

## История класса «Финн»

29.03.2007

### Виктор Потапов: Победы делю на всех

выдержка из статьи, написанной в 1983г и опубликованной в юбилейном сборнике, посвященном ЦСК ВМФ.

Небольшое предисловие:

Потапов Виктор Яковлевич, заслуженный мастер спорта СССР, до 1973 года выступал в классе Финн, участник Олимпийских игр (1972, 1976, 1980), **призер Олимпийских игр (1972) (в классе Финн)**, чемпион мира (1978, 1980) чемпион Европы (1981), десятикратный чемпион СССР, инструктор по спорту высшей квалификации команды парусного спорта ЦСК ВМФ

На Олимпиаде в 72-м году он был сильнейшим гонщиком (это при весе 73 кг и росте 1,75 м!) и лишь нелепые случайности (поломанный при буксировке пярнетс, зашедший на акваторию гонок паром, захват заложников во время Олимпиады) сместили его с уверенной первой позиции на третье место.

Здесь мы приводим выдержку из статьи, написанной им в 1983г и опубликованной в юбилейном сборнике, посвященном ЦСК ВМФ.



...Я горжусь своими товарищами по большому спорту, теми, с кем пришлось выступать бок о бок в больших и малых регатах, кто помогал мне на берегу и в море, был рядом во время учебы в школе, институте физкультуры и аспирантуре. Главную трудовую закалку прошел на заводе - токарем, где узнал цену трудовой копейки, силу товарищества, взаимопомощи. В них, лучших советских спортсменах, тренерах, рабочих и конструкторах, сфокусировался для меня нравственный идеал. Я не представляю своих побед без этих людей, которые так много сделали и делают для меня в моей нелегкой спортивной жизни. Поэтому все свои победы я делю на всех, кто вел меня к ним.

Без чувства локтя невозможно бороться с ветром, морем, очередным шквалом. Выступая на одноместном «Финне», когда по 5-8 часов остаешься наедине со стихией, я не ощущал одиночества. Все мысли были там, на берегу, с теми, кто помогал мне выйти на старт. Наверно, это помогало оставаться оптимистом в любой ситуации. Глубоко благодарен судьбе за то, что вместе со мной по жизни шагают мои друзья, моя семья, мои братья, товарищи по команде.

Умение видеть жизнь широко, словно через волшебную линзу, достается дорогой ценой, приходится учиться на ошибках. Но все же мне было легче - всегда ощущал поддержку близких мне людей. Как-то с Борисом Будниковым мы обсуждали, что же такое опыт в парусном спорте. Я говорил: «Опыт – знание особенностей яхты, мачты, специфики дистанции, опыт - четкая оценка направления ветра». Будников ответил иначе: «Опыт - знание людей, умение видеть. Бывалый гонщик еще на берегу приглядывается к будущим соперникам, выясняет, кто есть кто, поэтому на дистанции хорошо ориентируется.» Только позднее, пройдя `через сотни миль ответственных соревнований, понял, что Будников был прав. Широкое видение и глубокие знания - вот опыт!

В современном парусном спорте физическая и технико-тактическая подготовленность спортсмена достигла высочайшего уровня. Сегодня успехи и неудачи спортсменов высшей квалификации определяются в основном психологией личности спортсмена. Для дальнейшего повышения своего мастерства поступил в ГЦОЛИФК на кафедру психологии, Учеба положительно сказалась па результатах гонок: наиболее ярким примером правильного понимания и использования

психологических нюансов регаты явилось наше выступление на чемпионате мира в Новой Зеландии в 1980 г. Яхты опоздали к началу чемпионата. Гонки практически считались для нас сорванными, но, проявив выдержку, смекалку и находчивость, мы участвовали в чемпионате и победили.

У меня было много тренеров. Это прежде всего мой брат Володя. В нашей семье он первым освоил быстроходный катамаран Торнадо. По его же совету на катамаране ходил и другой брат— Александр. Помогали мне опытные наставники ЦСК ВМФ, тренеры сборной РСФСР и СССР. У всех старался по крупицам выбрать необходимое для своего парусного образования.

С особым уважением всегда называю первого своего тренера — Екатерину Ивановну Сахарову. Обычно тренеры учат новичка ходить по дистанции, раскладывать галсы. А Екатерина Ивановна учила другому: «Уважай соперника! Думай не о том, как быть первым, а о том, как разгадать ситуацию, откуда ждать ветер и как правильно использовать его». Она не только учила нас управлять парусами, но растила сильных духом. Самое суровое наказание, как для всех настоящих моряков, это списание на берег. По этой части мне почему-то доставалось больше других. Сейчас я с благодарностью вспоминаю те наказания. Они научили меня мыслить и спрашивать с себя по высоким меркам: если учеба, то на хорошо и отлично, если гонки, то только победа.

До семидесятых годов среди асов парусных гонок преобладали люди с большой жизненной школой — они обычно сами работали на судоверфях, строили, варили, клеили, строгали, шили паруса, чертили. Все свое старание, весь талант они вкладывали в любимое детище — яхту.

Затем появились мастера другого типа, люди, мыслящие отвлеченно, я бы сказал, философски. К их числу принадлежал мой второй тренер — Александр Чумаков. Он не отвергал концепцию, что побеждает хорошо оснащенная яхта, настроенная на предельные скорости в гонках. Но исходя из своего опыта, из анализа подготовки других мастеров. Чумаков обосновал тезис: побеждает смелое мышление гонщика, полет его тактической мысли, а уж потом — ходовые качества судна.

Сейчас от молодых яхтсменов можно услышать: дайте мне хорошую яхту, и я покажу, на что способен». Мой друг Виктор Козлов по этому поводу говорил: «Погубить талант просто — дайте юнцу новую лодку и ультрасовременные паруса — и все! Он остановится в своем росте».

Именно Виктор привил мне любовь к точным наукам, к научному анализу. 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 в парусном спорте.

В разгар сезона 1976 года меня приняли в ряды Коммунистической Партии Советского Союза — в то время значимое в жизни событие. Рекомендацию давали бывалые моряки, уважаемые специалисты — многократный чемпион страны на «Летучем Голландце» Лев Рвалов, тренер сборной страны Макс Сахновский, воспитавший первого в истории советского парусного спорта победителя Кубка мира Владимира Леонтьева и нынешнего лидера нашей флотилии — Сергея Бородинова. Они всегда оценивали мои достижения доброжелательно, но принципиально. Их пожелания я запомнил на всю жизнь: «Тебе многое дал наш спорт, так не прячь от других свои знания, опыт, раскрывая перед молодыми спортсменами свои секреты: поможешь другим — вырастешь сам».

После Олимпиады-76 в команде было принято решение выдвинуть меня на подъем самого быстрого класса «Торнадо» на должную высоту, так как в этом классе мы значительно отставали в тот момент. Не хотелось мне менять класс яхты, ведь только на Олимпийской регате мы едва нащупали настройку яхты класса «470», самого популярного и массового в мире. Но решение собрания было единодушным: «Потапову осваивать новый класс «Торнадо». Обязанности по руководству этим классом были возложены на А.Л. Соболева, заслуженного тренера СССР. Александр Леонидович подошел к нашей подготовке с четкой логической позиции специалиста с инженерным образованием, отметив все наши плюсы и минусы. Он не стал переувечивать, как это часто бывает, а сказал: «В спорте нет абсолютного проигрыша. Есть опыт, полученный в горьких поражениях, только на базе которого могут быть яркие победы. Работали над техникой, тактикой и психологической подготовкой. Вопросы ориентации и оперативного принятия решений отрабатывались даже при езде на автомобиле по городу в час пик. Хорошо владея английским языком, он объяснил важность изучения иностранных языков и для меня».

Мне очень пригодилось знание иностранного языка. Во многих конфликтных, аварийных ситуациях уже и иностранные гонщики оказывали мне поддержку. Им нравилась наша общительность, неподдельная доброжелательность. Однажды президент Европейской ассоциации класса буеров «DN» Вим Ван Акер отметил: «Многие на берегу показывают «зубы», а ты в море. Даже если проиграешь. приветлив. улыбчив, общителен, а выиграешь — нос не задираешь».

Ребята с детских лет стремятся к морю, захваченные романтической мечтой о борьбе с ветрами, штормами, мечтой о морском товариществе. И где же, как не в яхт-клубах, заниматься патриотическим воспитанием наследников славы Нахимова, Сенявина, Ушакова?! И где еще лучше могут преподать уроки мужества па воде, как не в яхт-клубах?!

Недавно я побывал на одном из кораблей Краснознаменного Черноморского 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. Отважный народ — эти гонщики».

Да, смелости гонщикам не занимать, особенно шкотовому. О нем читатель слышит редко. А жаль, ведь победа, завоеванная в гонке, делится на двоих на рулевого и шкотового.

За свою жизнь я встречал немало замечательных матросов. Прежде всего это Федор Шутков, олимпийский чемпион. Бывший тракторист с самого начала спортивного пути проявлял азартный характер гонщика. На берегу он был незаменим в столярных, слесарных работах. на тренировках нам часто приходится бегать многокилометровые кроссы. Я многих побеждал. Но ни разу не смог победить Федора Шуткова, который на двадцать лет старше меня. Он просто не позволял никому себя опередить - ведь когда то Шутков тренировался с Владимиром Куцем.

В одной из гонок на Олимпиаде в 1952 году в Хельсинки П.Путкову из-за поломки крепления мачты пришлось более двух часов своими руками удерживать сломанную краспицу. Видавшие виды яхтсмены были поражены мужеством матроса. А Шутков лишь ворчал: «Эка невидаль мужик на мачте. Не бросать же гонку из-за краспицы...» Узнав об этом случае, многие рулевые подумали: вот бы иметь своим товарищем на борту «Звездника» такого парня, как Шутков. Да, с человеком, которому ты доверяешь до конца, и который тебя понимает с одного взгляда, победа обязательно придет.

Не менее колоритна фигура шкотового - Константина Мельгунова. В пяти Олимпийских регатах шкотовый Мельгунов был одним из лучших в команде. Матроса Мельгунова отличала виртуозная работа со шкотами и спинакером при откренивании яхты. Суть ее была в молниеносности исполнения приемов, изворотливости и одновременно в мягкости и пластичности движений. Яхта только огибает поворотный знак-марку, а на мачте у Мельгунова уже стоит дополнительный парус - спинакер. На подъем спинакера площадью 30 квадратных метров затрачивается меньше 10 секунд.

А сейчас на всесоюзных парусных регатах на яхте класса «Солинг», где спинакер в три раза меньше, подъем за 10 секунд считается высоким классом.

Хорошим продолжателем традиций лучших матросов оказался мой брат Александр. С ним мы осваивали новый олимпийский класс «470», с ним начинал выступать на катамаране «Торнадо». Парень он трудолюбивый, много знающий и умеющий в парусном спорте. Когда ему стало трудно выдерживать физические нагрузки, он нашел себе достойную замену. Несколько сезонов у меня в экипаже был А.Зыбин. С 1982 года выступаю с Сергеем Кузововым. Отличный спортсмен, самостоятельный, требовательный к себе, не нуждающийся в контроле. С отличием окончил институт инженеров транспорта. Смелый в штормовых условиях, он совершенствовал материальную часть яхты, высвободив мне время для теоретических поисков.

Рассказ свой хочу закончить благодарностью своим друзьям – морским труженикам. Сколько интересных людей увидел в эти годы! Еще не поставлена последняя точка в моих парусных плаваниях. Еще будет немало увлекательных гонок. И наверняка узнаю новых замечательных людей.