

АНДРЕЙ БАЛАШОВ: ГЛАВНОЕ В ЖИЗНИ — ЭТО ИМЕТЬ ЦЕЛЬ

Заслуженный Мастер Спорта, 7-ми кратный Чемпион СССР в классе Финн, двукратный призер Олимпийских Игр, двукратный призер Чемпионата Европы — Андрей Васильевич Балашов, великий гонщик, который добился всего этого не столько благодаря таланту, сколько благодаря фантастической целеустремленности и самоотдаче. Технические знания, системный подход также были важными составляющими его успеха. Его фигуру нельзя обойти ни в Российском парусном спорте, ни в истории класса Финн. С его именем связана целая эпоха в Советском парусном спорте. В конце своей жизни, заново вернувшись в парус, он стал источником уникальных знаний, подходов и хорошим мотиватором для молодых ребят, в том числе заложив определенный фундамент и в их победы. Его история, биография, подход к выбору цели и ее достижению чрезвычайно интересны и полезны, и мы хотели бы их сохранить хотя бы в печатном виде. Представляем вашему вниманию статью об Андрее Васильевиче Балашове, его биографию и интервью.

Балашов Андрей Васильевич родился в г. Ленинграде 22 марта 1946 года. В юности Андрей пробовал заниматься разными видами спорта, а в 1956 году увидел плакат на дверях школы, в которой учился, и стал ходить сначала на теорию, а весной следующего года попал в экипаж швертбота класса «М». В 1959 году ему доверили управление «финном», что и определило его дальнейшую судьбу и цель, поставленную перед собой, — сначала попасть на Олимпийские игры, а позже — и выиграть их. С 15 лет он работал на Невском морском заводе в качестве электромеханика-монтажника судового, а вечером после работы бежал в яхт-клуб «Труд» на тренировки. И белые ночи были в этом его союзниками и помощниками. Первый значительный успех пришел в 1967 году в Ленинграде на Спартакиаде Народов СССР. Бронзовая медаль только из-за недостатка опыта, а мог и выиграть. К этому моменту в его жизни он уже побеждал на юниорских соревнованиях, выигрывал регаты в Ленинграде и трижды становился Чемпионом Ленинграда среди взрослых. В своей подготовке Андрей первым в Советском Союзе трижды выезжал зимой в Сухуми на тренировочные сборы, а участие в первом его соревновании в Таллине — в Международной Балтий-

ской регате — прошла за его счет: и перевозка лодки, и проезд, и проживание. И только в 1969 году его взяли на стипендию, а позднее — переезд в Москву.

Кроме совершенствования техники управления, совершенствуя свои физические возможности, еще в Ленинграде он понял, что парусный спорт — это технический вид спорта, и главной своей задачей Андрей считал поиск лучшей скорости. В этом большую помощь оказали ему Игорь Борисович Москвин, Анатолий Степанович Коновалов и Анатолий Афанасьевич Янсунь. А первыми тренерами в Детской парусной школе Ленинграда были Евгения Сергеевна Тилкова и Града Даниловна Суниц, и конечно переход в общество «Трудовые Резервы», где Андрей черпал и впитывал умные мысли.

1970 год, год переезда в Москву был просто для Андрея потерян в смысле результатов, так как его приняли с опаской и недоверием, но упорство и желание добиваться постоянно только побед помогли ему постепенно растопить лед и холод отношений.

В Москве тренерами Андрея Балашова были Елена Соколова, Валерий Николин, Рафаэль Нугер и Олег Иванович Шилов. Определенные препятствия в выезде за границу помешали в тот период добиться золо-

тых медалей на Чемпионатах Европы, Мира и Олимпийских играх. Хотя были и победы на Балтийских регатах, регатах Мира в ГДР, Кильской регате и так далее. С 1973 по 1976-й год Андрей Балашов выиграл 5 раз подряд Чемпионты СССР в классе «Финн», и позже к ним добавились победы в 1978-м и 1980-м годах. В 1976-м году стал Серебрянным призером Чемпионата Европы. На Олимпиаде 1976-го года в Канаде Андрей Балашов до последней гонки бился за «Золото», и только то, что он по своим физическим данным уступал своему сопернику немцу Шуману и ветровые и волновые условия озерной акватории фактически были против Андрея, позволило Шуману удержать Андрея позади себя.

В 1980-м году Андрей Балашов стал бронзовым призером Чемпионата Европы, а также — бронзовым призером Олимпийских игр.

Своими основными недостатками Андрей считал недостаточные рост и вес и, перейдя в класс «Звездный», в 1980 году он наконец оказался в своей стихии. Быстро освоив этот сложный класс, он быстро двигался и наконец ворвался в мировую элиту и закономерно рассчитывал на реабилитацию и достижение заветной цели — побед на всех регатах мирового уровня.

Но 1984 год и неучастие в Олимпийских играх сборной команды СССР поставили на нем крест и, будучи одним из сильнейших гонщиков в мире, ему пришлось уехать служить на Камчатку.

Закончив службу в ВМФ, Андрей вернулся в Москву в 1991 году и участвовал в работе по программе «Кубка Америки». Дважды работал тренером в Китае.

В 2008-м и 2009-м годах Андрей Васильевич подключился к работе Московской Ассоциации Класса «Финн» — участвовал в тренировках, подготовке спортсменов, помогал советами, а в 2009-м году подключился к подготовке сборной команды в классе «Финн» и даже сам сел снова на Финн, приняв участие в ряде московских регат — в том числе в Чемпионате России в классе «Финн».

Андрей Васильевич, его фантастическая самоотдача поставленной цели и работоспособность стали хорошим примером многим нашим спортсменам. При этом, будучи действительно ВЕЛИКИМ гонщиком и спортсменом, он со всеми своими собеседниками, бывальыми и начинающими спортсменами, приходившими к нему за советом, держался на равных, обижаясь на то, когда к нему обращались на «Вы» и «Андрей Васильевич», и тем самым приподнимал нас всех, заставляя поверить, что каждый из нас способен совершить то же, что и он, просто надо приложить побольше сил, поверить в поставленную цель.

21 октября 2009 года Андрей Васильевич ушел из жизни.

В память о нем ВФПС и Российская Ассоциация Класса «Финн» учредили Кубок Андрея Балашова, который проходит в формате сквозного рейтинга регат в классе «Финн».

Представляем вашему вниманию интервью, записанное его соперником, а позже — и тренером Олегом Ивановичем Шиловым.

Андрей, в каком году ты начал заниматься парусным спортом?

Я родился 22 марта 1946 г. в городе Ленинграде, на Васильевском острове, постоянно жил там. Осенью 1956 г., мне как раз было 10 лет, в школе №3, где я учился, повесили объявление, что производится набор, детей 10 лет и старше, в школу парусного спорта яхт-клуба «Труд». Осенью и зимой мы занимались теорией во Дворце культуры им. Кирова, рядом с моим домом. Весной 1957 мы, те, кто сдал экзамены по теории, поехали знакомиться с яхтами. Меня определили на швертбот класса «М».

А ты был большого роста? «М» — это же такая мощная лодка для взрослых.

В детской школе было порядка 20 лодок класса «М» и несколько «Драконов». Мы начинали на «Эмках». К опытному рулевому сажали по три новичка для стажировки.

По три новичка на «Эмке»?! Они же огромные — 350 кг весили.

Конечно, лодки приходилось вытаскивать на берег, привлекая к этой работе, всех кто был в клубе. Было очень интересно и весело. Эллингов не было. Лодки хранились под открытым небом. Поэтому регулярно зимой приезжали в клуб и чистили снег с лодок. В клубе была своя лыжная база, зимой занимались дополнительно еще и лыжами. Каждое воскресенье проводились соревнования. Грамот не было, тренеры для стимулирования нас делали грамоты самодельные — из своих грамот вырезали серединку и клеивали отдельно, призеров и победителей. Нам мальчишкам очень хотелось получить «тренерскую»





грамоту — мы очень старались. В яхт-клубе работа была поставлена очень хорошо, принципиально. Чтобы получить права на право управления яхтой, т.е. сделать шаг от матроса к капитану, надо было очень здорово попотеть. С 12 лет, летом я постоянно проводил в спортивных лагерях под Ленинградом и здесь уже занимался парусным спортом круглые сутки под руководством моего первого тренера Евгения Сергеевича Пылковой.

В 1960 г. я познакомился с Игорем Борисовичем Москвиным и стал осваивать класс «Финн». Первая моя лодка называлась «Узнай», с темно-зеленым тряпочным парусом. В 1964 г. я перешел в «Трудовые резервы» к И. Б. Москвину. В этом коллективе собралась плеяда очень грамотных инженеров и руководителей, таких как Николай Михайлович Ермаков, Борис Петрович Дмитриев, Володя Васильев, Эдик Шугай, Рита Узен и другие... В общении с этими людьми я приобрел много нового — прошел курс «Парусного Университета».

В то время отец был против моих занятий — он считал, что я должен заниматься моторами, машинами, катерами, техникой, одним словом, парусный спорт он серьезно не воспринимал. Как я его не уговаривал, но он отказывал мне в деньгах, и мне с 14 лет пришлось зарабатывать деньги самому для того, чтобы что-то кушать в яхт-клубе и ездить на транспорте. Потом улица отца уговорила: он понял, не известно, что со мной будет дальше, если я не буду заниматься парусным спортом. Так что, работая параллельно на Невском морском заводе, я имел в своем распоряжении

все самые лучшие материалы и плюс опыт и знания всей команды инженеров, к которым я попал.

Потом меня приютил Анатолий Степанович Коновалов, который тогда начал шить паруса. Он был в «Труде», но яхт-клуб был один. На территории «Труда» стоял немецкий дебаркатор и вот на этом катере базировались наши «Трудовые резервы». А матчи клеить научил меня Анатолий Афанасьевич Янсунь.

Главную роль в моем обучении, конечно, сыграл Игорь Борисович Москвин. Он все руками своим делал, и матчи, и паруса. А лодки у него были ходовые, хорошего качества. Он за счет умения работать с лодкой добивался высоких результатов. Игорь Борисович при мне уже был тренером фигурного катания. А парусный спорт у него был как хобби. Потому что фигурное катание тогда было только зимой, искусственных катков не было, а первый искусственный каток залили как раз на Васильевском острове, рядом с моим домом, и вот там он как раз тренировал одну из своих учениц — Тамару Братусь. Теперь она его жена.

Сильнейшей толчок дала мне ленинградская команда. И в умении работать, и в системном подходе к подготовке. Парусный спорт — я считал, считаю и буду считать — это технический вид спорта, а одним из основных аспектов в подготовке является скорость, настройка. Кроме того, что сам гонщик, конечно же, должен быть готов на сто процентов.

Уже в 14 лет я поставил себе главную задачу: сначала попасть на Олимпиаду, а потом где-то года через три-четыре переименовал эту задачу, решил добиться максимума на Олимпийских играх, на Чемпионате

мира и на Европе. И это несмотря на то, что в «Труде» тогда были такие сильные гонщики, как Петр Гореликов, Евгений Кузнецов. В то время ленинградская школа была наиболее сильная.

Сначала я начал выступать на ленинградских соревнованиях. Тогда закрывали глаза на то, что я слишком молодой. Конечно, часто переворачивался, были и другие проблемы.

В 1965 г., мне тогда было 19 лет, я в первый раз выиграл Чемпионат Ленинграда, соревновался с такими именитыми спортсменами, как Янсунь, Москвин, Попов, Кузнецов, Гореликов.

В том же году ты впервые приехал на Черноморскую регату. Она тебя не разочаровала? Ведь, выступление тогда не было блестящим?

Разочарования не было, ведь это была определенная подготовка. Я увидел, как тяжело достаются призовые места тем, с кем я был рядом. Сколько труда они вкладывали в подготовку лодок, в свою подготовку.

В 1966 г. я снова стал Чемпионом Ленинграда, и на следующий год тоже. В 1967 г. я вышел как представитель Ленинграда на Всесоюзную спартакиаду народов СССР. И занял там третье место. В двух первых гонках взял два первых места. Просто не хватало еще психологической подготовки. С ходом у меня было все в порядке, у меня проблемы были только с весом и ростом. Я тогда был 72–73 кг при росте 176 см.

При этом ты конкурировал с такими монстрами класса «Финн», как Манкин (1 место) и Гурьянов (2 место). И ты стал третьим призером Спартакиады. Как первый успех уже на всесоюзном уровне повлиял на тебя, на твои планы?



Я понимал, что мне из Ленинграда не выехать на международные соревнования — нужно было перебраться в Москву. И в 1970 г. я переехал в Москву.

На Чемпионате Союза в Риге 1968 г. я занял третье место. А потом у меня был провал. Переезд остановил меня где-то на год.

Скажи, пожалуйста, ты серьезно увлекался парусным спортом, а успевал учиться?

Я учился сначала в техникуме, потом бросил. В 1968 г. я закончил 11 ускоренный класс. Будучи еще в Ленинграде, в 1969 г. я перешел в Вооруженные Силы. А в 1970 г. я перешел уже в центральный аппарат Вооруженных Сил в Москве, в ЦСК ВМФ. В то время я познакомился и сблизился с Рафаилом Иосифовичем Нугером, выдающимся спортсменом, а потом и тренером.

В 1970 г. мы с Рафаилом Иосифовичем пришли к выводу, что помимо подготовки материальной части, имеет смысл готовить дух, тело самого человека. Это был новый шаг для движения вперед. Тогда у парусников в нашей стране было принято в основном готовить материальную часть, основное время уделяли подготовке лодок, парусов, мачт, а тактико-техническим вопросам уделяли гораздо меньше внимание.

Ты был одним из пионеров, кто освоил зимнюю тренировку на воде.

Еще в Ленинграде я начал выезжать зимой во время своих отпусков на заводе в феврале месяце в Сухуми. Это была как раз подготовка к Спартакиаде народов СССР, а ленинградские гонщики готовились совместно с грузинской сборной. Тогда проездом в Сухуми я впервые попал в Москву.



Твой первый успех в Москве был в 1970 г. на Чемпионате Союза?

Да, третье место и я вошел в сборную. Потом в 1972 г. я был участником Йерской регаты вместе с Виктором Потаповым. Мы начали конкурировать, отбираясь на Олимпийские игры. Потом была Кильская регата в Германии.

Потапов везде выиграл у тебя?

Нет, получилось, что в Киле он пришел два раза первым, а я у него выиграл, он здорово завалился, а я прошел ровно. И вот два этих первых прихода сыграли определенную роль, потому что в Йере во Франции я занял третье место, Потапов там был позади. А вот Киль как раз и сыграл злую роль. И Рига еще — там нам дали металлические мачты. В Риге моделировали будущие Олимпийские игры. Я с большим отрывом выиграл четыре первые гонки, а потом просто психологически сломался. Бердаш выиграл первое место, я второй был, Потапов третий. И Потапов поехал на Олимпийские игры.

Для меня тогда одна задача была — выиграть Чемпионат. Может быть, тогда меня возьмут на Олимпийские игры. Но перетянули два этих прихода на Кильской регате, на месте Олимпийских игр. Я просто психологически сломался.

Надо отдать тебе должное, ты не пал духом. И уже после Олимпиады 1972 г., когда Потапов нам привез бронзовую медаль с Олимпийских игр,



В ЦСК ВМФ я занимался материальной частью, подготовкой ее, и в основном в зимний период готовил себя: работал над техникой своей лодки. В клубе проводились сборы, в частности и по физподготовке, — я окреп физически и набрал необходимый для меня вес.

В Советском Союзе финнисты, кроме некоторых яхтсменов, Манкина, например, были легковесные, поэтому у меня была возможность конкурировать. Но в своей подготовке я и технические вопросы не сбрасывал со счетов. Я, например, висел не так как хорошо, как Витя Козлов. Но мои возможности уже подходили где-то к его.

Каким образом удалось этого достичь? Ты какие-то тренажеры специальные использовал?

Я сделал сам тренажер для тренировки откренивания, из алюминия сварил еще в свое время на Невском морском заводе. Я не говорю, что сам все это придумывал — где-то что-то подсмотрел, что-то услышал. Я поставил себе задачу — быть лучшим по ряду показателей в мире, для того, чтобы рассчитывать на результат за границей.

В 1970 г. я ездил в Германию (ГДР) на регату. Вернувшись, я как раз, сообщил начальству, что женюсь и остаюсь в Москве. У них был шок — тогда из команды переходили не так легко, как сейчас. Но в Ленинграде всегда оставались люди, к которым я продолжал обращаться, приезжать, которые помогали мне решать многие проблемы. Это — Игорь Борисович Москвин, Владимир Васильевич Васильев, Анатолий Степанович Коновалов. Это те люди, которые сыграли огромную роль в становлении меня как спортсмена, как парусника, как яхтсмена.

ты вложил опять максимум усилий в свою подготовку. И уже в 1973 г., как я помню, ты уже выиграл все соревнования в Советском Союзе.

Я поставил себе цель, понимая, что в 1972 г. я не попал на Олимпийские игры, — выигрывать все соревнования в Советском Союзе без последней гонки. Чтобы никаких вообще вопросов ко мне не было. И эту задачу я почти везде выполнил.

Так просто, конечно, мне это не далось. Я постоянно был в поиске. В то время у меня тренировка на воде заключалась в трех видах подготовки. Общая подготовка на воде. Специальная физическая подготовка, а не общая — я отказывался бегать, подтягиваться, потому что считал, что мне это не нужно. Обязательно — утяжелитель, одежда, которая мешала мне работать на яхте, что дало мне возможность, садясь на яхту уже в нормальной одежде, выполнять все маневры, все тактические приемы за счет высокой работоспособности. Специальная физическая подготовка и выход, когда решался какой-нибудь вопрос о подготовке яхты и ее скоростных качеств. Вот я поставил три эти задачи на каждый выход в море. Этим я экономил время. Поставил себе еще одну задачу — это специальные тесты по летучему старту, быстрому старту. Я понимал, что если я выиграл старт или хотя бы отсеку флот, то я дальше уже гоняюсь на результат. Из-за этого у меня пошли фальшстарты. Я начал даже какие-то регаты из-за этого проигрывать. Но задача была поставлена. Я понимал, что если взять шикарный старт, то это гарантия, что я приду в головке.

Регата строится не из одной, а из серий гонок. Значит, если взять два фальшстарта, то регата пошла побоку.

Я сознательно шел на риск. Потому что этот вариант подготовки при точном подсчете разгона, точно в расчете попадания на свободную воду на старте и пересечении стартовой линии с минимальным опозданием на максимальной скорости, дает возможность прийти в этой гонки в лидерах. Эта задача именно на Олимпийские игры, на Чемпионаты мира и Европы. Потому что в стране у меня эта проблема уже была решена: меня боялись. Это давало мне возможность брать шикарные старты.

Гонка не заканчивается огибанием первой марки. Тактика управления лодкой на полных курсах очень большое значение имеет. Ну, может быть, в те времена и не так существенно, но все равно достаточно.

Полный курс имеет очень большое значение. А он у меня был, можно сказать, слабым звеном. Решение этого вопроса в свое время на Кубе дало мне возможность завоевать потом серебряную медаль. На Кубе были сделаны видеосъемки нас с моими соперниками из Советского Союза, и я увидел воочию сделанные мною ошибки. Меня поражал Витя Потапов, который

на полных курсах делал чудеса. Когда мы смогли воспользоваться видеоматериалами, я увидел, что он совершенно по-другому ведет лодку, по-другому управляет своим телом и это ему дает определенный выигрыш на продвижение лодки вперед. Много было взято именно от него. Именно эта подкачка, за которую снять было просто невозможно, работа рулем и подкачка были просто уникальны. У меня же была одна из самых больших ошибок — я просто тормозил рулем. Если на острых курсах я понимал, что любое движение рулем, это тормоз, то на полном курсе я почему-то об этом забывал.

Тогда ты уже стал первым номером в России. Но еще не имел своего места на международном уровне. Ведь у нас в Советском Союзе было ограниченное количество выездов.

В 1974 г. я выехал на Чемпионат Европы, в Германию, где занял шестое место, потому что психологически не был на все сто процентов готов — сложно выступать за границей, когда ты там редко бываешь.

Помогает ли тебе знание иностранного языка? Насколько это важно для спортсмена — владеть иностранным языком?

Спортсмену желательно знать иностранный язык, чтобы набирать информацию за счет контактов с зарубежными спортсменами, и для того, чтобы при протестовой ситуации общаться самому, а не через переводчиков.

А в каком году ты был призван в армию?

За три месяца до 27 лет меня успели забрать в армию. Тогда Борису Львовичу Столяржу (начальнику ЦСК ВМФ) прислали бумагу, он меня вызвал и спросил: «Куда — во Францию или в армию? Не попадешь в 1972 г. на Олимпийские игры, я тебя сдам в армию». Вот он меня в 1972 г. и сдал в армию. В 1975 г. я демобилизовался, а в 1976 г. на Олимпийских играх я занял второе место.

А был ли у тебя шанс выиграть у Йохана Шумана?

Был, конечно. Но, во-первых, я начал совершенно на новом парусе. В 1976 г. Эрхард Вагнер, тогда немецкий специалист по пошиву парусов, потом уже специалист широкого профиля, на Кильской регате 1976 г. подарил мне парус своего производства. На этом парусе я выиграл Кильскую регату. Я пришел три раза первым и два раза вторым.

Валентин Манкин накануне выезда на О. И. поехал шить паруса в Киль, я заказал там же новый парус, но он оказался испорченный. Тогда я этого не заметил, потому что в этих миллиметрах я разобрался только позже. На этом испорченном парусе я начал и пришел два раза четвертым. А потом и вовсе 23-м. После этого я снял этот парус и поставил парус, подаренный мне Эрхардом Вагнером, и четвертую гонку я выиграл, подобрался опять к лидирующей группе.

Парусный спорт зависим и от элемента везения, перед последней гонкой на Олимпиаде мы с Шуманом шли без разрыва: кто приходит впереди, тот и выигрывает. Проблемы были в чем: озерные условия — не мои условия. Из-за веса, из-за роста. Там была высокая, битая волна тяжелая, озерная. И надо было проталкивать весом. Шуман был, конечно, гигантом по сравнению со мной. Я думаю, что этот показатель и сыграл определенную роль в том, почему я у него не выиграл. Я был гораздо его сильнее, гораздо лучше подготовлен. Он, конечно, последнюю гонку просто был королем. Он висел на мне и совершенно не давал мне идти. А Джон Бертран гонялся за свое третье место, чтоб его не упустить, он бразильца Бикарка тоже гонял. То есть было две пары, которым было наплевать на место в последней гонке. Потому что Джон Бертран проиграл второе место на предыдущей гонке. Он решил: дай-ка я бронзу хоть здесь заберу. И вцепился в бразильца Бикарка, а Шуман вцепился в меня. И мы там двумя парами по этой дистанции друг друга утюжили. Мне веса и роста явно не хватало.

А как между этим складывалась твоя личная жизнь?

В 1974 г. у меня родилась дочь. В личной жизни были определенные сложности. Часто приходилось участвовать в сборах, часто отсутствовать в семье.

В 1976 г. сразу после Олимпиады я поступил в Ленинградский Военный Институт Физической Культуры.

Став лидером не только всесоюзным, но и международным — европейская медаль, олимпийская медаль — ты уже вписал свое имя золотыми буквами в историю парусного спорта. А не было мысли перейти в другой класс?

Некуда было пересаживаться, все классы были заняты. И поэтому я принял решение еще одну Олимпиаду гоняться в классе «Финн». Тяжелейшие эти четыре года: проблемы со спиной, я уже «Финн» ненавидел, и ясно, что я уже пересаживал на нем. Появились молодые спортсмены: Андрей Мудриченко — чемпион Европы среди юниоров 1976 г., Сергей Хорецкий — чемпион Европы среди юниоров 1977 г., Виктор Соловьев — чемпион Европы среди юниоров в классе «Финн» 1978 г. То есть целая плеяда молодых спортсменов. Конечно, «Финн» — это молодежный класс.

Все это время я продолжал работать над материальной частью. Взял себе спарринг партнера.

Перед Олимпиадой 1976 г. ты ведь изобрел свой эксцентрик?

Это было не совсем мое изобретение. Это придумали эстонцы. Пошло это с буера.

Ты импровизировал и достаточно удачно. На это усовершенствование в буере смотрели сотни яхтсменов. Никто не смог это переделать к своей лодке, в данном случае к классу «Финн». Изобретением,

которое ты внедрил, пользовались где-то до 1992 г. Ты ведь один из тех, кто организовал и продумал, что нужно готовить самого себя. И в зимний период не заниматься спячкой, не заниматься другими видами деятельности, а специальный вид деятельности должен продолжаться в течение всего сезона. Это ты первый применил, и это тоже дало свои плоды, потому что, если говорить откровенно, по своим антропометрическим данным ты не выдающийся финнист.

Да, это так.

И в то же время ты достиг достаточно высокого результата для финниста. Потому что, если поставить на один уровень того же Бикарка, Шумана, Бертрана, — это настоящие атлеты. А ты был небольшого роста, коренастый, крепкий, но с упорным характером. И вот этот упорный характер, эта целенаправленность и дала возможность тебе реализоваться как спортсмена в классе «Финн».

А еще я помню, ты ложился спать и вставал с книгой «Правила постройки и обмера швертбота класса «Финн».

Перед Олимпийскими играми в 1976 г. я специально пообщался с Елизаровым. Попросил его дать мне консультацию по правилам, потому что он у нас великий дока в этом направлении. Анализируя выступления наших советских спортсменов на Олимпийских играх, я понял, что их неудачи строились в основном на том, что они были дисквалифицированы, я этого допустить не мог.

Именно поэтому первая гонка в 1976 г. на Олимпийских играх в Канаде и вторая гонка не отражали того результата, который я должен был получить. Я встречался обе эти гонки со шведом, Кентом Карсоном. Он шел правым галсом, я шел левым галсом на финиш, оба раза я у него проходил чисто по носу. Мне приходилось к нему уваливаться под корму дважды. Мы с ним в принципе друзья были. Поэтому я был удивлен, когда он стал кричать, стучать по палубе, то есть всячески привлекать внимание судей. Свежа еще была память о дисквалификации наших спортсменов в таких же ситуациях. Я должен был финишировать третьим. Но я себя просто заставил уваливаться, нырять ему под корму, финишировать четвертым. Вот из-за этого, в основном, я золото и потерял. Ну, и парус. В общем, две первые гонки, где я стал четвертым, конечно, стали для меня шоком.

С 1977 г. ты начал опять подготовку к Олимпийской регате 1980 года. Уже будучи лидером, ты привлек к своей подготовке спарринга. Тебе предоставили полный календарь: Чемпионат мира, Чемпионат Европы, Йерская регата, матчасть. Но в команде уже появились и молодые спортсмены — Хорецкий, Кепп, Мудреченко, Захаров, Соловьев, Корячкин. Считали, что нельзя готовить только тебя одного. И возраст сам за себя уже говорил, и руководство уже начинало сомневаться, сможешь ли ты выдержать этот марафон. И заодно стимулировали, таким образом твое продвижение вперед.



В то время я занимался подавливанием мачт со лба. Как раз готовил эти металлические мачты под свой вес и рост.

Это опять новое техническое решение. По вопросам материально-технической части ты был и остаешься в классе «Финн», я не знаю, как за рубежом, но в Советском Союзе, в России — сильнейшим специалистом.

Потому что у меня был большой запас прочности в работе с мачтами класса «Финн». А потом и в «Звездном». К сожалению, мне пришлось уехать на Камчатку. А ведь в классе «Звездный» я практически по скорости был сильнейший. Я обрезал парус и за счет этого получил завал мачты. Лодку меньше раскачивало, меньше било на волне. Крен у моей яхты был меньше. У меня был легкий экипаж. С ним я шел лучше других на полном курсе. И мало того, за счет обрезанного паруса у меня гик был чуть-чуть на какие-то 50 мм выше над водой и я меньше цеплял волну.

После Олимпиады 1980 г. ты начал готовиться уже к новой Олимпиаде. Уже на «Звездном».

В 1984 г. я выиграл отбор и должен был ехать на Олимпиаду. Но мы в Америку не поехали из-за бойкота Американской Олимпиады. После этого меня отправили

служить на Камчатку. Меня перестали вызывать на сборы. Я просто продолжал служить в ВС Советского Союза. А когда я приехал осенью 1987 г. то выиграл несколько гонок тренировочных на «Звездном». Я ведь на Камчатке был начальником физподготовки — километры в бассейне, десятки километров на лыжах по тайге и по льду.

У тебя тогда появился новый экипаж.

Я раз в год менял матроса. Четыре матроса было. Сначала Корячкин, потом Музыченко, Зыбин был. Последним был Николай Смирнов. «Звездный» — это мой класс. Много я сделал, но не реализовал в силу сложившихся обстоятельств. Это, например, на озере Гарда — Чемпионат Европы — там я был дисквалифицирован. На Чемпионате мира, который я тоже мог выиграть без последней гонки, опять дисквалификация за то, что выехал на палубу американца Питера Райта и вспрол ему полтора метра палубы.

На Чемпионате Европы в Португалии, в 1984 г. я занял четвертое место. Я проиграл две гонки из-за того, что у меня с мачтой не все было в порядке. И меня не оставили на Чемпионат мира. Я там умолял, просил, звонил в Москву. «Мы решили главную задачу — мы получили лицензию попадания класса «Звездный» на Олимпийские игры, ты четвертое место заработал, ты имеешь право попасть на Олимпийские игры». А когда



мы в страну приехали, мне сказали: «Ты заработал лицензию для страны, но это не значит, что ты поедешь». И я уже спустя рукава гонялся на регате «Дружба-84», бездарно с фальшстартом, проиграл Гураму Биганишвили. И после этого поехал на Камчатку служить.

После 1984 г. я перестал активно заниматься парусным спортом. Пошел служить. Должен был стать начальником физподготовки и спорта Тихоокеанского флота. Меня ждала шикарная квартира в престижном доме. Но к тому времени у меня уже родился сын, и жена настояла на том, чтобы ехать в Москву. До полковника дослужиться не успел, закончил службу 5 августа 1991 г. в звании капитана 3 ранга.

Как только демобилизовался, сразу занялся подготовкой к Кубку Америки. Тогда российская команда впервые начала к нему подготовку. И только потом я понял, что это к спорту никакого отношения не имело. Вывозился огромный капитал за границу. Задействованы были громадные банки, которые просто воровали деньги из России. А нас использовали просто как щит, как прикрытие.

Потом я работал по программе Кубка Америки к следующему Кубку Америки. Тоже лопнуло. И лопнуло только потому, что не заплатили во время контрактную гарантию. По документам можно было заплатить до 4 января, вот и тянули, а банки закрылись у них 25

декабря. И нас сняли с подготовки. У нас лодка была в проекте, я три месяца занимался ей в Ленинграде в институте Крылова. У меня строительное образование ведь тоже есть. Я разбирался в конструкции корпуса. Занимался протягиванием модели нашей яхты в бассейне и добился очень приличных данных: уменьшение до 5% сопротивления на киле и пере руля.

Вот у тебя была такая интересная спортивная биография. А как тренер ты себя нигде не пробовал?

В Китае два года в качестве тренера проработал. У меня и раньше еще была своя тренерская программа. Я дважды подавал документы на Главного тренера сборной страны, потому что понимал, что реализация моей концепции подготовки возможна только, если я буду Главным тренером сборной команды. Я хотел изменить всю работу организма отдела парусного спорта и хотел работать со всеми экипажами как главный тренер. По моему мнению, главный тренер не должен заниматься бумагами, он должен заниматься каждым игроком. А у нас в парусном спорте главный тренер погряз в рутине. Я хотел заниматься только спортсменами, подготовкой конкретно каждого экипажа, первыми номерами. И мой тренерский опыт в Китае, доказал мне, что главный тренер мо-

жет заниматься не всеми. Работать нужно конкретно на первые номера.

В 2002 г. я получил приглашение от китайских товарищей, которые решили готовиться к Олимпиаде 2008 г. Меня пригласили как человека, имеющего за плечами две олимпийские медали, работать в сборной команде Китая со спортсменами-парусниками. После меня там работал Гас Миллер. Это бронзовый призер Чемпионата Европы во Франции 1976 г., доктор технических наук, профессор Мичиганского Университета. Он фанатик парусного спорта. Мы с ним потом встретились на Чемпионате мира в Москве и сошлись во мнении: китайцы категорически не хотят работать с материальной частью. Они очень хорошо технически вооружены всеми приемами управления лодкой, очень хорошо физически подготовлены. У них есть проблемы, касающиеся тактики гонок и техники управления. Однако есть и свои стереотипы — они лодку воспринимают как икону и не дают ничего менять.

Там я все классы вел. Это 470, «Европа», класс «Финн», «Лазер», «Оптимист». Четыре класса у них основных и «Оптимист».

Эта практика мне многое дала. Свою программу я еще сузил, я понял, что со всеми работать нельзя. Надо работать конкретно с первыми номерами.

То есть надо работать на лидера. Так, как мы с тобой работали в свое время. Эта программа, эта подготовка давала свои результаты в течение многих лет работы.

Благодаря тебе — ты шел мне навстречу всегда, программа каждого дня подготовки строилась практически для того, чтобы я вырос.

А в Китае, есть первый номер, а все остальные просто работают на него. Сильно развита клановость. У нас такого не было никогда.

Чего бы ты хотел пожелать молодым гонщикам?

Думаю, что если человек себе способен поставить цель в жизни, то не важно, талантливый ли он или нет, он способен добиться наивысших результатов. Я себя считаю неталантливым гонщиком, но благодаря тому, что я когда-то в детстве поставил вот эту вот цель и свято к этой цели стремился, выполнял эти задачи, искал, попадал в тупики, выходил быстро из этих тупиков, переходил на правильную дорожку, то результат не замедлил сказаться. Я желаю всем спортсменам всего мира этой цели в жизни! ■

