

3 Виктор ПОТАПОВ

# СОЛЕННЫЕ ГАЛСЫ „ТОРНАДО“

В июне 1984 года в Севастополе проходил чемпионат СССР по парусному спорту. В острейшей борьбе в классе «Торнадо» победу одержал капитан-инженер Военно-Морского Флота, заслуженный мастер спорта Виктор Потапов. Это была его десятая золотая медаль, завоеванная за 15 лет выступлений на морских трассах страны.

Потапов на протяжении многих лет был комсоргом сборной СССР и, следуя традициям наставничества, много и охотно помогал младшим товарищам по команде, по клубу. За плечами рулевого успешные старты на яхтах «Финия», «470». Дважды он

Покровка... У этой горы над Клязьминским водохранилищем находится яхт-клуб. Здесь под парусами выходили на водные разливы канала имени Москвы мои братья — Владимир, Валентин, Александр, сестра Татьяна. А мне довелось впервые ступить на палубу яхты, которую вел старший брат Владимир. С той поры мир парусов все более увлекал меня, манил к себе. И потому воспринимаю Покровку как родной берег, дарящий и силу, и веру в себя. Наша Покровка подарила парусному спорту многих чемпионов страны, олимпийцев, начиная с

Константина Мельгунова, участника пяти Олимпийских игр, и кончая Борисом Будниковым, серебряным призером олимпийской регаты 1980 года. Ценность этого скромного уголка Подмосковья — в его особой атмосфере, в той кипучей жизни, которая преобразила берега водохранилища, населила их маленькими яхт-клубами.

Каждую субботу в летние месяцы сюда устремляются тысячи людей. Едут с детьми, едут с мыслью просто отдохнуть у воды. А потом, через год-два, подростки уже без родителей стучатся в двери клуба, просят

одержал победу на чемпионатах мира в классе «Торнадо». Многие познал Виктор в характерах морских труженников, недаром темой своей кандидатской диссертации он выбрал проблемы спортивной психологии.

Гонки на быстроходных катамаранах покорила его. «Это настоящий XX век! — с восхищением говорит яхтсмен. — Нам еще предстоит до конца раскрыть возможности замечательного судна, его романтику».

А романтика парусов начиналась для Виктора в тихом подмосковном городе Долгопрудный, где он и сейчас живет.

записать их в яхтсмены. И становятся мастерами! Самый типичный пример — судьба Димы Березкина, который в 1982 году после восьми лет занятий в яхт-клубе «Труда», одержал победу на юниорском чемпионате мира в трудном классе «470»...

Хочу подчеркнуть одну мысль — в пригородах Москвы, Ленинграда, Киева, Минска и других городов необходимо находить и выделять участки, которые могут на многие десятилетия стать зонами здоровья и при этом служить интересам массового парусного спорта, привлекая тысячи и тысячи подростков. Не

надо бояться того, что рядом с одним яхт-клубом вырастают, как грибы, еще пять. Да, им порой тесновато жить в таком соседстве, но это болезнь роста. Пусть под одной крышей соберутся еще десять — пятнадцать мальчишек, мечтающих о парусах! Как важно удержать их здесь и сделать из них настоящих мужчин!

У меня было много тренеров. Это прежде всего мой брат Владимир. Помогали мне опытные наставники клуба, потом тренеры сборной РСФСР и СССР. У всех старался по зернышку выбрать необходимое для своего

парусного образования. Но с особым уважением всегда называю первого своего тренера — Екатерину Ивановну Сахарову.

Мальчишкой я долго упрашивал Екатерину Ивановну записать меня в группу начинающих. Она отказала: «Мал еще».

Тогда я стал выпрашивать «Олимпик» у старших ребят. И как-то вырлил сам на Клязьму. Сахарова узнала об этом: «Раз уж такой упрямый, приходи на занятия!».

Сахарова всегда была строга к ученикам. Не разделяла учеников на способных и неспособных — она ко всем была требовательна. А в сущности она всем сердцем любила каждого из нас, это ощущалось даже в ее обращении к нам: «Ребятаки, ну-ка покажите свои дневники!». Проверка дневников была не простотой формальностью. Двоечникам Сахарова говорила: «Когда исправил отметки, посажу на яхту. А сейчас на берег, и в школу!».

У Сахаровой учились все мои братья. Трое из них стали мастерами спорта — факт красноречивый. Очень точную оценку работе нашего первого тренера дал мой средний брат — Александр: — Обычно тренеры учат новичка правильно ходить по дистанции, раскладывать галсы. А тетя Катя учила другому: «Уважай соперника! Думай не о том, как быть первым, а о том, как

разгадать ситуацию, откуда ждать ветер, думай, думай!».

Мы учились кодексу товарищества, честной спортивной борьбе.

Был у тети Кати еще один секрет — учила она нас ходить парадоксально: например, вперед не носом яхты, а кормой. А сколько раз и мне, и Саше с помощью этого «парадоксального» приема удавалось выбираться из толчи у знака?

Так сложилась моя судьба, что со мной в одной группе у Сахаровой занимался еще один ас — Владимир Леонтьев, впоследствии обладатель Кубка мира на «Летучем голландце». В чем-то наши характеры были схожи: оба терпеливы, оба спокойны, оба умели на воде хитрить.

Позже в классе «Финн», мне удалось выиграть в один год и чемпионат Москвы среди взрослых, и юношеский чемпионат страны.

После этого наши пути с Леонтьевым разошлись — меня пригласил в свою группу известный тренер — экспериментатор Александр Чумаков, а Леонтьев был принят в школу ВМФ в группу тренера М. Сахновского. А уж буквально через два года мы вновь встретились с Володией Леонтьевым под одной «крышей» — в составе сборной СССР.

Почему так быстро мы преодолели этот переходный этап и решительно вклинились в ряды взрослых гонщиков? Думаю, что это связано с общей тенденцией современного парусного спорта — с иным подходом к воспитанию гонщиков.

До семидесятых годов среди асов парусных гонок преобладали люди с так называемой большой «житейской школой» — они обычно сами работали на судноверфях, строили, варили, клепали, строгаи, чертили, драили. На их рабочих ладонях были мозоли с 20-летним стажем. И все свое старание, весь талант они вкладывали в любимое детище — в яхту.

Но в 60-е годы появились и мастера другого типа, люди, мыслящие отвлеченно, я бы сказал, философски. К их числу принадлежал и мой второй тренер — Александр Чумаков, выступавший на Олимпийских играх 1952 и 1956 годов.

Чумаков не отвергал концепцию: побеждает хорошо оснащенная яхта, настроенная на предельные скорости в гонках. Он сам убедился и в Хельсинки, и в Мельбурне, что невозможно быть первым на морально устаревшей яхте. Но исходя из своего опыта, из анализа подготовки других мастеров, Чумаков обосновал тезис: побеждает смелое мышление гонщика, полет его тактиче-

ской мысли, а уже потом ходовые качества судна.

Он прямо сказал:

— Виктор, забудь о всех своих титулах, о яхте «Ерш». Детство кончилось, опять все начинаем с нуля. Ты должен думать о том, как стать сильнейшим в мире. А высокая цель раздвигает горизонты.

1964 год. Мне 17 лет. Я дебютирую на взрослом чемпионате СССР в классе «Финн» и занимаю шестое место. Хорошо это или плохо? Друзья говорили: «Молодец!». Чумаков качал головой: «Типичный провал. Шел в регате все время третьим, а в итоге — шестой!».

Он был прав. Он сразу определил слабую сторону: Потапов слишком легко расставался с достигнутым преимуществом на дистанции. Часто рисковал и во время ведения гонки, и во время экспериментов на берегу с мачтами, парусами. Легкомыслен? Да. Небрежность? Да. Мысленно я тоже себя критиковал, но где-то и оправдывал: все-таки заканчивал десятилетку, усталость накопилась.

И все же, к счастью, вовремя понял, что тренерские доводы были весомее. В своем дневнике я теперь с удовлетворением нахожу строки:

— Севастополь. Май. Проиграл из-за плохого знания дистанции. Таллин. Июль. Проиграл из-за беспечности. Ничего не сде-

лал, чтобы проверить жесткость мачты.

Настойчивость Чумакова, который разбирал со мной прошедшую гонку по два-три часа, все же давала результаты. Все чаще и чаще предлагал я соперникам невероятные загадки, порой уходил в зону безветрия, ждал, а затем внезапно выходил на большой скорости первым к поворотному знаку. На дистанции меня начали контролировать и опытные гонщики.

Однажды я разговорился с чемпионом страны тех лет Виктором Козловым, который окончил физико-математический факультет МГУ. Мы затронули «больной» вопрос: не мешает ли учеба в сложном техническом вузе достижениям в спорте?

Козлов, узнав, что я поступил в Институт радиотехники, электроники и автоматики, был поражен и сразу сказал:

— Учти, Виктор, занятия в вузе могут тебе повредить. Ты не сможешь вырасти в большого мастера. Трудно успевать и там, и здесь.

— Я понимаю все трудности, которые меня ждут, — ответил я. — И иду на это сознательно. Дело в том, что, по-моему, узкий кругозор и не дал некоторым спортсменам подняться выше в мастерстве. Проигрывает теперь тот, кто меньше знает.

Тогда мне казалось, что до вершины в парусном спорте слишком далеко. Вспоминал сложный луть своего друга и земляка, уроженца Долгопрудного — Бориса Будникова. Он на «Финне» гонялся смело, решительно. Но потом из-за небольшого веса (а он очень важен при открывании яхты) решил освоить «Звездник». Создал новый экипаж, неплохо зарекомендовал себя в чемпионате страны. Но потом стал проигрывать регату за регатой. Беда была в том, что, выбрав свой курс в море, он никак не чувствовал себя уверенным.

Позднее он понял, что в нашем парусном деле психология стоит на первом месте. Важно очень четко представлять свои истинные возможности, верить в них до конца. Будникову как раз не хватало этой веры. И тогда он взял старый «Звездник», восстановил его. Через год выиграл чемпионат страны. Но секрет был не в яхте, а в самом настроении гонщика. Еще через год он стал вице-чемпионом Европы и тогда понял, на что он способен.

В известной мере я тоже пережил это состояние, когда надо было преодолевать себя. Гонщик на «Финне» многие часы остается один на один с морем. Рассчитывал я на свою интуицию, на умение «выстрелить» в нужном направлении. Однако потом

вопреки плану, предложенному до старта, вдруг шел на эксперименты и получал обидные щелчки.

Однажды, будучи уже участником чемпионата страны (вроде бы мелочь — не заглянул в инструкцию), я забыл, каким бортом огибать знак — правым или левым. Пришлось задержать ход яхты и поджидать соперника, чтобы посмотреть, как он будет огигать. Дело в том, что во время объяснения судьями дистанции гонки я занимался другими делами, был невнимательным, а в итоге за это потом расплачивался на дистанции.

Чумаков выступил в роли реформатора тренировочного процесса яхтсменов. Его тренировки на берегу (бег, гимнастические упражнения, спортивные игры) и занятия на воде (огигание знаков, хождение полными курсами, в лавировку, анализ ветровой обстановки) тщательно заранее продумывались. Они выстраивались потом в логическую систему. Тогда это было настолько необычно, что кое-кто посмеивался: «Еще один Колумб нашелся?!».

Чумаков выделялся среди всех и в быту. Он не курил и не знал вкуса спиртного. Но когда Александр Александрович на чемпионате страны победил непобедимого Ивана Петровича Матвеева, все заговорили с уважением: «Ого, а Чумаков и тренируется по науке, и побеждает по нау-

ке». Впрочем, один из руководителей столичного яхт-клуба напроць отверг науку Чумакова: «Матвеев у нас талант, а Чумаков побеждает только тренировкой!». Об этой фразе я потом часто вспоминал.

В 17 лет я стал мастером спорта. И вдруг... провал за провалом. Весь дневник испещрен пометками отчаяния: «Регата не удалась. Проиграл. Подвела материальная часть». Хорохорился. Старался казаться беззаботным, Друзьям объяснил, что учеба в институте отнимает много времени, ныл, что яхта пригодна лишь на дрова.

Чумаков хорошо видел, что на душе у меня что-то неладно. Он понял, что дерзкие словески Потапова по отношению к соперникам не что иное, как реакция на неумение преодолеть затянувшийся кризис. Тренеру удалось распознать мой характер. Он рассказывал мне, что Валентин Манкин, олимпийский чемпион, не ложился спать, пока не устранил неполадки на яхте. На конкретных примерах показал, что неудачи скрыты в моей инертности, что напрасно я надеюсь на свою интуицию.

Уроки пошли впрок. В 1970 году я стал чемпионом страны в классе «Финн», в 1971 году выиграл парусную регату на Спартакиаде народов СССР и получил путевку на Олимпиаду.

(Продолжение следует).

# СОЛЕННЫЕ ГАЛСЫ „ТОРНАДО“

Помню свои первые олимпийские старты летом 1972 года на регате в Киле (там была завоевана бронзовая медаль). Мы собрались вместе накануне состязаний. У всех предстартовое, взвинченное состояние. Были там и чемпион страны на «Летучем голландце» Владимир Леонтьев, и тренер сборной СССР Леонид Митницкий. И вдруг Леонтьев сказал: «А хорошо бы сейчас прогуляться с ветерком по Клязьме! Какие там укромные бухточки, тихие островки! Особенно люблю ночевку на Клязьме. Медленно засыпает лес. В полночь ни единого звука. Под бортом редко плеснет волна...».

Всласть тогда мы наговорились о родной Покровке, о знаменитых ветрах на Клязьме. Вспоминали, как бывалые морские «волки» — ленинградские яхтсмены впервые приехали на коварную Клязьму и проиграли во всех классах яхт, а потом долго удивлялись обманчивой простоте подмосковной акватории.

Покровка... У этой горы стартовали под парусом мои братья — Владимир, Валентин,

Александр и сестра Татьяна. Мои родители — отец Яков Васильевич и мать Мария Григорьевна — еще в тридцатые годы обосновались у Клязьмы.

Отец был большим тружеником. По натуре спокоен, молчалив, никогда не повышал голоса. Скажет словечко — и слушает других. Хорошо помню его сильные, жилистые, в жестких мозолях руки.

Отец был родом с Урала — Камышловский район Свердловской области. Старший брат Владимир очень удивился, когда в первый раз приехал в деревню на родину отца. Первое, что услышал, — это нашу фамилию: «Стрсит дорогу прораб Потапов». В деревне спросил у прохожих: «Где живет Потапов?» Ему в ответ: «Какой Потапов? У нас все Потаповы». Вот и поди разберись! Оказалось, там немало наших корней. До войны отец служил в Красной Армии. Потом освоил несколько профессий — был пожарным, слесарем на фабрике металлоизделий, а после войны работал боцманом в яхт-клубе «Энергия» на Клязьме. Он мало прожил — всего пятьдесят лет. Война, ее трудные дороги не пощадил его. Теперь мой старший сын носит имя своего деда — Якова Потапова.

Глубоко благодарен судьбе за то, что вместе со мной по жизни шагали мои братья — мастера спорта по парусному спорту Владимир, Александр, Валентин.

Умение видеть жизнь, друзей, соперников широко, словно через волшебную линзу, достается дорогой ценой. Мне тоже довелось пройти через цепь ошибок. Но все же мне было легче — я ощущал постоянно поддержку своего старшего брата Владимира, первоклассного яхтсмена.

В нашей семье Владимир первым освоил быстроходный катамаран. По его же совету на катамаране гонялся и другой брат — Александр. В 1976 году Владимир и меня напугивал:

— Виктор, смело берись за «Торнадо». На «Финне» ты получил знания на уровне морского университета. Теперь тебе по плечу освоить и новые классы яхт.

К 1977 году в мире насчитывалось 2700 экипажей на катамаранах.

По решению Федерации парусного спорта СССР в 1964 году катамараны должны были дебютировать в чемпионате страны. Однако премьера не состоялась.

В перспективу этого класса тогда не поверили.

В 1965 и 1966 годах катамараны все же были допущены к участию в первенстве страны, но затем на три года их отлучили от участия в чемпионатах. Это оказало нашим яхтсменам недобрую услугу. Вот что говорит в этой связи конструктор спортивных яхт и катамаранов, известный в прошлом гонщик В. Летунов:

— Благодаря энтузиазму и кропотливому поиску братьев Эглайс, Р. Алексеева, В. Рослова, В. Дякина наши отечественные катамараны ни в чем не уступали зарубежным. Я скрупулезно сопоставлял время прохождения дистанций — как у нас, так и за рубежом. До 1967 года наши скорости были выше. Следовательно, мы шли правильным путем. Но понадобилось много лет труда, прежде чем наши гонщики достигли международного уровня.

Пролетело с той поры десятилетие. И вот осенью 1978 года я с матросом Сашей Зыбиным еду на первый в своей жизни чемпионат мира в классе «Торнадо». 77 экипажей из 20 стран собрались в небольшом английском городке Уэймуте. Причем от Англии

было заявлено сразу 18 лодок. Команду хозяев возглавлял олимпийский чемпион Реджинальд Уайт, по профессии конструктор парусных судов, в том числе и «Торнадо».

Преобладали на регате крепкие ветры, а главное — путаницу вносили стремительные течения от мощных приливов и отливов моря. Бывали такие случаи: своевременно не выйдешь в море, тогда метров сто нужно катить на тележке катамаран к воде — настолько далеко обнажился берег.

Я уже изучил почерк английских гонщиков и знал, что им нельзя отдавать инициативу. Нужна победа в первых гонках. Но как это сделать?

Спланировал тактику старта исходя из того, что моему катамарану нужен простор. Дул как раз западный ветер силой 6 баллов. Мы с Зыбиным на старте сознательно пропустили соперников вперед, чтобы потом вылететь на оперативный простор. Заложили нужный галс и стали выжимать из «Торнадо» скорости. Первую лавировку выиграли.

Вдруг на море начал оседать туман, плотный, как ватное одеяло. Буи, столь заметные на серой глади моря, оказались словно размытыми.

Зыбин, уже порядком уставший после лавировки, закричал.

— Ну, попали в «мешок»! Куда теперь пойдем?

Скажу лишь, что у меня не было даже мгновения, чтобы взглянуть на компас и рассчитать курс, волны окатывали нас и грозили снести в море. В счи-

танные секунды решалась судьба гонки. Впоследствии мы узнали, что половина экипажей так и не дошла до финиша. А я, выбравшись из полосы тумана, крикнул:

— Ищем только Уайта. И за ним вдогонку!

Мой расчет был таков: Уайт вырос на этой акватории, такая погода — его стихия. Значит, он и укажет верный курс. Мы применили жесткий тактический прессинг, не отпустили англичанина ни на метр. Так и финишировали. Наша лодка оказалась чуть-чуть впереди. Что и требовалось доказать! Так же четко была выиграна и вторая гонка.

Четвертый день. Со старта вырываемся вперед. Внезапно резкий заход ветра отбрасывает нас в кильватер гонки. К поворотному знаку пришли 32-ми. А первый — англичанин Уайт. В таких случаях, когда угол ветра резко изменяется, судьи отменяют гонку и дают новый старт. Но сигнала не последовало. Мы с Зыбиным поняли: борьба будет тяжелейшая! На протяжении сорока минут мы обогнали 22 яхты и финишировали десятками.

В пятой гонке мы попали в «кобытия» двух английских экипажей — отца и сына Уайтов. Младший — Роберт — усердно закрывал парусом заходы ветра, пытаясь нас лишить природного «двигателя». Отец тем временем устремился в отрыв. К концу лавировки он шел первым, а мы лишь 12-ми. Неужели это крах наших домашних заготовок?

После технического поворота у знака мы все же избавились от

внимания младшего Уайта. Ищем лидера и выжимаем из катамарана все, на что он способен. Кажется, вот-вот наш «Торнадо» начнет рассыпаться. Потихоньку догоняем группу лидеров. На финише были третьими. Старший Уайт первым закончил гонку. Но лицо Уайта было мрачнее грозовой тучи — он уступил по сумме очков.

Последняя шестая гонка началась с четырех(!) фальстартов. Наконец, старт. Мы с Уайтом не спешили, стерегли друг друга. Ему необходимо прийти в пятерке и опередить наш экипаж на 2—3 места. Но и мы начеку. Так и качались на волне, выбирая момент для стартового рывка.

Рванулись мы первыми, перехватили инициативу, преодолели треугольник и пошли на вторую лавировку. В это время Ред на полном курсе лишь заканчивал треугольник. Наши катамараны сошлись на встречных курсах. Уайт хорошо понимал, что вопрос о золотой медали решен.

Успех в чемпионате мира позволил мне еще яснее и глубже понять, что дали мне годы дружбы, годы работы бок о бок с товарищами по сборной.

Не хочу лукавить: первая большая победа, доставшаяся дорогой ценой, наполняет сердце ликованием. За 15 лет выступлений в крупных регатах я не раз убеждался, что положительные эмоции — своего рода «искра зажигания». Они вызывают волну энтузиазма.

Но бывает и так... Слепяет молодость. Вспоминаю...

ва, пережитые в разгар олимпийской регаты в Киле. Тогда я был лидером в классе «Финн». Надо ли говорить о чувствах, которые я тогда испытал? После третьей гонки, в которой занял второе место, у меня были отличные перспективы. Тренер Чумаков предупреждал: «Ты — лидер, будь осторожным и внимательным!»

Но, увы, подготовился я к старту не так уж тщательно. Когда буксир повез нас на дистанцию четвертой гонки, на яхте ослабло кольцо партнера, там, где закрепляется мачта. В итоге мачта на полметра завалилась назад, нарушились центровка и лавировочные качества яхты. На крутой волне исправить поломку было невозможно. С отчаяния я выбрал очень рискованный курс. И зря...

Увы, 23-м я был в этой гонке, и она вошла в общий зачет. Именно это и помешало в итоге выиграть регату. Я стал бронзовым призером Олимпиады.

В душе критиковал себя и в то же время подбадривал: «Не унывай, Потапов. У тебя все впереди! Валентин Манкин получил золотую медаль в Акапулько в 30 лет, а Потапову — 25...».

...Перечитывая позднее книгу Валентина Манкина «Белый треугольник», невольно ловил себя на мысли: как много у нас общего в спортивном пути!

С классом «Финн» мы оба учились у одного учителя. Тяжело давалась физика. Визитной карточкой был спорт. Как трудный шаг — рас- Снова и был для

меня «Финн»: в те годы почувствовал себя моряком, мужчиной, среди верных друзей.

Сейчас от молодых яхтсменов нередко можно услышать: «Дайте мне хорошую яхту, и я покажу, на что способен». А мой друг Виктор Козлов по этому поводу всегда говорил: «Погубить талант просто — дайте юнцу лучшую лодку и ультрасовременные паруса — и все! Он сразу возомнит себя героем, остановится в своем росте».

Дело в том, что чемпионы СССР Виктор Козлов, Роланд Бердаш, да и большинство сильнейших яхтсменов страны прошли через «горнило» гонок с пересадкой. У них не было в распоряжении лучших яхт. И все же они смогли утвердить свои имена в летописи парусного спорта.

Моем другом остался на всю жизнь Виктор Козлов, двукратный чемпион страны в классе «Финн» и мой одноклубник по яхт-клубу.

Когда среди яхтсменов упоминают Виктора Козлова, иные говорят: «Сильно волнуется. Из-за этого часто проигрывает»...

А он вопреки брюзжанию скептиков побеждал! Свой класс он все-таки доказал в деле, в гонках! Ныне у физика Виктора Александровича Козлова очень интересная работа: он занимается метрологией. Практически прокладывает курс новой науки.

Козлов привил мне любовь к точным наукам, к научному анализу. И кто знает, может быть, именно интерес к науке стал главным моим союзником на воде. Я окончил Институт

радиотехники, электроники и автоматики, а впоследствии поступил в аспирантуру, начал готовить диссертацию, связанную с проблемами психологии.

Об опыте Козлова я не забыл. С приобретенной на «Финне» техникой, со знаниями законов тактической игры можно освоить любой новый класс. Поэтому, когда в олимпийскую программу включили двойку — класс «470», я загорелся идеей попробовать себя в новом амплуа. И уже через год вновь защищал честь сборной на крупнейшей регате.

В разгар сезона 1976 года в моей жизни произошло незабываемое событие: меня приняли в ряды Коммунистической партии Советского Союза. Рекомендацию мне давали бывалые моряки, уважаемые специалисты — многократный чемпион страны на «Летучем голландце» Лев Рвалов, тренер сборной страны Макс Сахновский, воспитавший первого в истории победителя Кубка мира Владимира Леонтьева и нынешнего лидера нашей флотилии Сергея Бородинова. Они всегда оценивали мои достижения доброжелательно, но принципиально, без желания захваливать. Они-то мне и напомнили старую истину: «Виктор, тебе многое дал наш спорт, так не прячь от других свои знания, опыт, раскрывай перед молодыми друзьями свои секреты»...

Коммунисты помогли мне осознать, что парусный спорт — жизненно необходимое дело для нашей страны, которая по праву называется морской державой.

Ребята с детских лет стремят-

ся к морю, захваченные романтической мечтой о борьбе с ветрами, штормами, мечтой о морском товариществе. А где же, как не в яхт-клубах, заниматься патриотическим воспитанием наследников славы Нахимова, Сенявина, Ушакова?! И где еще лучше могут преподавать уроки мужества на воде, как не в яхт-клубах?!

Недавно я побывал на одном из кораблей Севастопольского флота, и моряки с удивлением сказали мне: «Ваши товарищи ведут гонки на таких хрупких маленьких судах! Ведь это же постоянный риск, постоянная дуэль со стихией. Все-таки смелый народ — эти гонщики!»

В семидесятые годы яхтсмены сборной страны избрали меня своим комсоргом. Скажу прямо: воспринял это с острым чувством ответственности. Комсорг в ответе за каждый шаг спортсменов сборной. Но он в ответе и за то, как идут дела вообще в наших яхт-клубах. Вот почему я обратился ко всем товарищам по сборной с призывом взять шефство над своими родными яхт-клубами, помочь тренерам сплотить коллектив, зажечь ребат мечтой о высокой цели. Наш комсомольский коллектив принял решение всеми средствами способствовать патриотическому воспитанию молодежи, помогать в создании летописи нашего парусного спорта, собирать материалы о лучших наставниках в местных яхт-клубах.

Мы организовали выступления именитых гонщиков в тех клубах, где бывала наша сборная. Вспомнили о наших славных предшественниках. Ведь

как много сделали для парусного спорта в Горьком — Николай Мясников, в Ленинграде — Евгений Кузнецов, Борис Мирохин, Эдуард Стайсон, Петр Гореликов, Виктор Горлов...

Думаю, что в этом плане у нас работы еще очень много. Огромный резерв в воспитании юных яхтсменов — походы на крейсерских яхтах совместно с ветеранами, с людьми, прошедшими большую жизненную и спортивную школу.

Мой сын сейчас берет первые уроки парусного искусства в том же клубе, где когда-то начинал и я, у Виктора Андреевича Скачкова — тренера, чье имя с уважением произносятся многие яхтенные капитаны. Так продолжается эстафета поколений. Она переходит с маленьких детских суденышек класса «Оптимист» на более быстродходные олимпийские яхты, а затем и на крейсерские парусники.

На чемпионатах Москвы я частенько встречал на старенькой яхте под названием «Черепашка» профессора Валентина Дмитриевича Нагорского. Он уже в преклонных годах, но неизменно приезжает в выходные дни, чтобы походить на Клязьме под парусом, побороться с молодыми яхтсменами и для назидания победить их. Нагорский — человек, с которым я охотно отправился бы в крейсерские плавания. Многие могут поучиться у профессора энтузиазму, благородству, преданности любимому спорту! Таких ветеранов парусного флота в Москве немало. Мы гордимся ими!

(Окончание следует).