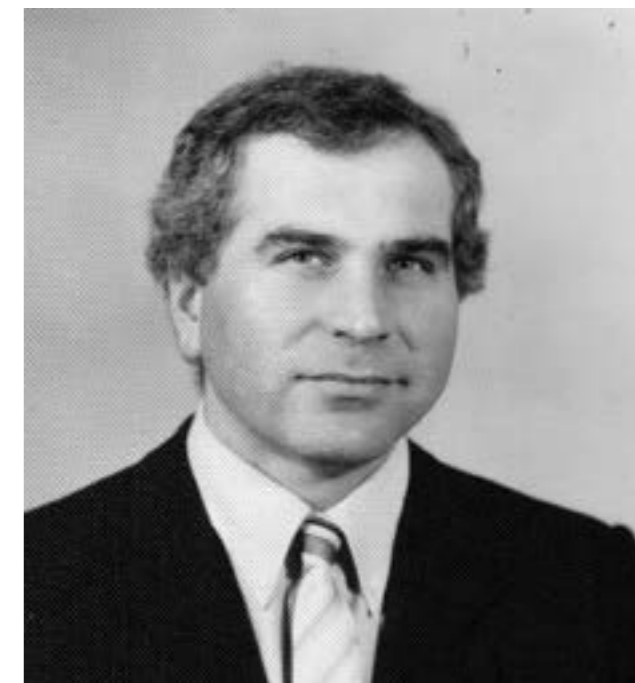
Михаил Апухтин



ковому. Спорткомитет смог оплатить только стартовый взнос. Жить в Канаде нам тоже было не на что. Не было денег ни на питание, ни на проживание. Здесь помогли товарищи. Бывший финист из Грузии, Гурам Биганишвили (с которым я работал в 70-ые годы) обратился к своим американским друзьям с просьбой помочь русским. (Грузия в то время уже вышла из состава СССР.) По прилету в Канаду нам был предоставлен автомобиль, были даны деньги на питание, а разместил нас американский приятель Гурама Биганишвили у своих друзей, мы там жили достаточно вольготно и здорово.

Чемпионат Мира в Канаде — г.Кингстон, акватория Олимпийских игр 1976-го года, где Андрей Балашов сумел завоевать серебряную медаль для Советского Союза. Мы выступали успешно — Олег Хоперский занял третье место. Всего на чемпионате мира в Кингстоне 4 спортсмена: два спортсмена Хоперский и Токовой,

Гурам Биганишвили





которые поехали за счет друзей Гурама Биганишвили; два спортсмена Орлов и Апухтин, которые поехали за счет родителей. Результаты остальных наших спортсменов было не таким успешным, хотя они очень старались. Необходимо отметить что с матчастью у нас тоже было очень сложно. Хоперскому нам удалось приобрести новый парус, остальные выступали на парусах 2-х — 3-х летней давности. На таких парусах трудно было конкурировать, но просто участие само было интересно.

После успешного выступления на Чемпионате Мира 1991-го года меня утвердили на подготовку к Олимпийским играм 1992-го года в роли старшего тренера.

Денег в команде сборной было практически ноль. Но мероприятие 1992-го года нужно было начинать. И мы начали. Надо отдать должное Валентину Григорьевичу Манкину, он пока еще не оборвал концы с СССР, нашел для сборной команды спонсора — это была фирма АССАМА, которая финансировала команду, но не так, как финансировал комитет, — очень скромно.

Всю осень и зиму мы готовились на нашей базе в г.Сочи, а с марта приступили к соревновательному периоду, участвуя в международных регатах за счет АССАМА.

Денег было мало — только на легкое питание и на проживание, было рекомендовано команде не выезжать домой, а переезжать из города в город и участвовать в соревнованиях, или участвовать в сборе, готовясь к соревнованиям.

Очень сложно готовиться, если один спортсмен. Должен быть спарринг. На спарринг денег не было. Поэтому в количестве двух человек — спортсмен Хоперский и тренер Шилов мы путешествовали по Европе. Питание у нас было очень скромное. Нам разрешалось тратить 5 долларов в день на питание и порядка 10 долларов на человека на проживание. Деньги были очень скромные и отчетные. Было сложно, но мы работали. Первое серьезное мероприятие — Чемпионат Мира 1992 года, который проходил в Испании, город Кадис. Олег занял 10-е место, и при всем своем желании победить — не мог (ветровые условия были его, свежая погода). Появились новые модели парусов, Олег проигрывал по скорости. Наши паруса и мачта уступают конкурентам.

Но даже в этой ситуации Хоперский не унывал и надеялся. Мы с Олегом при всем при том минимуме, который у нас был, сумели сэкономить денег и купили себе парус. В то время появилась скоростная модель паруса North Sails, мы ее приобрели по сниженным ценам. Это был отличный, но не новый парус — после одного регата. С такой подготовкой и с такой матчастью мы приехали на Чемпионат Европы в Польшу, где завоевали серебряную медаль (если бы не некоторые перипетии, то легко выиграли бы и Золото).

ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ЛАРИН

После Чемпионата Европы 1992-го года мы приняли участие в Кильской регате. Регата проходила при тихих ветрах, такая же погода ожидалась на Олимпийских играх в Барселоне. На регате мы увидели, что по тихой погоде, — мы выглядели не бледно, а очень бледно. Времени до Олимпийских игр оставалось мало, деньг на подготовку не было. К Олимпиаде мы не смогли перестроиться и подойти в нужной форме.

Олимпийские игры 1992 года в Барселоне получились для нас разгромными. Олег занял 16-е место, а я для себя сделал вывод, что больше тренером работать не буду, ибо, наверное, времена поменялись — тот командно-административный метод руководства, которым я пользовался в своей работе, будучи офицером ВМФ и работая со спортсменами — офицерами, себя исчерпал.



Вернувшись в Москву, в ЦСКА ВМФ, подал рапорт и был уволен из рядов Советской Армии.

Ноябрь, декабрь был «в свободном плавании», переживал свои тренерские неудачи, свой неудачный финиш — если я начал свою тренерскую карьеру в 1974-м году как удачный тренер — у меня практически каждый год были медали и в юниорах, и во взрослых — практически ни одного года не было без медалей на соревнованиях. ОИ 1992 года поставили точку в моей тренерской карьере. Тренером я проработал 18 лет, был удостоен звания «Заслуженный тренер СССР», был награжден тремя правительственными медалями.

Начинать все сначала не было ни желания, ни сил.

В декабре 1992-го года впервые был объявлен конкурс на главного тренера. Юрий Алексеевич Ларин, который на Олимпиаде в Барселоне 1992-ого года был в качестве методиста, начальника Комплексной Научной Группы, выиграл конкурс и был назначен Главным тренером.

Когда приходит новый Главный тренер, он должен набрать команду — команду единомышленников — тех людей, на которых он может опереться, в честность которых верит, тех людей, которые его не подведут. Потому что должность Главного тренера — это по большому счету расстрельная должность, здесь необходимо иметь надежные тылы, в противном случае на этой должности очень трудно продержаться 1–2 года.

В первых числах января 1993 года раздается звонок. Звонит Юрий Алексеевич Ларин и предлагает: «Олег, не хочешь ли поработать со мной?»

Я отвечаю: «В каком качестве? Тренером не пойду».

«Нет» — говорит: «Я хочу, чтобы ты стал начальником команды. Учитывая, что ты бывший офицер, основы дисциплины знаешь, требовательный (я с тобой давно знаком) и честный. Я хотел, чтобы ты попробовал себя в роли начальника команды».

Я попросил время на раздумье. Но после очередного неудачного выступления в роли бизнесмена (были лихие 90, когда все пытались заниматься бизнесом, не имея ни знаний, ни опыта) моя любимая супруга Людмила Борисовна сказала: «Олег, иди в родные пенаты! Тебя там знают, работать ты умеешь, и я думаю, что там ты себя сможешь реализовать, а бизнес — это не твое». Хотя про женщин и говорят «Послушай женщину и сделай наоборот», но я в своей практике всегда к мнению своей супруги прислушивался, и надо сказать, что никогда не ошибался.

С января 1993-го года я приступил к работе начальником команды.

Правда, Юрий Алексеевич сделал такую ремарку: «Олег, сейчас придется поработать за такую условную зарплату — денег нет ни в Федерации, ни в Олимпийском Комитете. Потерпи...».

Работы было много. Приходилось осваивать оргтехнику, учиться писать служебные письма. Все было ново, но интересно.

Терпеть пришлось ни много, ни мало — до декабря 1993-го. Я ни в коем случае не расстраивался — мужик должен быть при деле, а не сидеть и думать куда пойти, чем заняться. Семью кормили сын и жена.

Перед Юрием Лариным стояла непростая задача — как начать готовить команду при условии отсутствия денег.

Ремарка: Юрий Алексеевич Ларин был заведующим кафедры физподготовки в Таганрогском радиотехническом институте. Таганрогский радиотехнический институт в 90-ые годы прошлого века имел устойчивые, профессиональные связи со многими университетами и институтами в различных странах мира, в частности с Университетом в городе Южная Каролина (США).

Ю. Ларину удалось связаться с ректором Университета в Южной Каролине и получить приглашение на проведение учебно-тренировочного сбора для 30 человек сборной команды России по парусному спорту за счет средств Университета. При этом Университет оплачивал перелет нашей команде, питание, размещение, предоставлял яхты и спортивные сооружения — то есть полный пансион.

Это приглашение явилось базой для формирования команды. Желающих участвовать в американском сборе оказалось много. Образовался конкурс. Нам пришлось провести тестирование — кого брать. Если в первые месяцы создания сборной команды России по парусному спорту на 1993-й год было так: «Але! Кто хочет в сборную?» и желающих не было. Класс «Финн», который выходил на старт в 1993-м году состоял из 3-х человек! И все три — призеры Чемпионата России! И в других классах обстояло ничуть не лучше, а то и хуже. В классе «Соллинг» вообще никто не хотел гоняться. Вся сборная 1992 года подалась на заработки в коммерческие программы. Это был сложный период нашей команды.

Ю.А. Ларин проделал огромную организаторскую работу для того, чтобы собрать команду. Команды не было и вот она появилась. Но необходимо было решить вопросы по зарплате, по матчасти, по календарю.





Не буду рассказывать про сложности, которые у нас возникали при решении этих вопросов. Хочу отметить только, что в 1995 году Ю.А. Ларину удалось привлечь достаточно средств, которые позволили выйти из цейтнота, организовать высокоэффективный учебно-тренировочный процесс и как следствие получить результат в 1996 году: в классе «Катамаран Торнадо» — на Чемпионате Европы 3-е место (Юрий Коновалов), в классе «Соллинг» — Чемпион Мира (Георгий Шайдуко), в классе «470» — Чемпион Европы (Дмитрий Березкин); Олимпийские игры в США: Серебро — экипаж Г. Шайдуко; 5 место — экипаж Д. Березкина.

В 1996-й год впервые команда выступала как единая команда под флагом Российской Федерации.

Коллектив, который создал Юрий Алексеевич Ларин на пустом месте, мобилизовав вокруг себя людей — единомышленников, позволил ему реализовать задачу Олимпийских игр. Единственное, что могу заметить — участником этой команды, которая принесла успех, был и я.

Последующие годы после Олимпийских игр 1996-го года — 1997-й вплоть до 2000-го финансирование, конечно, было уже не такое — мы жили на том, что удалось привлечь в 1995-м — 1996-м годах. Команда еще по инерции выступала на высоком уровне: Шайдуко — чемпион мира 1997–1998 годов, чемпион Европы 1997; Березкин — четвертый на ЧМ 1997 года. Но спад уже наметился и на Олимпийских играх 2000-го года команда выступила хуже, если не сказать что плохо. Только экипаж Георгия Шайдуко

смог войти в первую шестерку, а остальные спортсмены выступили неудачно.

И в 2000-м году Юрий Алексеевич Ларин покинул пост главного тренера, вернулся на кафедру, а роль главного тренера была вакантной. Причем, никто не хотел занимать эту должность. Декабрьские перевыборные собрания, где обычно происходят также выборы главного тренера, закончились ничем, потому что желающих подать заявку в конкурсную комиссию на главного тренера не оказалось вообще. И только к марту 2001-го года на эту должность был назначен, пройдя конкурсную комиссию, Владислав Иванович Акименно.

РАБОТА ГЛАВНЫМ ТРЕНЕРОМ

В 2004-м году в силу сложившейся обстановки мне пришлось баллотироваться на должность главного тренера Сборной команды России. Этот конкурс я выиграл.

5 декабря 2004-го года приступаю к работе главным тренером, и понимаю, что попал в самые сложные условия. Ведь главный тренер ничего не значит, если у него нет команды. А команды у меня не было. Тренеры, которые работали в сборной: О. Хоперский; Ю. Коновалов; С. Орешкин; В. Назаров; И. Михайлов; А. Плотников; С. Кузовов; И. Малетин били личности но, к сожалению, единого коллектива у нас не получилось. Каждый имел свою точку зрения на подготовку.

При всем этом задачу Госкомспорт на Олимпийские игры 2008 года поставил — одна серебряная и одна бронзовая медали.

Проанализировав состояние дел в классах, было принято решение уделить максимально-возможное внимание женскому классу «Инглинг»: в классе собралось три сильнейших экипажа страны (В. Ильенко, А. Басалкиной, Е. Скудиной), а работу в классе осуществляет самый титулованный и опытный тренер Михайлов И.И.

Планировалось создать здоровую конкуренцию в классе, а на последнем этапе из трех экипажей сформировать один, из лучших членов класса.

Это была моя ошибка, связанная с незнанием женского характера. Если на первом этапе, И. Михайлову с большим трудом удавалось управлять классом — третье место на ЧМ 2005 года (экипаж Влады Ильенко); победы на регатах 2005–2006 гг. (Киль 2005 — экипаж Екатерины Скудиной; SPA 2006 — экипаж Анны Басалкиной), то в последующем процесс принял неуправляемый характер.

Для нормальной работы, нужны были учебно-тренировочные сборы, которые завершались бы соревнованиями, а средств не хватало.



Мы перешли на соревновательный метод подготовки. Это дорога в никуда.

Было много проблем и матчастью, с ее доставкой к местам проведения соревнований. Все эти проблемные вопросы закрывали организации, которых представлял спортсмен, поэтому управлять такими спортсменами было достаточно сложно.

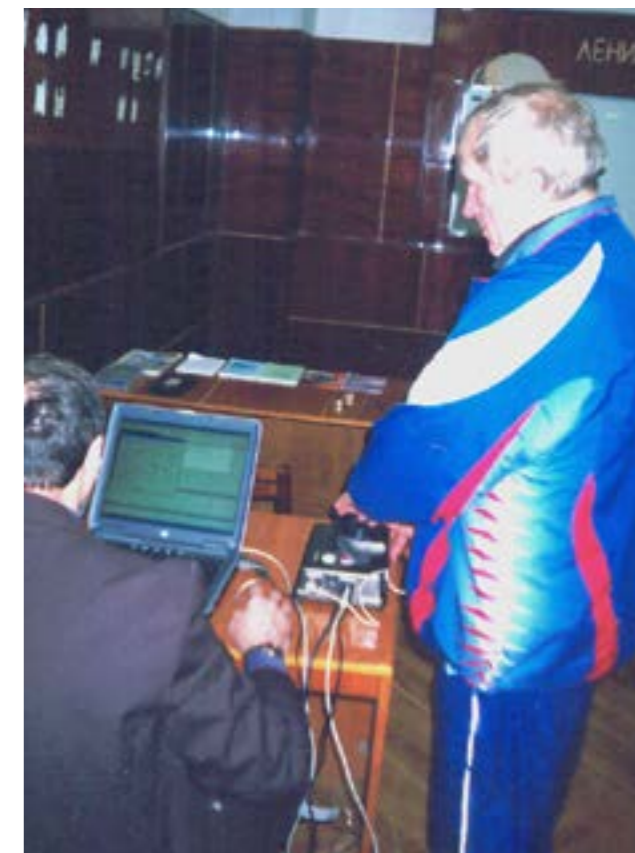
За те коротких 2 года, когда мне было доверено выполнять обязанности главного тренера, нам удалось освоить для нашей команды в классах «470» и «Лазер» великолепную базу подготовки на Канарских островах.

Там прекрасные условия, где каждый день дует ветер. Это мне напомнило чем-то Кубу, когда мы готовились к Олимпийским играм 1976-го года и последующим — Играм 1984-го, 1988-го. Куба — это «Эльдорадо» для яхтсменов. Каждый день тепло, теплая вода и ветер, ветер! Все по расписанию: утром — бриз, к обеду хороший ветер, после обеда — сильный, к вечеру — легкий вечерний бриз. Моделирую любые

условия. Поэтому можно было проводить по 3–4 тренировки на воде. Для сравнения, в Сочи в январе-феврале за 24 дня сборов можно было наработать максимум 20 часов на воде, на Кубе за 20 дней 120 часов, плюс положительные эмоции. Я всегда искал условия схожие с кубинскими, но не так далеко от Европы.

В нашей команде тренеров Сергею Кузовову было поручено найти такое место. Сергей с работой справился великолепно. Весной 2006 года мы получили информацию, что испанцы в городе Лос-Пальмос-де-Канарис организуют соревнования с 1-го по 4-е декабря и приглашают всех желающих туда на это соревнование. Причем, они берут на себя провозку матчасти от города Барселона до острова и обратно. Если же после окончания соревнования вы пожелали остаться, в течение любого времени вы можете находиться там и бесплатно пользоваться услугами яхт-клуба — стоянка, вода, тренажерные залы, учебные залы и все остальное. Весной на следующий год они за свой счет отправляют матчасть, приехавших в любой порт Испании. Первые соревнования у нас — Принцесса София — они берутся бесплатно доставить наши лодки к началу соревнования.

Лучшего варианта найти было невозможно, потому что проживание и питание на Канарских островах обходилось нам примерно в 3 раза дешевле, нежели в Сочи. А так как деньги теперь были в сборной команде, и мы сами распределяли деньги — куда их направить, то конечно это была для нас отдушина, которая позволила высвободить большое количество средств.



Мы экономили на транспорте, мы экономили на питании, на проживании, на аренде яхт-клуба и всего прочего. Единственное — надо было затратить средства на перелет.

Спортсмены таганрогского тренера Андрея Старцева в продолжении многих лет занимали лидирующие позиции в молодежной сборной команде, но выхода в основной состав не получалось. Кропотливая работа Андрея в содружестве со старшим тренером сборной Владимиром Назаровым дала хороший результат. Ими был обнаружен и выращен «алмаз» из которого мог получиться «бриллиант», при условии тяжелой, каторжной работы спортсмена и тренера.

Этим «алмазом» был Игорь Лисовенко — спортсмен, обладавший уникальными способностями управлять лодкой в тихий ветер, тонко чувствующий малейшие изменения ветра.

На начальной стадии работы этого маленького коллектива результаты обнадеживали: 2005 г. — 2 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-радиал»; 2006 г. — 1 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-радиал» и 3 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-стандарт»; 2007 г. — 2 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-стандарт».

После удачного выступления Игоря на чемпионатах мира 2006 года он был приглашен в команду для участия в предолимпийской неделе (Китай), где по про-

гнозу обещали тихие ветра. На регату приехало много титулованных спортсменов класса «Лазер». Игорь Лисовенко, выступая на арендованной лодке, на арендованных мачтах, парусах, сумел 2 раза прийти первым. Люди с именем, лидеры удивлялись и возмущались: «Что это? Откуда этот появился, гусь такой?»

Выступления других классов нашей сборной не оставляло таких радужных надежд и поэтому по возвращении домой акцент в подготовке был сделан именно на класс «Лазер-стандарт» и именно на этого спортсмена.

При правильном построении подготовки этот спортсмен имеет большие шансы получить медаль, при хорошем раскладе — золотую.

К работе с Игорем Лисовенко, помимо В. Назарова и А. Старцева, были приглашены Л.А. Калинин, Ю.А. Ларин, В.А. Кадетов. Стояла задача: освоить управление лодкой в свежий ветер, увеличить вес спортсмена, поднять физический уровень и выносливость при сохранении прежней подвижности, преодоление языкового барьера.

Канарская подготовка 2006–2007 годов четко вписывалась в план намеченный для Игоря.

07 февраля 2007 года Исполком Президиума ВФПС освободил меня от должности главного тренера, предложив вернуться к исполнению обязанностей Начальника команды.



У Игоря Лисовенко, также произошли изменения, доброжелатели поссорили его с личным тренером А. Старцевым, который заставлял много работать и не жалеть себя. Он отказался от участия в Канарской подготовке и стал мало тренироваться и работать над собой. Я уже не мог повлиять на ситуацию. На этом наш эксперимент с Игорем Лисовенко закончился.

Потенциал спортсмена был настолько велик, что он, практически не тренируясь, приезжал и в одну калитку «расстреливал» всех наших спортсменов. Но, не тренируясь стабильно и постоянно в классе Лазер, используя только свой старый багаж, трудно было что-то показать на международной арене. Игорь делал определенные всплески, но уже, ни на одной регате не мог засветиться. Олимпийские игры 2008-го года показали, что такое пренебрежительное отношение к подготовке стоило ему медали. Хотя после пяти гонок он был на третьем месте, но только один день подул ветер, и Лисовенко упал до 11-ого места. Реально же спортсмен был потенциально готов на высокий результат.

Дальше я работал начальником команды, все вопросы по организации, по доставке матчасти решались, поэтому здесь говорить не о чем.

14 февраля 2013-го года, я ушел на пенсию в возрасте 69-ти лет, проработав в сборной команде в качестве тренера-начальника команды с 1974-го по 2013-й год — получается, 40 лет. ■

