



В. Капитонов
А. Юсин

И снова СПИЦ мельканье...



Велоспорт
на
Олимпиадах



В. Капитонов
А. Юсин

И снова СПИЦ мельканье...

*

Велоспорт
на
Олимпиадах

Издательство
«Советская Россия»
Москва

7A7.1
K20

К $\frac{60902-058}{M-105(03)78}$ БЗ—37—13—1978

© Издательство «Советская Россия», 1978 г.

ОТ РЕДАКЦИИ

Авторы книги «И снова спиц мельканье...» (Велоспорт на Олимпиадах) Виктор Капитонов и Анатолий Юсин — люди, посвятившие служению велоспорту значительную часть своей жизни.

Виктор Капитонов — заслуженный мастер спорта, первый советский олимпийский чемпион в гонках на шоссе, уже девять лет работает главным тренером сборной СССР по велоспорту. Под его руководством молодые спортсмены в 1970 году завоевали золотые медали чемпионов мира — впервые за всю историю советского велосипеда стали «королями колес»; а в 1972 и 1976 годах восемь учеников В. Капитонова возвращались с Олимпиад с «маршальскими жезлами в рапцах» — золотыми наградами победителей XX и XXI Игр.

Анатолий Юсин — корреспондент газеты «Правда», член президиума Федерации велоспорта СССР, председатель комиссии пропаганды и агитации. Как журналист А. Юсин бывал на многих велосипедных соревнованиях, объездил в машине прессы все горные трассы нашей страны, на которых проводились первенства СССР, он вел репортажи с пескольных Велогонок Мира и первенств земного шара. Анатолий Юсин — лауреат премии «Золотое перо», которой он удостоен за лучшие репортажи о первенстве страны по многодневным гонкам.

«И снова спиц мельканье...» — так назвали авторы свою книгу, родившуюся за многие годы их дружбы, во

время бесконечных интервью тренера и журналиста, в их совместных исторических экскурсах, в поисках и находках, в раздумьях и воспоминаниях, в спорах и размышлениях о бесконечном движении, о все возрастающих скоростях, о судьбах мирового велосипедного спорта и гвардии рядовых спортсменах, которых иначе как «рыцарями терпения» и не назовешь...

**«ПРОМЕЛЬКНЕТ ВЕЛОСИПЕД
БЕСШУМНЫМ МАХОМ ПТИЦЫ...»**

**Исторический трактат об одной удивительной
машине,
которая называлась «костотрясом»,
«самокатом»,
«быстроногом» и «бициклом», а став
«велосипедом»,
промчалась по олимпийским трассам
от Афин-96 до Мельбурна-56**

«Я начинал много рассказов о велогонках, но так и не написал ни одного, который смог бы сравниться с самими гонками на закрытых или открытых треках или на шоссе», — писал Эрнест Миллер Хемингуэй.

Лауреат Нобелевской премии, видимо, прав: о велоспорте писать очень трудно...

Велосипед... В буквальном переводе значит «быстроног» от латинского «velox» — быстрые, «pedes» — ноги. Идея создания двухколесного экипажа для одного человека, в котором в качестве двигателя использовалась бы мускульная энергия ездока, возникла еще в древности. Однако реализация ее в приемлемом виде относится к дням более поздним... Один из авторов этих строк видел в итальянском городе Турине рисунок велосипеда, относящийся к XV веку.

А в музее под открытым небом в западногерманском городке Дёренберге мы побывали на необычной выставке, которую условно можно было бы назвать «История велосипеда от «быстронога» до «титанового и атомного коня». На выставке было представлено более 90 машин самых разных конструкций и времен. Самая ранняя модель — деревянная лошадка-велосипед, построенная в Южной Германии в 1819 году, соседствовала с французским одноколесным велосипедом, выпущенным в 1889 году, и английским трехколесным быстроногом, бегавшим по шоссе еще в 1880 году. И рядом же стоял велосипед с атомным реактором, построенный в Германской Демократической Республике спустя 90 лет...

Во французском городке Вийете тоже есть музей велосипедов, в котором собраны уникальные образцы машин —

предков современных велосипедов, относящиеся ко временам французской буржуазной революции. Велосипед... Два колеса, рама, нехитрый передаточный механизм, руль, седло — вот, кажется, и весь перечень основных деталей. И так, уже почти два века человек знаком с велосипедом в его приблизительно современном виде. Но эволюция формообразования этой удивительной машины еще далеко не закончилась...

Когда хотят охладить пыл изобретателя, ему обычно бросают язвительно: «Только не изобретайте велосипеда!» — значит, не трудитесь над созданием чего-то известного, давным-давно изобретенного. Однако находились и находятся люди, продолжающие изобретать велосипеды. В мире зарегистрировано более 15 000 патентов, так или иначе связанных с велосипедом...

К истокам возникновения велосипеда можно, по-видимому, отнести перестановку колес двуколки с двухколейного расположения на одноколейное. В конце XVII столетия в некоторых странах появились деревянные одноколейные экипажи, которые приводились в движение самим ездоком — он отталкивался от земли ногами и таким образом двигался верхом на экипаже. Это были первые отдаленные прототипы современного велосипеда. Типичным примером таких экипажей может служить «игрушечная лощадка» Карла Драйса, построенная по однобалочной схеме. Само название этого экипажа говорит о развлекательном характере повозки, не претендующей на удобное средство передвижения, руль у нее и вовсе отсутствует. Не зря эти экипажи звались в народе «костотрясами»...

Поворотное переднее колесо, которое обеспечивало балансирование, появилось у «костотрясов» на рубеже XVII и XVIII веков. Одним из самых совершенных образцов тех лет был «самокат» Бланшера.

А официальным годом создания велосипеда — двухколесного индивидуального транспортного средства, приводимого в движение ногами сидящего на нем человека, — принято считать 1801 год. Именно в этом году первый в мире велосипед изобрел русский самородок — крепостной из уральского села Верхотурье Ефим Артамонов. Конструируя машину, Ефим Михеевич и представить себе не мог, что предмет его творчества почти два века будет будоражить умы умельцев и изобретателей. Новые конструкции стального копя будут появляться и появляться, неся каждый раз что-то новое, оригинальное. А первым велосипе-

дом был все-таки двухколесный педальный самокат слесаря Артамонова, появившийся в Европе более чем за тридцать лет до возникновения первых педалей велосипедов с рулевым управлением.

Работая над этой книгой, авторы побывали на родине русского умельца, паучили архивные материалы, своими глазами увидели конструкцию велосипеда Артамонова. К сожалению, многие факты, которые по-разному трактовались историками, нам не удалось унифицировать, ибо не сохранились документы, а остались в архивах лишь свидетельства, записанные с третьих-четвертых рук...

Вот одна из версий... На улицах Екатеринбурга, нынешнего Свердловска, в 1800 году появился диковинный самокат. Его изобретатель — местный крепостной слесарь Ефим Артамонов решил совершить на своей машине головокругозительное по тем временам путешествие. Двадцатипятилетний уралец отправился в российские столицы. Путь его лежал через Пермь, Казань в Петербург. Затем Артамонов докатил до Москвы, где на Сокольничьем поле продемонстрировал свое удивительное творение. Было это во время праздников по случаю коронации императора Александра I.

Далее существует несколько вариантов истории велосипеда Артамонова.

Вариант первый: Ефим Михеевич за свое изобретение был удостоен внимания императора, благодарственных слов и освобождения от крепостной зависимости. Причем это освобождение распространялось и на всех его родственников.

Вариант второй: удивленные велосипедом правительственные власти дали крепостному «вольную» и в придачу двадцать пять целковых. Однако по возвращении в Екатеринбург слесаря обвинили... в бесцельной трате железа и дерева... Наказали и отправили в ссылку...

Вариант третий: оказывается, заводские приказчики не только наказали Артамонова за порчу хозяйского, демидовского, железа, из которого был построен велосипед, но и взыскали с него за самовольную отлучку. «Онны самокат уничтожить, а самого Артамонова кнутами бить», — мы прочитали эти строки в одной из книг по истории велоспорта. Закавыченные слова, по всей вероятности, являлись цитатой из какого-то документа. Но какого?

Когда мы были в Нижнетагильском краеведческом музее, где хранится чудом сохранившееся «чудо» Артамоно-

ва, мы не могли выяснить у главного хранителя, в каких документах говорится о «кнутах» и «ссылке». Очевидно, народная молва по-своему дополняла историю изобретения первого в мире велосипеда. Проверить все три варианта сейчас не представляется возможным. Но мы должны знать все версии, когда пишем о самокате Ефима Михеевича. Известно, что Артамонов прожил 65 лет, а его творение и сегодня можно видеть в Нижнем Тагиле. К нашему счастью, хозяин уральских заводов Демидов решил сохранить для истории велосипед Артамонова, поместив его в «Музее естественной истории и древностей», созданном в Нижнем Тагиле. Так и стоит он, первый в мире велосипед, — железный, с деревянным сиденьем и огромным, почти в человеческий рост, передним колесом.

В странах Западной Европы в то время было заметно отставание от России в развитии нового транспортного средства. Так, например, рулевое управление появилось в Европе лишь в 1817 году в модели «Дрезина», созданной жителем города Бадена Дрезде-Соербурком.

Одним из изобретателей велосипеда был, говорят, некий немецкий лесничий в 1817 году. В то же время сохранились документы, свидетельствующие о том, что каретник Михаэль Каслер из Браунсдорфа сел на велосипед еще раньше. Каслер на сооружении с деревянными колесами 11 февраля 1761 года совершил путешествие от Браунсдорфа до Браунсберды в Германии. Машина Каслера весила около 75 килограммов, но была неуправляема. В старинных хрониках упоминается интересный эпизод. Однажды Каслер опоздал на работу, и хозяин сказал ему: «Эй, парень, приделай-ка к своим ногам колеса!» Видимо, Каслер принял замечание хозяина всерьез...

Шли годы.... История изобретения велосипеда подобна длиннейшей и извилистой трассе, проложенной через города и страны, годы и события.

Уже назвав абсолютно точную дату появления современного велосипеда — 1801 год, мы вынуждены вернуться назад и пояснить, что велосипед рождался несколько раз. Кроме англичанина Д. Старлея, предложившего оригинальную конструкцию велосипеда, даже не запатентовав ее, соавторами изобретения можно назвать многих талантливых механиков в разных странах.

Один из них — русский крестьянин Леонтий Шамшуренков, изготовивший в 1752 году «самобеглую коляску». Через сорок лет после Шамшуренкова почти такую же ко-

ляску сконструировал гениальный русский механик Иван Петрович Кулибин. Его повозка приводилась в движение системой рычагов и маховиков, она могла, хоть и не быстро, но везти троих седоков...

Над созданием «самобеглой коляски» работали многие поколения изобретателей. Каждый подходил к решению проблемы по-своему и нередко оставлял заметный след в истории техники.

Но когда мы говорим о велосипеде — двухколесном, с рулевым управлением, то, конечно же, отмечаем: все эти велопроекты, вместе взятые, вряд ли могли составить конкуренцию обычному велосипеду, изобретенному и построенному Артамоновым...

Велосипед в XIX веке совершенствовался не по дням, а по часам. В 1825 году появились педали на оси переднего колеса. В 1861 году француз П. Мишо увеличил переднее колесо и надел на него шины из толстой литой резины. В 1865 году велосипед обзавелся цепью.

В середине XIX века немецкий конструктор Ф. Фишер снабдил переднее колесо шатунами и педалями. В 1870 году деревянные велосипедные колеса стали заменяться металлическими с тонкими стальными спицами.

Стремясь повысить скорость велосипеда, конструкторы увеличивали размеры переднего ведущего колеса. Если в самокате Артамонова диаметры передних и задних колес относились как 2 : 1, то в последующих моделях это отношение было 4 : 1 и даже 5 : 1. Предельное увеличение рулевого колеса вызвало появление в 1875 году совершенно новой модели велосипеда «Пенни Фартинг», получившего название «Паук». У этой модели центр тяжести значительно повысился, и даже на небольших неровностях «Паук» переворачивался. На велосипед невозможно было сесть без посторонней помощи, длина ног ограничивала дальнейшее увеличение переднего ведущего колеса и соответственно — скорости. Словом, «Паук» имел больше недостатков, чем достоинств.

В музеях Италии и Франции один из авторов этих строк видел модели гигантских тандемов, которые в конце прошлого века появились одновременно в Центральном парке Нью-Йорка и на Елисейских полях в Париже. «Всадники», как рассказывают экскурсоводы, пугали прохожих, которые шарахались в сторону при виде необычного — высотой с двухэтажный дом, но крайне зыбкого сооружения. Оно могло в любой момент опрокинуться. Когда такой

тандем ехал по Елисейским полям, то ближе чем на 5 метров к велосипедистам не подходил ни один из зрителей...

В 1888 году шотландский ветеринарный врач Данлоп надумал обуть велосипед мягкими надувными шинами. Идея пришла врачу в голову, когда он поливал огород из шланга... Именно из рукавов резинового насоса он сделал первые шины...

Можно было бы до бесконечности приводить примеры из истории создания велосипеда, но мы уже подошли к тому дню, когда в мире стали проводиться первые спортивные состязания по велосипедным гонкам.

В XIX веке зарегистрированы первые рекорды многодневных путешествий на велосипедах. Открывала список, бесспорно, экспедиция, предпринятая Ефимом Артамоновым по маршруту Екатеринбург — Пермь — Казань — Петербург — Москва — Екатеринбург — Нижний Тагил, протяженностью более 3000 верст...

В 1885 году американец Стивенс на высоком велосипеде объехал вокруг света: из Сан-Франциско к Атлантическому океану (5933 километра за 103 дня), из Англии до Тегерана (6500 километров за 164 дня) и далее через Персию, Индию и Японию — в США.

В конце шестидесятих годов XIX века журнал «Сын отечества» впервые ввел в свой словарь слово «велосипед». Прочитаем заметку более чем столетней давности: «Велосипеды теперь занимают... многих и в Петербурге, после того, как они сделались предметом общего внимания. Один англичанин намерен вскоре совершить на двухколесном велосипеде поездку по шоссе из Петербурга в Москву, для чего уже сейчас заказал в одном здешнем магазине необходимые для такого путешествия приспособления к своему велосипеду». В этой заметке — только информация, спокойная, не претендующая на сенсационность.

А газета «Новое время» 8 августа 1869 года уже была тревогу: «Велосипеды угрожают сделаться опасными соперниками рысакам. На днях мчавшийся во всю мочь велосипедист наскочил на Каменноостровском проспекте на переходившего через улицу мальчика и, опрокинув его, переехал ему по ноге. Наездник умчался, а мальчик кое-как поплелся домой».

Заметка «Нового времени» вызвала разговоры о необходимости введения специального пункта в «дорожную грамоту» — правила движения транспорта на улицах. В те

времена основным средством передвижения была лошадь. И вот велосипедисты стали конкурировать с экипажами в скорости. Кто-то требовал вспомнить указ от 6 февраля 1797 года, гласивший: «Ежели кто будет на лошадях скоро ездить, таких ловить и отводить в полицию, где лакеев сечь нещадно кошками, а самих помещиков штрафовать денежным штрафом по рассмотрению сената». Строки этого указа о лошадях пытались переадресовать первым русским велосипедистам...

Велосипедные клубы стали организовываться в различных странах мира в 1869 году. В это же время появился первый в мире велосипедный журнал — он вышел в свет в марте во французском городе Гренобле. А первого апреля 1869 года в Париже стал печататься журнал «Ле велосипед иллюстрэ». Его издателем был Ришар Лесклюд — друг и литературный секретарь Виктора Гюго. Кстати, первый номер открывался стихами, прославлявшими велосипедный спорт.

А первое велосипедное соревнование, официально зарегистрированное в мире, относится к 1816 году. Проходили гонки в немецком городе Мангейме. Сохранились документы, которые повествуют о том, что большинство участников гонок ехало на самокатах без рулевого управления. Но ехали! Но состязались! Но стремились прийти к финишу первыми!

Началом же регулярных велосипедных состязаний принято считать розыгрыш Большого амьенского приза в 1869 году во Франции.

7 ноября 1869 года парижская газета «Ле пти журналъ» организовала велопробег Париж — Руан. Длина трассы равнялась 128 километрам. Среди 109 участников было немало женщин. Незадолго до этого в США был разыгран титул «Мисс Америка». Завоевала его англичанка, которая, как утверждают документы, пленила жюри как впечатляющей внешностью, так и спортивностью: она увлекалась велоспортом, и уже один этот факт склонил мнение жюри в ее пользу... Имя ее, к сожалению, не дошло до наших дней, но сохранился рассказ, что эта англичанка стартовала в велогонке по Соединенным Штатам и... состязание это она выиграла...

Сегодня в мире разыгрывается столько «туров», что их просто не перечислить. Их традиции уходят в далекое прошлое. Если представить себе состояние дорог в те давние времена, то перед участницами велогонок XIX столетия

стоит снять шляпу. К тому же велосипеды имели жесткую передачу. Надо было все время жать на педали... А до изобретения надувных шин оставалось еще 18 лет...

И хотя велосипед был еще далек от совершенства, лучшие представители интеллигенции разных стран мира стали членами велосипедных кружков и клубов. Писатели Эмплъ Золя и Виктор Гюго, великая актриса Сара Бернар во Франции, композитор Джузеппе Верди в Италии, писатель Лев Толстой и физиолог Иван Павлов в России — все они в разное время увлекались велосипедом. Не забудем, что большинство из этих выдающихся деятелей мировой культуры и науки научились ездить на велосипеде уже немолодыми людьми.

Первыми соревнованиями гонщиков в нашей стране явились состязания в Москве 24 июля 1883 года, которые проходили на ипподроме Общества охотников конского бега. В толпе, которая занимала значительную часть Ходынского поля, можно было услышать новые для русского языка слова: «самокат», «колесарь», «коночник», «циклист», «бициклист»... А наиболее язвительные говорили «паук».

Среди шести участников первых в истории русского велосипедного спорта состязаний были москвичи Андриянов и Жемличка, инженер Пруссаков из Петербурга, Столь из Воронежа. А победителем в заезде на полторы версты стал петербуржец Юлий Иванович Блок, проехавший дистанцию за 3 минуты 38 секунд. Победитель состязаний выступал на машине с высоченным передним колесом и маленьким задним.

В 1884 году 60 тысяч жителей сверхой столицы России наблюдали первые состязания на «бициклистах» в Петербурге. Победителем заезда на полторы версты стал Игумнов. Гонку на 15 верст выиграл петербуржец Голи, а вот на дистанциях 3 и 7,5 версты москвич Андриянов никому не уступил лидерства.

В том же 1884 году, после утверждения устава велосипедного общества, сначала в Москве, а затем и в Петербурге велосипедный спорт получил в России официальное признание.

Давайте побываем на некоторых соревнованиях по велоспорту, проходивших в России в восьмидесятые годы. Многое нам покажется наивным, даже смешным. Но именно с этих гонок и начинался российский велоспорт. Как верно сказал поэт:

В них отдается каждый вздох
И каждый шаг звучит иначе,
В них версты пройденных дорог,
Утраты наши и удачи!

На одной из афишных тумб в 1885 году можно было прочесть: «Стальной конь против лошади прерий! Знаменитый наездник американской труппы техасских ковбоев Джек Блисдель и герой колеса Михаил Дзевочко»... Да, в то время были популярны состязания наездников и велосипедистов. Самокатчики неизменно выпгрывали, а «поклонники рысаков» проклинали выдумщика бицикла — изобретателя велосипеда... Примечателен такой факт: в 1893 году в состязаниях на 25 верст Николай Похильский обогнал традиционную русскую тройку почти на 2 минуты.

Велоспорт считался очень дорогим видом спорта. Машина стоила баснословно дорого. Цена велосипеда была приблизительно 250 рублей, а месячный оклад высококвалифицированного рабочего составлял едва 25 рублей. Ясно, кто мог купить велосипед и соревноваться на нем. Разумеется, простые люди не имели возможности пробовать свои силы в соревнованиях, и они принимали «циклистов» очень холодно, даже неприязненно.

В восьмидесятые годы «нмушая» северная российская столица подверглась «велосипедному буму» — нашествию зарубежных коммерсантов, зашивавшихся продажей велосипедов. В газетах регулярно печатались рекламные проспекты и объявления: «Пежо» является лучшей маркой в мире!, «Велосипеды «Психо». «Братья Старлей. Главное депо для России. Фабрики в Лондоне, Париже и на Охте». «Быстрокаты» «Кливленд» — быстрокаты аристократов и знатоков. Марсово поле, 7».

Быстрокаты, самокаты, бициклы... Несмотря на высокие цены, покупатели все же находились. Но первым велосипедистам приходилось с трудом пробивать себе дорогу. Извозчики, опасавшиеся, что появление нового транспортного средства лишит их заработка, не раз устраивали погромы «бициклистов». Некто господин Миркалов даже выпустил в те годы специальное руководство под названием «Что делать самокатчикам, чтобы заслужить всеобщие симпатии...».

Говорят: «Если Эверест существует, то на него будут идти люди». Так и гонка на скорость. Она существовала, и остановить бег «стальных колесниц» было уже невозмож-

но. «Санкт-Петербургское общество велосипедистов-любителей» стремилось добиться отмены строгого запрета на велосипедную езду по улицам столицы. Обществу, полагали они, сделать это проще, нежели «диким», как у нас сейчас говорят, неорганизованным велосипедистам. Градоначальник в конце концов вынужден был отступить перед энтузиазмом членов общества велосипедистов: он разрешил ездить на велосипедах на закрытых манежах и «циклодромах».

Жители северной столицы могли завидовать своим соседям-кронштадтцам: в городе-крепости членам местного велокружка разрешалось передвигаться по улицам.

А в Астрахани у гонщиков нашелся влиятельный покровитель-полицейстер, который сам оказался заядлым «циклистом».

В 1894 году в России насчитывалось около сорока велосипедных обществ и кружков. Один за другим родились журналы: Москва выпускала «Велосипедист» и «Циклист», в Петербурге печатались «Велосипед» и «Самокат»...

Увлечение велосипедными гонками потребовало строительства треков, которые назывались в те годы циклодромами. В 1891 году на Ходынском поле в Москве был сооружен первый в России циклодром, а через несколько лет зашелестели колеса на треках в Петербурге, Одессе, Нижнем Новгороде, Симферополе, Киеве, Севастополе...

В 1893 году на тяжелой, размытой дождями ухабистой дорожке циклодрома Иван Когоут установил первый в России 24-часовой рекорд — идя за лидером, Когоут преодолел за сутки 505 верст. Газеты, сравнивая его заезд с полетом аэронавта, отмечали плохие условия для гонок. Администрация трека даже не разрешила ночью включить полный свет, и гонщик мчался по дорожке в полутьме, ощупью находя путь... Несколько тусклых керосиновых ламп, да свеча в судейской будке, да десяток болевщиков — вот антураж тех первых российских состязаний.

В 1896 году в английском журнале «Сайклинг» была помещена карикатура: русский циклист Михаил Дьяков увозит приз национального чемпионата Великобритании в Россию. Да, в нашей стране появились «корифей педали» со всемирной репутацией.

Один из сильнейших велосипедистов России Михаил Иванович Дьяков родился в 1872 году в Петербурге. Его первое выступление в велогонках относится к 1890 году.

Обладая превосходными физическими данными и большой пастойчивостью в тренировке, М. И. Дьяков быстро выдвинулся в ряды сильнейших велогонщиков того времени. Уже через два года после первого своего выступления на треке М. И. Дьяков завоевал звание чемпиона России. В 1894 и 1895 годах он удерживает это звание за собой. В следующем году он был командирован Царскосельским кружком велосипедистов за границу, в Англию. Здесь М. И. Дьяков одержал несколько крупных побед и выиграл национальный чемпионат Англии по велоспорту. За эти годы Дьяков установил несколько всероссийских и четыре мировых рекорда.

В 1918—1921 годах Михаил Иванович был привлечен к спортивной работе во Всеобуче. Он принимал деятельное участие в создании ряда спортивных клубов (спортцентров) Всеобуча, совмещая организационную деятельность с преподаванием различных спортивных дисциплин. С 1941 года работал в 1-м паровозном депо станции Ленинград-Пассажи́рский Ленинградской железной дороги и принимал активное участие в жизни физкультурного коллектива железнодорожников. М. И. Дьяков награжден медалями «За доблестный труд» и «За оборону Ленинграда».

Когда один из авторов этой книги только начинал свой путь в велоспорте, Михаил Иванович Дьяков и в 78 лет иногда садился на велосипед. А рассказы его слушались с неослабевающим интересом. Вот одно из воспоминаний многократного чемпиона России:

«В 1896 году Царскосельский кружок велосипедистов дал мне средства на поездку и послал со мной своего представителя. И вот я в Лондоне, тренируюсь на треках английской столицы.

Гонщики сперва не обращали на меня внимания — роста я небольшого, недаром на родине меня прозвали «Дьяков — птичка-невеличка». Какой-то русский... не интересно!

Когда же начались гонки, отношение резко изменилось. Дело было в том, что на чемпионате Англии я осуществил такой тактический вариант: решил спуртовать не за круг и не за два до конца, а с места, с самого старта. Кому придет в голову, что я в самом начале гонки всерьез пытаюсь оторваться от группы?

Все приняли это за довольно глупый и бесполезный маневр. Никто не попытался меня преследовать. Уйти одному

от группы попеременно лидирующих друг друга ездоков считалось невозможным: такой глупец должен быстро устать и вскоре оказаться в невыгодном положении.

Теоретически мои соперники рассуждали правильно. Однако никто из них еще не испытал моей скоростной выносливости. Они, несколько не беспокоясь, отпустили меня на несколько метров. Я немедленно использовал это преимущество и уходил все дальше вперед. Еще через несколько кругов вижу спины нескольких соперников впереди себя: я обогнал их на целый круг! В конечном счете я финишировал первым.

Подобным же образом разыгрался и третий чемпионат Англии — на 25 миль. Хотя среди моих соперников были лучшие стайеры Стокс и Чэйз, но им пришлось удовольствоваться вторым и третьим местами.

Гонки проходили в разных городах при огромном стечении публики. В конце 1896 года я выступал в Лондоне, Бирмингеме, Гулле и Вуд-Грине.

Я выиграл национальный чемпионат Англии по четырем дистанциям и проиграл по одной. Зрители, приходившие в искреннее восхищение от наших гонок, стали меня называть «королем велосипедистов».

Деятели английского велоспорта предложили мне выступить на мировом первенстве от имени Англии. Но я был представителем русского спортивного клуба, чемпионом своей страны и, конечно, от этого предложения отказался.

В Англии мне нередко случалось получать за одну гонку по три медали: одну за первенство, вторую за рекорд и третью от клуба за то, что большая гонка выиграна на его треке. Но самое главное было не в медалях, а в том, что русский спортсмен показал англичанам, как надо ездить на велосипеде!»

Да, Михаил Дьяков был феноменом, «первым ездоком Севера». В 1896 году Михаил Иванович установил мировой рекорд в часовой гонке, пройдя 37 верст 338 саженьей, он превысил достижение француза Э. Баттата больше чем на три версты (36 километров 906 метров, преодоленные французом и считавшиеся мировым рекордом, равнялись всего-навсего 34 верстам 297 российским саженьям). Одновременно Дьяков превзошел и всероссийский рекорд С. Пурсева в гонке с лидером (37 верст 243 сажени). Одна из петербургских газет так прокомментировала заезд: «От такого рекорда весь мир содрогнется».

Напомним, что было это все в 1896 году, в том самом году, когда 6 апреля на Мраморном стадионе Афин 80 тысяч человек услышали слова короля Греции Георга I:

— Объявляю Первые международные Олимпийские игры в Афинах открытыми.

А потом на дорожку стадиона для торжественного парада вышли 285 спортсменов из 13 стран мира. К сожалению, среди тех, кто открывал I Олимпийские игры, не было представителей России. Они не приняли участие в состязаниях из-за нехватки средств. А ведь в Международном олимпийском комитете Россия была представлена генерал-майором Алексеем Дмитриевичем Бутовским, вторым крупнейшим после профессора Петра Францевича Лесгафта деятелем в области физкультуры и спорта в дореволюционной России. Этот человек, внесший значительный вклад в развитие отечественной истории, теории и организации физического воспитания, автор 60 специальных работ по вопросам спорта, гигиены и школьного образования, ничего не сумел сделать, чтобы «пробить» консервативных правителей России. Бутовский горячо пропагандировал идею возрождения Олимпийских игр и выступал за участие России в этих крупнейших международных состязаниях. Он считал, что Олимпийские игры будут популярны у всех народов мира, ибо они способствуют укреплению дружбы между народами различных стран и людьми разных сословий. «Идея международных игр,— писал Бутовский,— была счастливой идеей. Она отвечала насущной потребности современного человечества, потребности физического и нравственного возрождения молодого поколения». Такую потребность остро испытывала и молодежь царской России.

Однако одной потребности оказалось мало. Нужны были еще условия для развития спорта, а царское правительство этих условий не создавало. Вот и получилось, что Россия, имевшая в 1896 году спортсменов такого международного класса, как велосипедисты Михаил Дьяков, Сергей Уточкин и Алексей Бутылкин, стрелок и фигурист Панин-Коломенкин, борцы Иван Поддубный и Иван Заикин, не послала в Грецию ни одного делегата. Правда, два представителя нашей страны побывали в Афинах — это грек из Одессы Маврокордато, который стремился на свою родину скорее как зритель, а не как участник, и киевлянин Николай Рихтер, записавшийся для выступ-

ленгй в состязаниях по стрельбе и борьбе, но в последний момент отказавшийся от участия в соревнованиях.

Член МОК А. Д. Бутовский был командирован в Афины как наблюдатель от России. В своих корреспонденциях из Греции Бутовский подчеркивал большой интерес зрителей, и особенно греческого народа, к Олимпийским играм, дружелюбие греков, их высокую организованность. Он отмечал, что среди гостей Олимпиады было много известных представителей литературы, педагогики, крупнейших общественных деятелей, тогда как у нас «в России о первых Олимпийских играх стеснялись даже говорить без снисходительной улыбки». Как ни далек был генерал царской армии от народа, он хорошо понимал, что на пути развития спорта для простых людей есть много непреодолимых препятствий. Для успешных выступлений в избранном виде спорта необходимы были длительные тренировки, спортивная специализация и квалифицированная помощь тренеров. На это нужны свободное время и немалые деньги. Ни того, ни другого у простых труженников не было. В одной из своих работ русский представитель в МОКе писал: «Спорт в том виде, как он практикуется в наше время, есть упражнение людей досужих и достаточных». Другими словами, спорт в России был достоянием богатых бездельников, имевших в своем распоряжении время и деньги.

Но вернемся к велосипедным состязаниям I Олимпийских игр. Старты гонщиков состоялись через два дня после торжественного открытия Олимпиады. К гонкам были допущены 40 велосипедистов Франции, Греции, Германии, Австрии и Великобритании.

Велосипедная программа в Афинах состояла из шести видов — пять дисциплин проводились на треке, а один комплект наград разыгрывался на шоссе. Надо отметить, что именно к Олимпиаде в Греции был построен трек, отвечавший всем современным стандартам и имевший длину 333,33 метра. На трибунах, расположенных амфитеатром, могли собираться тысячи зрителей.

На I Олимпиаде гонщики имели право состязаться по всем видам программы, поэтому неудачники заездов на один круг могли реваншироваться в гонках на 2000 метров или в заезде на 10 километров.

Велосипедная программа Олимпиады завершилась на легендарной дороге от Марафона до Афин, где была про-

ведена шоссейная гонка на 87 километров. Почти на всей трассе стояли толпы людей. Это и не удивительно, ведь любой человек в мире знает о необыкновенной популярности марафонской трассы, по которой много веков назад пробежал греческий воин, принесший известие о победе греков. Он сказал тогда только два слова: «Мы — победили!» — и умер от перенапряжения... А дистанция 42 километра 195 метров стала с тех пор легендарной...

К неопишуемой радости греков, шоссейную гонку выиграл их соотечественник А. Константинопидис, проехавший дистанцию за 3 часа 22 минуты 31 секунду. Рассказывают, что король Георгинус I, «забыв о степенности, до того сильно приветствовал чемпиона, что от его генеральской фуражки даже изволил оторваться козырек...». А потом в честь Константинопидиса был исполнен олимпийский гимн, написанный композитором Замером.

Технические результаты велосипедных гонок на I Олимпийских играх выглядят так:

Спринтерская гонка. 333¹/₃ метра.

1. П. Массон (Франция) — 24,0 секунды;
2. С. Николопулос (Греция) — 25,4;
3. Ф. Шмаль (Австрия) — 26,6.

Гонка на 2000 метров.

1. П. Массон (Франция) — 4 минуты 56,0 секунды;
2. С. Николопулос (Греция) — 5.00,2;
3. Л. Фламан (Франция).

Гонка на 10 000 метров.

1. П. Массон (Франция) — 17 минут 54,2 секунды;
2. Л. Фламан (Франция) — 17.54,2;
3. Ф. Шмаль (Австрия).

Гонка на 100 километров.

1. Л. Фламан (Франция) — 3 часа 08 минут 19,2 секунды;

2. Г. Колеттис (Греция).

Гонка 12-часовая.

1. Ф. Шмаль (Австрия) — 314 км 998 м;
2. Ф. Киплинг (Великобритания) — 314 км 644 м;
3. Параскевопулос (Греция) — 313 км 30 м.

Велосипедный марафон (87 км).

1. А. Константинопидис (Греция) — 3 часа 22 минуты 31 секунда;

2. А. Геодрих (Германия) — 3.42,31;

3. Ф. Баттл (Великобритания).

Запомним имена и результаты первых победителей. Право же, они заслужили это — с них начался счет, их фамилиями открылась олимпийская летопись.

Лучше всех на I Олимпиаде выступили французы. Это и не удивительно: велоспорт в их стране пользовался широчайшей популярностью. Велосипедом увлекались люди самых разных возрастов, профессий, как мужчины, так и женщины.

За год до того дня, когда на Олимпиаде велосипедисты разыграли в Афинах первые комплекты наград, в Париже произошло событие, которое имеет мало что общего с историей велоспорта, но на котором нам хотелось бы остановиться: два молодых ученых-физика Пьер Кюри и Мария Склодовская сочетались браком. А на деньги, которые родственники невесты подарили им в день свадьбы, молодожены купили... велосипеды. Да, два сверкающих велосипеда они приобрели, чтобы в дни отдыха «исхлестать» все пригородные парижские шоссе, отчаянно нажимая на педали, вырываясь из душной и пыльной столицы.

К родителям Пьера, например, которые жили в Со, в нескольких десятках километрах от Парижа, ученые добились только на двухколесных машинах.

* * *

Мы решили воспользоваться историей свадебного подарка будущих лауреатов Нобелевской премии супругов Кюри, чтобы перенестись в Париж, где 14 мая 1900 года открылась II Олимпиада.

Велосипедный спорт был представлен на Играх в Париже лишь состязаниями на треке, однако количество участников, по сравнению с гонками четырехлетней давности, от этого сокращения не уменьшилось.

Кандидат педагогических наук Аркадий Седов рассказывает о турнире велосипедистов, который проходил в Париже:

«Как раз в эти дни у Эйфелевой башни и был открыт французский Туринг-клуб. На небольшом изящном здании со стеклянной голубой крышей были начертапы различные буквы: ФВС, ВЛА, ФФЦЛ, ВО, ПКЦ. Для посвященных эти инициалы говорили многое: Французский велосипедный союз, Велосипедист любительской ассоциации, Федерация французских циклистов-любителей, Велосипедное общество и Парижский клуб циклистов... Была заду-

мана большая программа велосипедных гонок: на 2000 метров, 5000 метров, на 10 километров, гонка на тандемах, на Большой Венсенский приз для любителей на 2000 метров, на 50 километров с лидерами, состязание наций, где от каждой страны должно было участвовать по 3 человека, розыгрыш приза иностранцев, гонка в течение 24 часов с лидерами. Десятки тысяч франков были выделены на специальные выставочные призы...

Администрация не случайно позаботилась о том, чтобы гонщикам выдавались дорогие памятные призы и жетоны. Со всего света в Париж направились лучшие гонщики, так как было объявлено, что там на них будут сыпаться призы, как из рога изобилия.

Специально для этих гонок в Венсенском лесу был переделан трек. Четырехсотметровая дорожка была заменена новой — длиной 500 метров с хорошими виражами. Комфортабельные трибуны вмещали более десяти тысяч желающих посмотреть соревнования. Разбросанные вокруг павильоны служили отличным местом для отдыха. Непомерно высокой была входная плата на трек. Около финишной черты располагались дорогие места — три франка. На трибунах перед финишем места стоили два франка...»

И хотя всю неделю за исключением среды гонщики продолжали оспаривать призы, в олимпийскую программу окончательно вошли лишь три гонки.

В состязаниях на Приз наций, где от каждой страны участвовали по три спортсмена, первенствовали американцы С. Купер, Мак-Фарленд и Н. Банкер, набравшие 10 очков. Хозяева состязаний французы Л. Жаклеп, П. Бурпльон и Ф. Луве проиграли заокеанским велосипедистам лишь одно очко. Так впервые в истории олимпиад золотая медаль в велоспорте уехала за океан.

На II Олимпиаде спринтерская гонка впервые разыгрывалась по тем же условиям, которые сохранились до наших дней: нужно было обязательно преодолеть дистанцию 1000 метров, а время фиксировалось лишь на последнем отрезке в 200 метров.

Чемпионом Олимпиады стал француз Г. Тейлапдье, второе и третье места достались его соотечественникам — С. Васеро и К. Ланцу, которых под восторженные крики болельщиков и звуки «Марсельезы» чествовал чуть ли не весь Париж. Во всяком случае чемпиона вместе с велосипедом упесли с трека, осыпая дождем цветов.

В индивидуальной гонке на 660 ярдов (603,491 метра) не было равных англичанину У. Джонсону, прошедшему дистанцию за 51,2 секунды.

Во всех же остальных видах состязаний на треке гонщики боролись за призы Всемирной промышленной выставки, которая проходила в то время в Париже. Среди участников велосипедных соревнований, оспаривающих личные призы, был и русский велосипедист А. Бутылкин. Выступил он крайне неудачно, не завоевав призовых мест.

Список победителей II Олимпиады по велоспорту выглядит так:

Гонка с места на 660 ярдов.

1. У. Джонсон (Великобритания) — 51,2 секунды.

Спринтерская гонка на 1500 метров. Командное первенство.

1. США — 2 минуты 17,2 секунды (10 очков);

2. Франция — 11 очков.

Спринтерская гонка. Личное первенство.

1. Г. Тейландье (Франция);

2. С. Васеро (Франция);

3. К. Ланц (Франция).

* * *

Третья Олимпиада проходила с 1 июля по 29 октября 1904 года в Сент-Луисе. Это была первая Олимпиада, проведенная за Атлантическим океаном. Кандидатура Сент-Луиса всплыла в связи с тем, что этот город проводил Всемирную промышленную выставку, посвященную столетию присоединения Луизианы к Соединенным Штатам. Таким образом, и третья Олимпиада была приурочена ко Всемирной выставке. Конечно, серьезно говорить о результатах этой Олимпиады — дело трудное. Игры не дали объективной картины состояния спорта в мире на 1904 год, потому что многие сильнейшие европейские спортсмены не смогли пересечь океана, ибо расходы на переезд были огромными. Европу представляли на Олимпиаде лишь сборные Великобритании, Греции, Венгрии и Германии.

Соревнования по велоспорту прошли только между американцами. Программа состязаний гонщиков была чисто американской: гонки на четверть английской мили, заезды на треть мили, на половину мили, на милю, на две мили, на пять миль и, наконец, на двадцать пять английских миль — дистанцию, почти равную марафонскому бегу — 42 километра 225 метров.

Скорости, показанные в Сент-Луисе, высокими не назовешь, а протокол Игр остался уникальным, ибо больше никогда и нигде американские велосипедисты не добивались подобных «успехов» в велоспорте. Судите сами:

Гонка на 440 ярдов (402,25 м).

1. М. Харлей (США) — 31,8 секунды;
2. Б. Даунинг (США);
3. Э. Биллингтон (США).

Гонка на 1/3 мили (536,66 м).

1. М. Харлей (США) — 43,8 секунды;
2. Б. Даунинг (США);
3. Э. Биллингтон (США).

Гонка на 880 ярдов (804,50 м).

1. М. Харлей (США) — 1 минута 09,0 секунды;
2. Э. Биллингтон (США);
3. Б. Даунинг (США).

Гонка на 1 милю (1 км 609 м).

1. М. Харлей (США) — 2 минуты 41,4 секунды;
2. Б. Даунинг (США);
3. Э. Биллингтон (США).

Гонка на 2 мили (3 км 218 м).

1. Б. Даунинг (США) — 4 минуты 57,8 секунды;
2. О. Гок (США);
3. М. Харлей (США).

Гонка на 5 миль (8 км 045 м).

1. Ч. Шли (США) — 13 минут 02,2 секунды;
2. Ч. Вайли (США);
3. А. Андреус (США).

Гонка на 25 миль (40 км 225 м).

1. Б. Даунинг (США) — 1 час 10 минут 55,4 секунды;
2. А. Андреус (США);
3. Ч. Вайли (США).

* * *

Четвертые Олимпийские игры вернулись в Европу. С 6 мая по 29 октября 1908 года в Лондоне проходили самые представительные за всю недолгую историю международных состязания. 109 золотых медалей было разыграно в Лондоне. На аренах состязались 2059 спортсменов (в том числе и 36 женщин) — это больше, чем на всех трех Олимпиадах, вместе взятых. Впервые в Играх приняла участие и Россия. В Лондоне в программу летней Олимпиады входило и первенство по фигурному катанию на искусственном льду.

Команда России состояла всего из пяти человек, но в копилке наших спортсменов оказалось три медали — одна золотая, добытая Николаем Паниным-Коломенкиным в состязаниях фигуристов, и две серебряные, завоеванные борцами Н. Орловым (легкий вес) и А. Петровым (тяжелый вес).

Гонки по велосипедному спорту проходили по шести видам. Снова, как и восемь лет назад на Парижской олимпиаде, отличился в гонке на 660 ярдов англичанин Уильям Джонсон. Он не только повторил свой успех, но и секунда в секунду повторил результат, промчавшись 603,491 метра за 51,2 секунды. Ни одному из 46 участников турнира не удалось приблизиться к двукратному олимпийскому чемпиону. Джонсон получил в награду не только золотую медаль, но и дубовые листья, завернутые в английский национальный флаг.

На Лондонских играх проводилась первая в истории Олимпиад командная гонка преследования на три круга, в которой уверенно победили англичапе, возглавляемые олимпийскими чемпионами Б. Джонсом и К. Б. Кингсбери.

В общем же велосипедный турнир прошел под знаком явного преимущества хозяев трека и шоссе, завоевавших пять из шести золотых наград. Лишь одной медали высшей пробы были удостоены «законодатели европейского циклизма» — французы.

Гонки на один круг (603,491 м).

1. У. Джонсон (Великобритания) — 51,2 секунды;
2. Е. Деманж (Франция);
3. К. Нумер (Германия).

Командная гонка преследования на три круга.

1. Великобритания (Л. Мередит, Б. Джонс, Э. Пейн, К. Б. Кингсбери) — 2 минуты 18,6 секунды;
2. Германия (Х. Мартенс, М. Гетце, К. Ноймер, Р. Катцер) — 2.28,6;
3. Канада (У. Мортон, У. Эндриус, Ф. Мэккортн, У. Андерсон) — 2.29,6.

Тандем.

1. Франция (М. Шиллес, А. Ауфрей);
2. Великобритания (Ф. Хамлин, Г. Джонсон);
3. Великобритания (К. Брукс, В. Исаак).

Гонка на 5000 метров.

1. Б. Джоупс (Великобритания) — 8 минут 36,2 секунды;
2. М. Шиллес (Франция);

3. А. Ауфрей (Франция).

Гонка на 20 километров.

1. К. Б. Кингсбери (Великобритания) — 34 минуты 13,6 секунды;

2. Б. Джонс (Великобритания);

3. И. Вербрук (Великобритания).

Гонка на 100 километров.

1. К. Берлетт (Великобритания) — 2 часа 41 минута 48,6 секунды;

2. К. Дени (Великобритания);

3. О. Лапис (Франция).

* * *

Пятые Олимпийские игры, которые проходили с 22 по 29 июля 1912 года в Стокгольме, собрали 2544 спортсмена из 28 стран. Очень представительную команду прислала в Швецию и Россия. 178 атлетов готовились защитить честь страны. Но, к сожалению, в Стокгольм прибыла совершенно неподготовленная сборная, которая сумела разделить лишь 15-е место с малочисленной командой Австрии. Впервые в олимпийских состязаниях велосипедистов стартовали и гонщики России. Забегая вперед, скажем, что выступили они в Стокгольме очень неудачно. Только один представитель России — А. Апсит — закончил дистанцию. Остальные сошли с трассы...

На V Олимпиаде велоспорт был представлен лишь гонками на шоссе. Причем дистанцию даже по нынешним временам можно назвать сверхдлинной — 320 километров.

Старт давался в полдень. 151 участник и 15 запасных спортсменов, представляющих 21 сборную, отправились в трудный путь вокруг озера Меллар. Каждая национальная команда должна была состоять из 12 человек, но лишь восемь стран выставили полные составы (Россия в том числе).

Через каждые две минуты флажок стартера отправлял в неблизкую дорогу очередного гонщика. 151 участник — и на каждого по две минуты интервала... Только старт занял у организаторов велотура пять часов. В регламенте состязаний было оговорено, что результаты участников идут как в личные, так и в командные зачеты.

Честь нашей страны вышли защищать К. Коепке, Е. Рихтер, А. Коепке, А. Апсит, Ф. Бом, Ф. Борисов, И. Пратнек, И. Люен, Я. Букше, С. Пестерев, А. Поло и Я. Эленберг. Все эти спортсмены были отобраны в сборную

России по результатам майской гонки сильнейших велосипедистов страны, которая проходила в Риге. Именно первые двенадцать участников, закончившие дистанцию 315 километров, получили право на поездку в Стокгольм.

Мало кто сомневался в успехе хозяев, ведь уже три года как шведские гонщики усиленно тренировались именно на трассе вокруг Меллара. Гонка шла, как по хорошо написанному сценарию: шведы работали дружно, держались рядом. Не удивительно, что суммарный результат четырех лучших скандинавских велосипедистов был высоким — 44 часа 35 минут 33,6 секунды — именно столько времени потребовалось Э. Фриборгу, Р. Мальму, А. Перссону и А. Ленну, чтобы закончить дистанцию. Но вот в личном зачете шведов не оказалось среди призеров.

Быстрее всех преодолел дистанцию представитель Южно-Африканского Союза Р. Льюис, показав выдающийся для тех лет результат — 10 часов 42 минуты 39 секунд.

Русский гонщик А. Аpsит отстал от победителя почти на полтора часа...

Шоссейная гонка на 320 километров. Командное первенство.

1. Швеция — 44 часа 35 минут 33,6 секунды;
2. Великобритания — 44:44.39,2;
3. США — 44:47.55,5.

Личное первенство.

1. Р. Льюис (ЮАС) — 10 часов 42 минуты 39,0 секунды;
2. Ф. Грэбб (Великобритания) — 10:51.24,2;
3. К. Скutt (США) — 10:51.38,8;
60. А. Аpsит (Россия) — 12:18.20,0.

Крайне неудачное выступление российских велосипедистов требует пояснения.

Просматривая газеты «Утро России», мы прочитали в одном из номеров 1912 года такую фразу: «На соревнованиях присутствовал весь город». «Весь город»? Какой город? Город трудящихся или город зажившихся богачей? Конечно, город купцов и фабрикантов, ибо рабочий люд за людей и не считали, и в понятие «весь город» они, разумеется, не входили.

Воспроизведем из газеты «Утро России» описание велосипедных соревнований в Туле и «болельщиков» этих состязаний:

«Все знаменитые люди значились тут налицо. Они огля-

дывали друг друга, надевали перчатки, наводили бинокли на полотно трека... Пришли еще три пары — уже не первой молодости барыни и купчихи и при них молодые люди, рыжие с русыми и черными бородами, в цветных галстуках и кольцах... В первом ряду неизменно виднелись те же головы. Между ними всегда очутится какой-нибудь приезжий гусар или фигура какого-нибудь помещика, иногда прямо с железной дороги... Что-то не видно особенно изящных туалетов. Второй ряд сплошь купеческий. Купоны набиты разным людом — приезжие небогатые дворянские семьи, жены учителей, мелких адвокатов, офицеров; есть и студенты... Приехал уже старый генерал в очках... с подъезда доносятся крики жандармов и окрики квартальных».

Так выглядел этот «весь город». Спорт принадлежал им, сытым, заевшимся и глубоко равнодушным, на минуту одержимым велосипедной модой. Сегодня — велосипед, а завтра они с таким же удовольствием шли бы на тараканьи бега.

Лучшие спортсмены-велосипедисты переживали духовную драму и переставали заниматься спортом. Мы читали письма Сергея Уточкина — замечательного в прошлом велосипедиста и летчика: «...на что уходит жизнь? Кому я нужен со своим спортом... Надо что-то сделать, ох!» Лучших спортсменов угнетала зависимость от тупых меценатов, от публики, падкой на дурную моду. Они видели впереди лишь тупик и на десятом году существования российского велоспорта предлагали все начать сначала, как будто ничего до сих пор и не было. «Вестник спорта» вынужден был признать в 1910 году: «Этот симпатичный вид спорта перестал интересовать публику... Велосипедный спорт канул в Лету. Известный гоночный «гешефмахер» хотел соорудить на Марсовом поле гонки, но благоразумно струсил... Велосипедный спорт доживает в России последние дни. Только в захолустье еще существуют любители, устраивающие для забавы состязания».

Велосипедный спорт загнивал. И очень показательно, что загнивал именно тот вид спорта, который тесно был связан с промышленностью, с уровнем производства.

Конечно же, на Олимпиаду в Стокгольм сборная велосипедистов поехала не в лучшем своем составе. В России были тогда классные гонщики, но им почему-то не нашлось места в олимпийской команде... Приведем лишь один пример. В 1911 году брандмейстер вольного пожар-

ного общества Онисим Петрович Панкратов выехал из Харбина в кругосветное путешествие. Он исколесил всю Европу, перешел с велосипедом через Альпы на высоте 2500 метров и через горы Сьерра-Невада в Калифорнии, видел пески пустынь Небраски и Кобре. Принятый за шпиона, он был избит турецкими жандармами, его трепала жесточайшая малярия... Но в 1913 году Онисим Панкратов, объехав земной шар, возвратился на родину. О русском велосипедисте говорил весь мир. Наградой Панкратову стали 265 призов и бриллиантовая звезда Международного союза велосипедистов. Онисим Петрович погиб на фронте в первую мировую войну...

Вдумаемся: Панкратов ведь проявил себя задолго до Олимпиады 1912 года, о нем знали, но... Его результаты никому не были нужны. И только слава, завоеванная отважным первопроходцем на трех континентах планеты, сделала русского велосипедиста знаменитым и на Родине.

Для всех любителей велоспорта в России весть о поражении на V Олимпиаде была воспринята с горечью. Лучшие велосипедисты не могли смириться с падением престижа российского велоспорта. Они организовали шоссейные гонки, добивались устройства состязаний в Петербурге, Риге, Рязани, Туле, Богородске, Ярославле. В 1913 году на I Русской олимпиаде они провели шоссейную гонку на 240 верст. Москвич Н. Волочугин, проявив недюжинную выдержку, проехал дистанцию за 10 часов 6 минут.

В 1914 году в Риге проходила II Российская олимпиада. В ее программу была включена шоссейная гонка на 250 верст. Рижанин А. Федоров первенствовал, затратив на дистанцию 10 часов 3 минуты.

Среди победителей всероссийских чемпионатов тех лет выделялся москвич П. Калашников, никому не отдававший пальмы первенства на дистанции полторы версты.

Перед началом империалистической войны был создан Всероссийский союз велосипедистов...

Массовые соревнования на велосипедах проводились во многих уголках России. Один из авторов этой книги видел жетон, врученный второму призеру велосипедных соревнований, состоявшихся в Архангельске в 1915 году. На лицевой стороне выбиты дата и римская цифра «II». А на обратной — надписи: «Велосип. гонки», «д. 3. вер», «г. Архангельск», «А.К.П.В.Д.А.». С помощью хроникальных заметок в губернской газете того времени «Архангельск»

удалось расшифровать события более чем шестидесятилетней давности.

Тогда город был небогат спортивными событиями. Изредка в газете упоминалось только о создании первых футбольных команд и заседаниях яхт-клуба. Третьим видом спорта, привлечшим внимание репортеров, был велосипедный.

...Летом 1915 года в городе на Северной Двине состоялось два велосипедных состязания. Одно из них, проходившее 10 июля, освещено довольно подробно. Газета сообщала, что «Архангельский кружок для помощи воинам действующей армии» (первые буквы этого названия выбиты на жетоне) устраивал гонки на городском ипподроме.

На старт вышли 16 спортсменов — по восемь на каждую дистанцию. «Все почти одетые в гоночные костюмы, они представляют красивую картину». Приз на дистанции пять верст выиграл Ефимов. Победителя же заезда на десять верст Парамонова даже качали».

Но когда же были разыграны жетоны на дистанции три версты?

«Архангельск» скупко сообщает об «атлетических упражнениях», которые состоялись вместе с велогонками на ипподроме 30 августа того же года. О длине дистанций, предложенных гонщикам в этот день, не упоминается. Но состязания вновь организовывались тем же кружком. О других же велособытиях 1915 года на страницах газеты нет речи. Остается предположить, что именно 30 августа и был разыгран жетон, найденный пионерами в деревне Ручей Плесецкого района...

Одно из небольших велосипедных соревнований на севере России... Как много говорит оно нам сегодня! Вспоминаются поэтические строки Ивана Бунина: «Промелькнет велосипед бесшумным махом птицы». Эти стихи написаны в те самые годы, когда печальные и удрученные возвращались с Олимпиады в Стокгольме российские велосипедисты, когда такие энтузиасты спорта, как братья Василий и Платон Ипполитовы — будущие заслуженные мастера спорта СССР, ездили в выходной день тренироваться из Москвы в Глухово (близ сегодняшнего Ногинска) — сто пятьдесят километров по булыжнику и щебеночной дороге. А в понедельник братьям с утра нужно было успеть на работу... Да, безразличие к судьбам спортсменов, жалкие циклодромы, треки, неразвитая промышленность — это с одной стороны... А с другой — безмерная преданность

спорту рядовых труженников, бескорыстных любителей велосипеда...

Думая о тяжелом положении «циклизма» в царской России, невольно ловишь себя на мысли: «А может быть, и сбылись бы прогнозы «Вестника спорта», предсказывавшего гибель велосипеду, если бы не Октябрь»...

Жизнь иногда придает старым словам новый смысл. Простое обыденное название месяца — октябрь — приобрело для всех нас значение, не совпадающее с привычными календарными понятиями. Мы говорим «октябрь» — и в нашем сознании возникает представление не о пасмурной осенней погоде, а о ярких погожих днях, озаренных сверканьем 1917 года... Пусть для природы этот месяц — пора увядания, а в жизни прогрессивного человечества, в его истории борьбы за свободы — это пора пробуждения, начало расцвета и волшебных изменений. Эти волшебные изменения во всем — в общественной жизни, в жизни экономической, в искусстве и спорте. Везде. Да, это так! Не заносчивая гордость, а объективная хозяйская оценка дают нам право говорить об этих волшебных изменениях. Задумаемся о них еще раз. Задумаемся — попытаемся ощутить всю праздничную новизну того, что стало нашими буднями, нашей ежедневной практикой, нашим сегодня.

Первое и естественное чувство любителей велосипеда, когда они оглядываются на шестидесятилетний путь советского спорта, — это чувство гордости.

Мы предоставляем слово многократному чемпиону Советского Союза по велоспорту и скоростному бегу на кольках, представителю знаменитой спортивной фамилии Ипполитовых — Игорю Васильевичу Ипполитову, заслуженному мастеру спорта, человеку, на глазах которого прошла вся история советской школы велоспорта.

Рассказывает Игорь Ипполитов: «В 1924 году на маленьком велосипеде мне доверили возглавить колонну на открытии нового трека «Трехгорки». Я ехал на велосипеде, сделанном руками отца. Я был тогда, помнится, первым малышом на велосипеде. А сегодня... Каждый год наша промышленность выпускает около двух миллионов велосипедов для детей и подростков. Велосипед стал любимым видом спорта. По статистическим данным, только в секциях велосипедным спортом занимается один миллион двести тысяч спортсменов. К их услугам лучше машины отечественного производства, которое выросло вместе с нашей промышленностью. Сейчас каждый год в стране схо-

дит с конвейера около восьми миллионов машин. Вду-
маемся в эту цифру! Вспомним: а ведь только в 1935 году
московские рабочие выпустили первую гоночную машину.
И за сорок два года развить такую индустрию! Трудно по-
верить! И гордо от сознания, что все это свершилось! Если
раньше простому человеку, чтобы купить велосипед, надо
было по семь-десять месяцев копить деньги (не есть и не
пить при этом), то сегодня каждый трудящийся может в
любом месяце купить велосипед — и это не выведет бюд-
жет его семьи из равновесия!»

Октябрь раскрепостил человека России, дал ему крылья
и мечту, научил дерзать. Послушайте сегодня голос исто-
рии, вспомните, как в двадцать четвертом году — страна-
подросток, двухгодовалый Советский Союз, хотела показать
свой характер — дерзающий и решительный. Это было
время, когда Республика Советов еще не прорвала дипло-
матическую блокаду, когда советским полпредам на при-
емах забывали положить вилку, когда в международных
экспрессах шла спортивная охота за советскими дипкурье-
рами. Это были годы, когда страна нуждалась в людях, жа-
ждущих чего-то необычного, страна нуждалась в героях —
и она рождала этих героев. В 1924 году два молодых вы-
пускника института физкультуры Алексей Князев и Илья
Фрейдберг совершили на велосипедах путешествие вокруг
земного шара. В этом велосипедном марафоне, который
длился три года, два велосипедиста пронесли через хлябь
уральских дорог, через реки, перевалы, топи Сибири, через
тропики Мексики и автострады Германии дух и характер
Советской страны — задорный, напористый, бескомпромис-
сный, героический. Интересно отметить, что спортсмены
совершали свой волнующий пробег на отечественных ма-
шинах. Английская газета «Ньюлидер» так откликнулась
на старт спортсменов: «Поживем — и посмеемся. Вряд ли
Россия, потрясенная революцией и экономическими труд-
ностями, сможет выполнить эту задачу. Для осуществле-
ния ее нужны подлинные Геркулесы и велосипеды более
солидной фирмы, чем завода № 1 Авиакима. Спорт есть
спорт. Мир обходился в спорте без русских — и жил непо-
лохо. А романтика нашему веку вряд ли нужна. Пусть ею
пробавляется Россия».

Но пройдет три года — и русские велосипеды, может
быть, еще кустарные и неказистые с виду, пронесут на
своих железных плечах двух спортсменов, с «серпастыми
и молоткастыми» паспортами. Их было двое. Не один.

Двое. На кручах Яблонского пагорья и среди хребтов Мексики им помогала дружба и чувство локтя, им не дало согнуться товарищество. И мир, глядя на них, задумался: а ведь эти два спортсмена откуда-то взялись, ведь они где-то учились, где-то крепили крылья их мечты. Кто давал им силу? Кто? Советская власть, советское общество. И та же английская газета «Ньюлидер» в марте 1928 года вынуждена была написать: «Велосипедисты сделали больше, чем дипломаты для признания СССР; они разбили лед, все еще разъединяющий Европу и Россию. Если голодная страна вырастила двух героев, то где гарантии, что она не вырастит пятерых, пятидесяти, тысячи...»

Да, таких гарантий у западного мира не было. И не могло быть. Велосипедная Россия накапливала силы, проверяла себя во время внутренних состязаний, пока еще она «варилась в собственном соку», ибо советские велосипедисты до 1952 года не были приняты в Международный союз велосипедистов и, естественно, не допускались к первенствам мира и Олимпийским играм.

А так как тема нашей беседы «Велоспорт на Олимпиадах», то мы приведем сейчас краткие статистические справки об Олимпиадах, прошедших с 1912 года, когда российские гонщики выступили так неудачно, до соревнований XV Олимпийских игр, когда впервые в них приняла участие советская дружина.

* * *

В 1916 году в Берлине планировалось провести VI Олимпиаду, но в тот год в мире полыхала война, и состязания не состоялись. Порядковый номер Олимпиады — VI — МОК решил не менять. Следующего же всемирного спортивного форума пришлось ждать еще четыре года.

VII Олимпийские игры состоялись в 1920 году в Антверпене. Проходили они с 20 апреля по 12 сентября. В них участвовало 2606 атлетов — посланцы 29 стран. Официальное открытие Игр состоялось 14 августа, закрытие — через пятнадцать дней.

В программу велосипедных соревнований входило пять видов: четыре на треке и один на шоссе. В состязаниях гонщиков, которые проводились на велодроме «Гарден-Сити», с большим воодушевлением была встречена победа в индивидуальной гонке на 50 километров, одержанная бельгийцем Анри Жоржем. В заезде принимали участие семь спортсменов. Жорж показал результат 1 час 16 минут

43,4 секунды. Завоевавший второе место англичанин К. А. Эльден проиграл хозяину трека всего лишь... колесо... Говорят, это был первый и последний день, когда трибуны велодрома были переполнены, все же остальные заезды проходили на полупустом стадионе. Высказывали соображение, что равнодушные бельгийцев — таких искренних почитателей велоспорта — к олимпийским состязаниям можно объяснить лишь тем фактом, что в это время заканчивалась популярнейшая велогонка «Тур де Франс», в которой лидировал (и позднее одержал победу) бельгиец Филипп Тис. Это была его третья победа, а две первые он одержал еще до 1914 года...

В целом велосипедная программа прошла средненько, да и трудно было ожидать чего-то выдающегося на Играх, которые еще «пахли» расприами и ссорами — «эхом» империалистической войны. Но тем не менее в олимпийскую летопись были вписаны еще пять обладателей олимпийских медалей в велоспорте. Вот их имена:

Спринтерская гонка.

1. М. Питерс (Голландия);
2. Т. Джонсон (Великобритания);
3. Г. Ран (Великобритания).

Тандем.

1. Г. Ран — Т. Ленц (Великобритания);
2. И. Валкер — В. Смит (ЮАС);
3. И. Девро — П. Икелар (Голландия).

Гонка преследования на 4 километра.

1. Италия — 5 минут 20,0 секунды;
2. Великобритания;
3. ЮАС.

Гонка на треке на 50 километров.

1. А. Жорж (Бельгия) — 1 час 16 минут 43,2 секунды;
2. К. Алден (Великобритания);
3. П. Икелар (Голландия).

Шоссейная гонка на 175 километров. Командное первенство (4 чел.).

1. Франция — 19 часов 16 минут 43,2 секунды;
2. Швеция — 19:23.10,0;
3. Бельгия — 19:28.44,4.

Личное первенство.

1. Г. Стенквист (Швеция) — 4 часа 40 минут 01,8 секунды;
2. Г. Калтенбрун (ЮАС) — 4:41.26,6.
3. Ф. Кантелуб (Франция) — 4:42.54,4.

VIII Олимпийские игры, открывшиеся 3 мая 1924 года в Париже на только что построенном стадионе «Коломб», были приурочены к 30-летию современного олимпийского движения. Эти игры называли «праздником послевоенного мира и международного сотрудничества». Родина Пьера Кубертена — основателя современных Олимпийских игр, приняла рекордное количество спортсменов — 3092, приехавших из 44 стран мира.

А вот в велосипедных состязаниях было заявлено гораздо меньше участников, чем на Олимпиадах 1908 и 1912 годов. Уже вторые Игры подряд программа гонок состояла из четырех соревнований на треке и одного — на шоссе.

Места и медали в Париже-24 распределились следующим образом:

Спринтерская гонка.

1. Л. Михард (Франция);
2. Я. Мейер (Голландия);
3. Ж. Куджнот (Франция).

Тандем.

1. Ж. Куджнот — Л. Кюри (Франция);
2. Э. Хансен — В. Фальк (Дания);
3. М. Петерс — Г. ван Дракштейн (Голландия).

Гонка на 50 километров.

1. Дж. Виллемс (Голландия) — 1 час 18 минут 24,0 секунды;

2. А. Альден (Великобритания);
3. Ф. Уилд (Великобритания).

Гонка преследования на 4 километра.

1. Италия — 5 минут 12,0 секунды;
2. Польша;
3. Бельгия.

Шоссейная гонка на 188 километров. Командное первенство.

1. Франция — 19 часов 30 минут 14,0 секунды;
2. Бельгия — 19:46.55,4;
3. Швеция — 19:59.41,6.

Личное первенство.

1. А. Бланхонетт (Франция) — 6 часов 20 минут 48,0 секунды;
2. Г. Ховенарс (Бельгия) — 6:30.27,0;
3. Р. Хамель (Франция) — 6:30.51,6.

IX Олимпийские игры проходили в Амстердаме — крупнейшем городе Голландии. С 28 июля по 12 августа атлеты из 46 стран состязались на легкоатлетических дорожках и секторах, в бассейне и на гимнастическом помосте, борцовом ковре и велосипедном треке.

Именно на IX Олимпиаде зародилась традиция, которая до сих пор ни разу не нарушалась: на протяжении всех дней состязаний в чаше горел огонь, зажженный в Олимпии от солнца с помощью зеркал.

Известно, что велосипедный спорт пользуется в Голландии большой и заслуженной популярностью. Статистика 1928 года утверждает, что каждый второй житель этой небольшой страны имел велосипед. Поэтому не приходится удивляться, какое огромное значение придавалось велосипедным гонкам, входившим в программу IX Олимпиады.

Снова в программе значилось пять велосипедных дисциплин, четыре — на треке и одна — на шоссе. Но впервые в истории Олимпиад разыгрывались комплекты наград в гите — гонке на 1000 метров с места.

Против ожиданий неуверенно выступили французские велосипедисты, которые не смогли повторить своего парижского триумфа. Правда, Р. Бюфранд завоевал звание лучшего спринтера мира, но это была единственная золотая медаль «трехцветных».

Праздник на «велосипедной улице» увенчался беспрецедентным успехом датчан, получивших три золотые награды.

Технические результаты велосипедного турнира в Амстердаме-28 выглядят так:

Гит с места 1000 метров.

1. В. Фальк-Хансен (Дания) — 1 минута 14,2 секунды;

2. Г. Бош ван Дракштейн (Голландия) — 1.15,2;

3. Э. Грай (Австралия) — 1.15,6.

Спринтерская гонка.

1. Р. Бюфранд (Франция);

2. А. Мазайрак (Голландия);

3. В. Фальк-Хансен (Дания).

Тандем.

1. Голландия;

2. Великобритания;

3. Германия.

Гонка преследования на 4 километра.

1. Италия — 5 минут 01,8 секунды;

2. Голландия — 5.06,2;

3. Великобритания.

Шоссейная гонка на 169 километров. Командное первенство.

1. Дания — 15 часов 09 минут 14,0 секунды;

2. Великобритания — 15:14.29,0;

3. Швеция — 15:27.22,0.

Личное первенство.

1. Г. Хансен (Дания) — 4 часа 47 минут 18,0 секунды;

2. Ф. Соучелл (Великобритания) — 4:54.55,0;

3. Г. Карлссон (Швеция) — 4:59.55,0.

* * *

Олимпийские игры снова переехали за океан — в американский город Лос-Анджелес. С 30 июля по 7 августа 1219 спортсменов из 37 стран мира разыгрывали комплекты медалей.

Велосипедисты жили в городе Пасадена и соревновались на знаменитом стадионе «Роузбоуль», перестроенном под велодром, который после окончания Игр (в силу непопулярности велоспорта) был сразу же разрушен.

Программа состязаний на треке состояла из четырех видов. На шоссе гонщики оспаривали первенство в групповой гонке на сто километров. Хозяевами положения на шоссе оказались итальянцы — Аттилио Павеси и Гульельмо Сегато заняли два первых места в командной гонке, которая проходила в живописнейшем пригороде. Трасса вилась над берегом моря и финишировала в Санта-Монике, являвшейся резиденцией кипоманатов.

На окончательном распределении мест в велосипедном турнире, конечно, случилось то обстоятельство, что многие ведущие гонщики Европы не смогли, как и 28 лет назад, собрать денег, чтобы оплатить проезд через Атлантику. Но тем не менее борьба на олимпийских трассах была напряженной, и медали и очки нашли своих владельцев. Ими стали:

Гит с места.

1. Э. Грай (Австралия) — 1 минута 3,0 секунды;

2. Я. ван Эгмонд (Голландия) — 1.13,3;

3. Ч. Рампелберг (Франция) — 1.13,4.

Спринтерская гонка.

1. Я. ван Эгмонд (Голландия);

2. Л. Кайллот (Франция);

3. Б. Пеллизари (Италия).

Тандем.

1. Т. Перрин — Л. Кайллот (Франция);

2. Э. Чамберс — С. Чамберс (Великобритания);

3. Х. Кристиансен — В. Гервин (Дания).

Гонка преследования на 4 километра.

1. Италия — 4 минуты 63,0 секунды;

2. Франция — 4.55,7;

3. Великобритания — 4.56,0.

Шоссейная гонка на 100 километров. Командное первенство.

1. Италия — 7 часов 27 минут 15,2 секунды;

2. Дания — 7:38.50,2;

3. Швеция — 7:39.12,6.

Личное первенство.

1. А. Павеси (Италия) — 2 часа 28 минут 05,6 секунды;

2. Г. Сегато (Италия) — 2:29.21,4;

3. Б. Бритц (Швеция) — 2:29.45,2.

* * *

XI Олимпийские игры открылись в Берлине 2 августа 1936 года и продолжались две недели. 4069 спортсменов из 49 стран съехались в столицу Германии.

Программа велосипедных состязаний не претерпела изменений по сравнению с последними Играми. Следует отметить, что заметно улучшились результаты, показанные на треке.

Гит с места.

1. А. ван Флит (Голландия) — 1 минута 12,0 секунды;

2. П. Джоржет (Франция) — 1.12,8;

3. Р. Карш (Германия) — 1.13,2.

Спринтерская гонка.

1. Т. Меркенс (Германия);

2. А. ван Флит (Голландия);

3. Л. Кайллот (Франция).

Тандем.

1. Германия;

2. Голландия;

3. Франция.

Гонка преследования на 4 километра. Командное первенство.

1. Франция — 4 минуты 45,0 секунды;

2. Италия — 4.51,0;

3. Великобритания — 4.52,6.

Шоссейная гонка на 100 километров. Командное первенство.

1. Франция — 7 часов 39 минут 16,2 секунды;

2. Швейцария — 7:39.20,4;

3. Бельгия — 7:39.21,0.

Личное первенство.

1. Р. Карпенти (Франция) — 2 часа 33 минуты 05,0 секунды;

2. Ю. Лапеби (Франция) — 2:33.05,2;

3. Э. Нивергельт (Швейцария) — 2:33.05,8.

Несмотря на высокие спортивные достижения во многих видах спорта, в частности отметим результаты выдающегося негритянского спринтера Джесси Оуэнса, завоевавшего в Берлине четыре золотые медали, на XI Олимпийских играх «господствовал дух милитаризма и нацизма» — именно такую через много-много лет МОК дал оценку Играм в Берлине, приведя эти слова в бюллетене, посвященном 60-летию олимпийского движения.

Через три года после того как погас огонь Олимпиады в Берлине, вспыхнул огонь всемирной войны, захвативший все континенты и уничтоживший в своей ненасытной топке миллионы человеческих жизней...

* * *

В летописи Олимпийских игр против цифр «XII» и «XIII» написано: «Не состоялись»... Проведению Игр, пропагандирующих дружбу и смелость, молодость и здоровье, помешала вселенская бойня...

* * *

XIV Олимпиада состоялась в 1948 году в Лондоне и считалась самой представительной за всю историю. На Британские острова слетелись, приехали и приплыли 4689 участников из 59 стран мира. На Игры не получили пригла-

шения команды Германии и Японии, потому что именно эти страны развязали вторую мировую войну...

Организаторы Олимпиады не сумели построить олимпийскую деревню, и спортсмены жили в школах и военных казармах.

По-прежнему велосипедисты разыгрывали пять комплектов наград: четыре на треке и один — на шоссе. Гонки на шоссе проводились на дистанцию 199 километров 633 метра с личным и командным зачетом.

Посмотрим же последнюю таблицу соревнований, в которой нет имен советских велосипедистов:

Гит с места.

1. Дж. Дюпон (Франция) — 1 минута 13,5 секунды;
2. П. Нихан (Бельгия) — 1.14,5;
3. Т. Годвин (Великобритания) — 1.15,0.

Спринтерская гонка.

1. М. Гелла (Италия);
2. Р. Харрис (Великобритания);
3. А. Шандорфф (Дания).

Тандем.

1. Италия;
2. Великобритания;
3. Франция.

Гонка преследования на 4 километра.

1. Франция — 4 минуты 57,8 секунды;
2. Италия — 5.36,7;
3. Великобритания — 5.55,8.

Шоссейная гонка на 199,633 километра. Командное первенство.

1. Бельгия — 15 часов 58 минут 17,4 секунды;
2. Великобритания — 16:03.31,6;
3. Франция — 16:08.19,4.

Личное первенство.

1. И. Биаэрт (Франция) — 5 часов 18 минут 12,6 секунды;
2. Г. Фоортинг (Голландия) — 5:18.16,2;
3. Л. Вутерс (Бельгия) — 5:18.16,2.

* * *

В 1952 году Федерация велоспорта СССР вступила в Международный союз велосипедистов. Состязания и тренировки с сильнейшими зарубежными спортсменами на

мировой арене стали с тех пор регулярными. Медленно и верно советские гонщики поднимались к вершинам международного класса. Правда, нельзя не признать, что первое время наши велосипедисты предпочитали выступать командой ветеранов, проверенной на внутрисоюзной арене в течение десятилетий. Достаточно сказать, что в 1949 году тридцатилетний Игорь Ипполитов был самым молодым участником спринтерской гонки. А вот уже через два года Игорь Васильевич стал одним из самых «старых» претендентов на медали. Советский велоспорт молодец на глазах...

Мало кто сегодня помнит, что четырехкратный олимпийский чемпион по конькам Евгений Гришин слыл в начале пятидесятых годов одним из сильнейших спринтеров и на велодроме. Он не раз побеждал на международных соревнованиях, был серебряным призером первенства страны. Интересно отметить, что Гришин серьезно увлекся велосипедом уже после того, как установил мировой рекорд по скоростному бегу на коньках и получил звание заслуженного мастера спорта. Мы попросили Евгения Гришина вспомнить один из запомнившихся ему моментов велосипедных состязаний тех лет. Евгений Романович рассказал о том, как готовился к Олимпиаде-52. В финальном поединке жребий свел его с ветераном советского велоспорта И. Ипполитовым.

Монолог Евгения Гришина:

«В 1951 году на чемпионате страны в решающем заезде за звание чемпиона страны я встретился с Игорем Ипполитовым. Как ни странно, но мой азартный характер в ту минуту ничем не проявил себя. Слишком велик был авторитет Ипполитова, слишком недостижимым казался он — Игорь Васильевич Ипполитов — эпоха в нашем велосипеде!

— Ты же можешь стать чемпионом страны! — сказал перед стартом тренер Шелешнев — мой земляк, из Тулы.

— С меня хватит и серебряной медали.

— Почему? Что за безволие?

— Там же сам Ипполитов! — искренне признался я.

— Запомни, что свой заезд ты проиграл еще до выхода на старт! — сказал Шелешнев. — Никогда еще излишнее преклонение перед соперником не помогало спортсмену. Уважать надо обязательно, но не заискивать перед его прошлым! Впрочем, все это ты поймешь позднее.

Заезд наш был неповторим. Мы медленно пошли вперед — караулили друг друга. Наконец, Ипполитов стрельнул вперед. Он мчался и смотрел на меня из-под локтя. Неужели он боится?

Последний поворот. Если я не рискну сейчас — будет поздно! Делаю рывок, Ипполитов — весь внимание. Он не отпускает меня. Идем колесо в колесо. Сантиметр в сантиметр. Лишь на последнем отрезке каким-то чудом Ипполитов оказывается впереди — на толщину (представляете!), толщину трубки!

Больше у меня не было возможности победить Ипполитова на чемпионате страны — свой единственный шанс я упустил из-за безудержного преклонения перед авторитетом соперника.

Если бы я опередил Ипполитова, то, наверное, и велосипед перестал бы интересоваться мной. А поражение заставило отдалиться велосипеду целиком. Меня подогрело еще и ожидание предстоящих в Хельсинки Олимпийских игр, где я мог выступить, ибо после срыва на первенстве страны набрал такой ход, что у меня практически не стало соперников в стране.

Перед Олимпиадой мы получили новые велосипеды ХВЗ — это были лучшие отечественные машины. А приказ руководителей был таков: выступать в Хельсинки только на советских велосипедах!

Испытывая новый велосипед, я как-то встретился в одном заезде с Ипполитовым. В момент броска сломалась цепь. Я упал через голову — ударился о бетон трека. Почти месяц не мог спать нормально — не на чем было спать... Весь в зеленке, как водяной, тем не менее продолжал тренироваться. Однажды в Серебряном бору напугал своим внешним видом баскетбольную сборную страны. Девушки подумали, что перед ними настоящий леший — зеленый человек с костылем...

В эти дни как раз было первенство Советского Союза — выступил я неудачно. Но, помня мои заслуги, в олимпийскую команду меня все же включили. Причем — первым номером. Предложили стартовать в гите с места. В этом виде рекордсменом страны был Лев Ципурский. Я выиграл у него отборочные соревнования. После утомительных стартов нужно было два дня отдохнуть — всегда перед соревнованиями я отдыхаю два дня. Но в самую последнюю минуту кому-то взбрело в голову — устроить дополнительные отборочные старты. Я возмутился, но все же

пришлось выйти на старт. Проиграв заезд, оказался зрителем Олимпиады. Видел все-все соревнования. Радовался за первых советских олимпийских чемпионов. И было очень обидно, что, молодой и сильный, я оставался всего-навсего зрителем...

На следующий год я подготовился блестяще — меня заявили на чемпионате страны во всех гонках — в спринте, гите, командной гонке... Накануне чемпионата, опробуя машину, переломил пополам шатун, упал — ночь не мог спать. Ноги болели — их стянуло коркой... Ясно, что в таком состоянии мне не на что было надеяться... Еще один сезон пролетел...

В те годы совмещение коньков и велосипеда считалось нормальным явлением — почти все великие спортсмены прошлого добивались успехов в обоих видах спорта. Но... К началу пятидесятых годов объемы тренировок резко возросли. И все же даже самые опытные специалисты не находили в моих увлечениях вреда. Владимир Прошин даже подбадривал меня:

— До 25 лет можешь смело совмещать!

Бедой моей было то, что оба вида спорта я любил бесконечно и преданно. Брошу велосипед. Приду на трек — посмотреть. Психую:

— Да что он делает? — это о чем-то неумелом маневре. — Ну и тактик!

Возвращаюсь домой. Собираю велосипед — и на трек. Снова начинаю тренироваться.

Для меня все годы было пыткой смотреть на велосипед со стороны... То же самое происходило с коньками...

В 1953 году я последний раз выступил на Всемирном фестивале — занял второе место, уступив Фоучеку, будущему серебряному призеру Олимпиады в Мельбурне... После этого старта уже окончательно расстался с велосипедом».

* * *

Оглядываясь сегодня на события 25-летней давности, наверно, нельзя не признать, что состав велосипедной дружины нашей страны на XV Олимпиаде был не самым лучшим. Многие молодые спортсмены остались за бортом команды, им не доверили право защищать честь советской школы велоспорта, сославшись на их якобы неопытность...

А некоторым гонщикам, таким, как Гришин и Чижиков, будущим заслуженным мастерам спорта, удалось завоевать путевку в Хельсинки, прехать на Олимпиаду, но... быть на ней зрителями... Также наблюдателями стояли на трекке молодые преследователи Х. Яппиш и В. Работягов, глядя, как не выдерживал скорости в командной гонке немолодой уже Николай Матвеев, как к середине дистанции выдыхался Валерий Мешков...

До сих пор слышится нам хриловатый голос радиокментатора Вадима Сиявского, который вел репортаж с шоссейной трассы, проложенной близ пригорода финской столицы Кепюле...

Мы узнали, что финская дорога была очень узкой — до 4 метров, что по обочинам трассы рос колючий кустарник, образуя как бы естественную изгородь.

Мы услышали, что справа и слева от шоссе шли линии железной дороги и что два «горбых» моста вышались над ровной гладью.

И еще нам сообщили, что дистанция была разбита на расстояние 187 километров 204 метра и что спортсменам предстояло преодолеть 17 кругов по 11 километров 12 метров.

Вначале даже такой спокойный объективный человек, как Сиявский, вел репортаж взволнованно, говорил о традициях советских велосипедистов, всегда борющихся до последнего сантиметра дистанции, но...

Когда через пять часов после старта снова дали слово Сиявскому, его голос узнать было трудно. Вадим Святославович сухо сообщил, что советские шоссейники выступили крайне неудачно, что лишь один Евгений Клевцов сумел финишировать и занять 40-е место...

Позднее мы прочитали в газетах, что борьба на трассе шла бескомпромиссная, что советские спортсмены до 13-го круга катились в числе лидеров... А там случилось то, что так часто происходит на шоссе. Не совладав с рулем на узком четырехметровом отрезке, на крутом повороте при въезде на мост через железную дорогу упал один из спортсменов — и сразу же образовался «завал». К сожалению, из-за роковой ошибки французского велосипедиста пострадали наши спортсмены — Владимир Крючков и Анатолий Колесов. Немного приотставший Евгений Клевцов чудом избежал травм, хотя его тоже проташило по шершавому наждаку шоссе...

Верный долгу товарищества, видя, что его друзья оказались в беде, Клевцов стал поджидать Крючкова и Колесова. Но...

...Анатолий Колесов после падения бежал с велосипедом почти два километра до пункта технической помощи. Можно представить его состояние, когда он получил новую машину. Толя сел в седло и попытался догнать счастливицков, избежавших падения и ушедших на много километров вперед. Компанию Колесову составили два неопытных японских спортсмена... Конечно же, Анатолий не в силах был продолжать борьбу — и руководство делегации разрешило ему сойти с трассы...

А Володя Крючков сам исправил небольшой дефект велосипеда и влился в четвертую группу «неудачников», отставших и еще пытавшихся продолжать борьбу. Он сражался отчаянно, по целому километру вел без передышки весь караван. Спортсмены разных стран отсиживались за его широкой спиной, но, когда Володя уступал первую позицию, чтобы хоть чуть-чуть передохнуть, они резко сбавляли темп...

Очевидно, задача многих иностранных велосипедистов была одна — доехать до финиша. Хотя как-нибудь, но доехать, чтобы остаться в истории... Володя же Крючков был воспитан по-другому — он привык бороться, трудиться в поте лица, он знал девиз советских олимпийцев: «Только вперед, только на линию огня, только через трудности к победе и только к победе!..»

Ни один сегодняшний велосипедист, на наш взгляд, не имеет права осудить Крючкова, когда он сошел после 15-го круга... Володя еле слез с седла — он попробовал, стоя на обочине, прокрутить колесо — вращения не было... Позднее механики выяснили, что во втулке раскололось несколько стальных шариков... А ведь с таким дефектом, когда крошился металл, Володя ехал 25 километров!.. Не его вина в том, что итоговый протокол обо всем рассказанном выше сохранил лишь одну фразу: «В. Крючков (СССР) сошел с трассы...»

Оставшись в одиночестве, поняв, что товарищи уже не смогут поддержать его, Женя Клевцов бросился в погоню за лидерами... Один на шоссе — не воин... Эта истина известна давно. Олимпийская трасса лишней раз подтвердила народную мудрость — Клевцов отстал от победителя на двадцать минут...

Олимпиада есть Олимпиада... Каким смелым спринте-

ром был О. Дадунашвили, когда он выступал на всесоюзной арене! И каким робким он оказался в Хельсинки... Неужели его пугал красновато-коричневый бетон, плохо зачищенный и похожий на терку... Конечно, нег! Отар не проявил в Финляндии даже половины той энергии, которой он отличался, он и на одну треть не включил тех скоростей, которыми славился в Тбилиси... Как начал он свой заезд, так и финишировал третьим. А ведь он был единственным спринтером — наш Дадунашвили...

Для Олимпиад требовался характер железный, злой, честолюбивый. Пусть нелегкий, пусть бескомпромиссный, но только незаурядный человек мог добиться на Олимпиаде успеха... Мы ведь не случайно на страницах этой главы дали выговориться Евгению Гришину — на наш взгляд, в те годы он был как раз тем спринтером и мастером гита, который боролся бы в Хельсинки до конца, но... ему довелось лишь смотреть, как один за другим проиграли в спринте Дадунашвили и в гите Ципурский...

Пройдет еще немного времени — и руководители велосипедного спорта сделают резкий поворот в сторону молодых гонщиков, введут в составы сборной страны новичков, доверят им право выступать на труднейших международных соревнованиях, но все это будет потом, когда эхо Олимпиады в Хельсинки уже отгремит, когда технические результаты стартов на велодроме и шоссе Кепполе останутся только достоянием истории.

Вот они, горькие строки из олимпийского протокола XV Игр:

Гит на 1000 метров с места.

1. Р. Мокридж (Австралия) — 1 минута 11,1 секунды — олимпийский рекорд;

2. М. Мореттини (Италия) — 1.12,7;

3. Р. Робинсон (ЮАС) — 1.13,0;

4. К. Кортони (Аргентина) — 1.13,2;

5. Д. Мак-Келлоу (Великобритания) — 1.13,3;

6. И. Йонитце (Румыния) — 1.14,4;

И. Хансен (Дания) — 1.14,4;...

12. Лев Ципурский (СССР) — 1.15,2.

Спринт.

1. Э. Сакки (Италия) — последние 200 метров за 12 секунд;

2. Л. Кокс (Австралия);

3. В. Потцернхайм (ФРГ).

Остар Дадунашвили (СССР) занял 3-е место в предварительном заезде и 2-е место — в утешительном.

Тандем.

1. Австралия — последние 200 метров за 11 секунд;

2. ЮАС;

3. Италия.

Гонка преследования на 4 километра.

1. Италия — 4 минуты 46,1 секунды;

2. ЮАС — 4.53,6;

3. Великобритания — 4.51,5;

4. Франция — 4.51,9;...

14. СССР (Валерий Мешков, Василий Федин, Николай Матвеев, Валентин Михайлов) — 5 минут 00,1 секунды.

Шоссейная гонка на 190,4 километра.

1. А. Нойель (Бельгия) — 5 часов 6 минут 03,4 секунды;

2. Р. Гронделар (Бельгия) — 5:06.51,2;

3. Э. Циглер (ФРГ) — 5:07.47,5;

4. Л. Виктор (Бельгия) — 5:07.52,0;

5. Д. Бруни (Италия) — 5:10.54,0;

6. В. Дзукконелли (Италия) — 5:11.16,5;...

40. Евгений Клевцов (СССР) — 5:23.34,0.

Владимир Крючков и Анатолий Колесов не закончили дистанцию, Николай Бобаренко дисквалифицирован.

Командные результаты на шоссе по сумме времени трех гонщиков.

1. Бельгия — 15 часов 20 минут 46,6 секунды;

2. Италия — 15:33.27,3;

3. Франция — 15:38.58,1;

4. Швеция — 15:41.34,3;

5. ФРГ — 15:43.50,5;

6. Дания — 15:48.02,0.

Сборная СССР (Е. Клевцов, В. Крючков, А. Колесов и Н. Бобаренко) осталась без зачета.

На XV Олимпиаде был установлен рекорд — в столицу Финляндии приехали 5867 посланцев со всех континентов.

В велосипедных соревнованиях принимал участие 281 гонщик из 36 стран мира. Зачетных очков смогли добиться лишь представители одиннадцати стран, а обладателями медалей стали спортсмены 7 сборных.

Советская команда не сумела завоевать в велосипедном турнире ни одного очка... Неровной и шершавой были как трасса шоссейников, так и полотно велодрома.

Итоговая таблица состязаний XV Игр выглядела так:

Место	Страна	Медалей			Мест			Всего	
		золотых	серебряных	бронзовых	IV	V	VI	медалей	очков
1	Италия	2	2	1	—	1	1	5	31
2	Бельгия	2	1	—	1	—	—	3	22
3	Австралия	2	1	—	—	—	—	3	19
4	ЮАС	—	2	1	—	—	—	3	14
5	ФРГ	—	—	2	—	1	—	2	10
6	Франция	—	—	1	1	—	—	1	7
7	Великобритания	—	—	1	—	1	—	1	6
8	Аргентина	—	—	—	1	—	—	—	3
9	Швеция	—	—	—	1	—	—	—	3
10	Дания	—	—	—	—	—	2	—	2
11	Румыния	—	—	—	—	—	1	—	1

* * *

Забегая вперед, мы уже оговаривались, что после тяжелого поражения на велосипедных трассах XV Олимпиады были сделаны решительные выводы: составы команд резко омолодилось. В молодежь поверили — и она начала оправдывать это доверие.

Первые успехи гонщиков пришли в 1953 году на дружеских спортивных играх молодежи в Румынии. В гите на 1 километр отличился юный Ростислав Варгашкин, индивидуальную гошку преследования выиграл Олег Борисов, в хорошем стиле первенствовали в командной гонке на 4 километра Вадим Бахвалов, Валерий Мешков, Василий Федин и Ростислав Варгашкин, серебряную медаль в сиринте завоевал в труднейшем поединке с двумя будущими олимпийскими призерами — чехословаками В. Махеком и Л. Фоучеком вернувшийся на полотно трека Евгений Гришин...

Впервые за всю историю велоспорта наши шоссейники выступили за рубежом в командной гонке на 100 километров. Сборная отлично начала борьбу, но неожиданная слу-

чайность — выехавшая на шоссе повозка — не позволила Е. Немытову, В. Крючкову, Р. Чижикову и В. Вершинину завоевать медали. Они финишировали только шестыми.

В мае 1954 года советские спортсмены стартовали в Велогонке Мира. Неопытные, не знающие сложной арифметики многодневных состязаний, шоссейники сумели занять лишь шестое место. Но даже это место можно было расценить как успех дебютантов.

Через два года советские спортсмены сумели выиграть Велогонку Мира и вернуться на Родину с лавровыми венками. Их встречали словно чемпионов мира...

Напомним имена и фамилии мужественных первопродцов: Виктор Вершинин — капитан команды, Ростислав Чижиков, Николай Колумбет — первым из советских шоссейников выигравший этап в гонке, Владимир Крючков, Евгений Клевцов и Павел Востряков. Всем шестерым было присвоено звание заслуженных мастеров спорта.

Нужно ли говорить, как много значил успех на Велогонке Мира для роста популярности велоспорта?! Если вспомним те далекие годы, когда международных состязаний, где участвовали советские спортсмены, было раз два — и обчелся, то нужно признать — по своей значимости Велогонка Мира входила в первую пятерку важнейших турниров, наряду с первенствами мира и Европы по хоккею с шайбой и чемпионатом континента по легкой атлетике...

Словом, хотелось верить, что лавровые венки, привезенные с трассы Варшава — Берлин — Прага, станут той самой первой ласточкой, которая на крыльях своих приносит весну. Хотелось верить...

Шоссейники готовились к XVI Олимпиаде самоотверженно, не жалея сил, они поклялись, что на этот раз не вернуться без зачетных очков...

Серьезно тренировались и мастера на треке. Наша команда на Олимпиаде в Австралии выглядела внушительно: Р. Варгашкин, В. Леонов, Б. Романов, Б. Савостин, Р. Чижиков... Думал ли кто-нибудь, что этой сильной и молодой команде удастся завоевать всего одно очко? Так же, как и прославленным шоссейникам... Снова Олимпиада показала свой коварный характер...

До 1956 года Олимпийские игры проводились только на двух континентах — в Европе и Северной Америке. Австралия стала третьим материком, над которым прозвучали слова олимпийской клятвы.

Велосипедная программа XVI Игр открылась заездами спринтеров. От девятнадцати стран, выразивших желание выставить своих гонщиков, могло выступать только по одному представителю. Борис Романов, очень талантливый и самобытный тульский велосипедист, уверенно победил в предварительном заезде бразильца А. Аржентона и спринтера из Южно-Африканского Союза В. Шарделоу. В четвертьфинале Бориса поджидал новозеландец У. Джонстон. Два поединка не выявили преимуществ: в первом заезде победил новозеландец, во втором восторжествовала тактика Романова, совершившего длинный и резкий рывок с предпоследнего виража. Борис так стремительно умчался вперед, что Джонстон смог только увидеть спину туляка...

Третий заезд... Победитель получает право бороться за медаль, победитель приносит в копилку сразу же три очка. Можно понять волнение, которое охватило такого впечатлительного гонщика, как Романов. Он почему-то забыл все «азы» спринта, построил тактику заезда неразумно — и был должным образом наказан... Три очка для своей сборной заработал новозеландец. Борис перешел в ряды зрителей...

А звание олимпийского чемпиона уверенно завоевал француз М. Руссо — чемпион мира 1956 года, лишь недавно пришедший на трек с шоссе, где ему не удалось пробиться в ряды лидеров. Как видим, смена велосипедных специализаций пошла французам на пользу.

Силы лучших спринтеров XVI Игр распределились следующим образом:

1. М. Руссо (Франция) — последние 200 метров за 11,4 секунды;
2. Дж. Пезенти (Италия);
3. Р. Плуг (Австралия);
4. У. Джонстон (Новая Зеландия).

Борис Романов (СССР) выбыл в четвертьфинальном заезде.

После поражения Б. Романова надежды спринтеров мог оправдать дуэт тандемистов, который составили Ростис-

слав Варгашкин и очень интересный тульский гонщик Владимир Леонов.

В предварительном заезде наша пара встретилась сразу с двумя соперниками — однофамильцами из Новой Зеландии У. и Г. Джонстонами и американцами Д. Росси и И. Фергюссоном. В заезде произошел беспрецедентный случай: американцы, которые отлично понимали, что им не удастся добиться победы, решили «помочь» новозеландцам. Два экипажа, объединившись, не дали возможности советскому тандему занять позицию, удобную для быстрого финиша.

На протяжении шести кругов шла маневренная борьба, во время которой Владимир и Ростислав должны были думать лишь об одном — как бы не сорваться вниз с крутого, в 37 градусов виража... Американский тандем все время оказывался на пути советского экипажа. Новозеландцам же, таким образом, была открыта «зеленая улица» для победы...

В утешительном заезде Варгашкин и Леонов померялись скоростями со спринтерами из Объединенной германской команды Г. Циглером и Ф. Ньюсе. За полтора круга до финиша советские спортсмены, пытаясь обойти немецкую «колесницу» слева, не совладали с рулями и упали вниз...

К сожалению, при этом они сбили и своих соперников. На этот раз падение обошлось без увечий, но, увы, наши гонщики выбыли из дальнейшей борьбы.

А победителями стали австралийцы И. Бровне и Т. Мерчент, которые перехитрили чехословацкую пару В. Махека и Л. Фоучека.

Окончательные итоги этих поучительных состязаний таковы:

1. Австралия;
2. ЧССР;
3. Италия;
4. Великобритания...

Команда СССР (Ростислав Варгашкин — Владимир Леонов) выбыла в $\frac{1}{8}$ финала.

Уроки Мельбурна были учтены нашими спринтерами, когда они готовились к следующей Олимпиаде — Риму-60, где сумели завоевать медали. Но об этом речь впереди...

В споре сильнейших гитовников мира приняли участие 24 спортсмена. Итальянец Л. Фаджин, стремительно начав

гонку, выдержал бурный темп до последнего сантиметра и финишировал с олимпийским рекордом — 1 минута 09,8 секунды. Вторым был неутомимый Л. Фоучек, завоевавший вторую серебряную награду. Наш Борис Савостин выглядел на дистанции скованно, так и не сумев взять себя в руки, после того как засиделся на старте и потерял драгоценные секунды. Но даже показав время 1 минуту 12,3 секунды, Борис поделил пятое место с англичанином А. Дансоном и уругвайцем Л. Серра.

Савостин принес в копилку сборной СССР первое очко, которое завоевали велосипедисты на двух Олимпиадах. Казалось, что значит это единственное очко в общем зачете, когда национальные сборные набирали по 600 очков?! Нет, оно много значит и весит много: ведь оно было первым...

Места в турнире гитовиков распределились так:

1. Л. Фаджин (Италия) — 1 минута 09,8 секунды — олимпийский рекорд;
2. Л. Фоучек (ЧССР) — 1.11,4;
3. А. Свифт (ЮАС) — 1.11,6;
4. У. Скэрф (Австралия) — 1.12,1;
5. А. Дансон (Великобритания) — 1.12,3;
Борис Савостин (СССР) — 1.12,3;
Л. Серра (Уругвай) — 1.12,3.

Командную гонку на 4 километра советская четверка начала с победы над бельгийцами, показав 4 минуты 51,4 секунды. Результат этот настораживал — обычно советская сборная проходила дистанцию секунд на десять быстрее.

В четвертьфинале нам противостояла команда Великобритании. Англичане выглядели в заезде увереннее и свежее. Применяя тактику смены лидера через полкруга, они проводили этот маневр очень четко, все время поддерживая высокую скорость. Победа заслуженно досталась нашим соперникам. Результат же 4.53,2, показанный советской командой, стал пятым. А в командной гонке за пятое место очков не дается...

Снова, как и в Хельсинки, наши спортсмены проехали по треку туристами, но если в Хельсинки нас отделяло от границы лишь трехчасовое путешествие на скором поезде, то в 1956 году мы забрались очень далеко — плыть из Австралии на Родину нужно было не менее трех недель... Многовато и дороговато, если вспомнить о нулевом багаже в графе «медали»...

Золотые награды в командной гонке увозила, бесспорно, сильнейшая в тот год сборная Италии. Ее стремительному взлету не помешало даже падение в четвертьфинальном заезде Д. Пицалли и его вынужденная «отставка». Победив втроем, итальянцы затем дополнили свои ряды спринтером В. Гаспареллой и завоевали первое место.

Итоги командной гонки на 4 километра в Мельбурне:

1. Италия — 4 минуты 37,4 секунды;
2. Франция — 4.39,4;
3. Великобритания — 4.42,2;
4. ЮАС — 4.43,8.

Команда СССР (Виктор Ильин, Владимир Митин, Ростислав Чижиков, Эдуард Гусев) выбыла в 1/4 финала.

* * *

Состязания по велоспорту завершались в Мельбурне шоссейной гонкой на 187,73 километра.

Трасса начиналась милях в десяти от города. Шоссе было покрыто хорошим асфальтом. Профиль дистанции не изобиловал подъемами и спусками. Погода стояла роскошная — яркая и солнечная. На награды претендовали 88 гонщиков из 28 стран.

Велосипедный марафон начался в 10 часов утра. Советская команда — Николай Колумбет, Анатолий Черепович, Виктор Вершинин и Виктор Капитонов — все время держалась в группе лидеров.

Девять кругов продолжалась спокойная гонка: фавориты выжидали, выбирая время для рывка...

Сигнал к атаке подал Эрколе Бальдини, прославленный итальянец, мастер гонок на треке на дистанцию 4 километра. Он резко рванулся в конце девятого круга. Его голубая рубашка удалялась и удалялась от велокаравана, а никто не мог пуститься в погоню за итальянцем, ибо остальные трое товарищей Бальдини хитроумно маневрировали в «головке» гонки, не давая никому из 84 спортсменов отрядиться вдогонку за смельчаком...

Бальдини, у которого до Мельбурна был коронный рывок лишь на четырехкилометровой дистанции, в олимпийской гонке превзошел самого себя. Предпоследний круг — 17 километров 16 метров — Эрколе преодолел за 28 минут 12 секунд.

На десятом круге советскую сборную ждала первая неудача — отстал капитан команды В. Вершинин, много сил отдавший тому, чтобы в ходе гонки координировать действия своих товарищей. При этом Виктор изматывал самого себя беспощадными рывками.

В конце десятого круга — за двадцать километров до заветной белой черты — сломалось колесо у Капитонова. Пока меняли машину, караван унесся вперед...

На последнем подъеме спортсмен из ГДР Густав Адольф Шур приложил нечеловеческие усилия, чтобы догнать Бальдини. Он развил такую скорость, что за ним никто не сумел удержаться. Но порыв его, никем не подхваченный, скоро иссяк.

Бальдини закончил дистанцию за 5 часов 21 минуту 17 секунд... Советская сборная по сумме мест стала только шестой. Первое место было присуждено французской команде.

Турнир шоссейников остался для советских гонщиков огорчительным воспоминанием: четверо здоровых мужчин завоевали всего одно очко, в то время как один Владимир Куц принес в копилку четырнадцать (!), подарив своей стране две золотые медали...

Посмотрим протокол олимпийской шоссейной гонки:

1. Эрколе Бальдини (Италия) — 5 часов 21 минута 17 секунд;

2. А. Жейр (Франция) — 5:23.16,0;

3. А. Джексон (Великобритания) — 5:23.16,0;

4. Х. Тюллер (ОГК) (ГДР) — 5:23.16,0;

5. Г. А. Шур (ОГК) (ГДР) — 5:23.16,0;

6. А. Бриттейн (Великобритания) — 5:23.40,0;...

15. Анатолий Черепович (СССР) — 5:23.50,0;

16. Николай Колумбет (СССР) — 5:23.50,0;...

32. Виктор Капитонов (СССР) — 5:30.45,0;...

35. Виктор Вершинин (СССР) — 5:34.21,0.

Командные результаты определялись по сумме мест трех гонщиков:

1. Франция — 22;

2. Великобритания — 23;

3. ОГК (ГДР и ФРГ) — 27;

4. Италия — 36;

5. Швеция — 47;

6. СССР (Анатолий Черепович, Николай Колумбет, Виктор Капитонов) — 63.

Общая таблица велосипедного турнира в Мельбурне выглядела уже более приятно для советских гонщиков. Среди 28 сборных, боровшихся за призы, наши спортсмены заняли 8-е место, хотя и набрали всего 2 очка. Но шаг вперед, робкий, незначительный, за четыре года между XV и XVI Играми все же был сделан. В этом нетрудно убедиться, если проанализировать итоги австралийского турнира:

Место	Страна	Медалей			Мест			Всего	
		золотых	серебряных	бронзовых	IV	V	VI	медалей	очков
1	Италия	3	1	1	1	—	—	5	33
2	Франция	2	2	—	—	—	—	4	24
3	Великобритания	—	1	2	1	1	1	3	18
4	Австрия	1	—	1	1	—	—	2	14
5	Чехословакия	—	2	—	—	—	—	2	10
6	Объединенная германская команда	—	—	1	1	1	—	1	9
7	Южно-Африканский Союз	—	—	1	1	—	—	1	7
8	СССР	—	—	—	—	—	2	—	2

* * *

Невеселые плыли наши гонщики на теплоходе «Грузия» из Мельбурна во Владивосток. Нельзя сказать, чтобы они завидовали славе Владимира Куца или Ларисы Латыниной, Виктора Чукарина или Геннадия Шаткова, Льва Яшина или Анатолия Ильина — знаменитым олимпийским чемпионам... Нет, просто обидно было сознавать, что огромный труд миллионов советских велосипедистов, тысяч тренеров, которые работали в секциях во всех уголках страны — от Калининграда до Тихого океана, весь этот труд не находил выражения в конкретных очках и медалях... А ведь время возвращать долги уже наступило...

«Подождем до Рима!» — если бы гонщики сказали так, это можно было расценить как самоуспокоение. Но оно не

могло быть у людей сильных и мужественных, каковыми испокон веков считались гонщики.

«Победим в Риме!» — вот какую цель поставили перед собой велосипедисты, обдумывая уроки Мельбурна... А «Грузия» между тем медленно взбиралась вверх по сетке меридианов и параллелей... И до XVII Олимпиады в тот момент оставалось уже меньше трех лет...

**«ВСЕ СВОИ ТРАВМЫ
И ВСЕ СВОИ РАДОСТИ
МЫ УВЕЗЛИ С СОБОЙ...»**

**Рим-60, Токио-64 и Мехико-68,
увиденные глазами первого олимпийского
чемпиона**

«От Гроттаросса до Крылатского» — так называлась статья, опубликованная в газете «Правда» в июне 1977 года. Прочитаем выдержки из нее.

«В Московском Доме кино состоялся первый вечер встреч спортсменов и деятелей искусств. Вечера организуются Федерацией спортивного кино Спорткомитета СССР и Союзом кинематографистов СССР и посвящены Олимпиаде-80.

Погас свет в Московском Доме кино — и на экране, раскаленные до сорока пяти градусов, всплыли олимпийский Рим и шоссе Гроттаросса... На всех 175 километрах 38 метрах велосипедной дистанции толпы итальянцев — 700 тысяч римлян ждут победы своего соотечественника Ливно Трапе...

Бежит кинолента, возвращая нас в 29 августа 1960 года. Бежит расплавленный асфальт. Падают от перенапряжения гонщики, пробуют подняться, умоляют: «Посадите меня в седло». И в этом аду, на крутом подъеме, когда все спортсмены стараются сберечь силы, вперед вырвался Виктор Капитонов. Сухопарый, как джигит, с пшеничными волосами, еще даже не тридцатилетний, он озорно «улизнул» от соперников... Лишь один из 180 велосипедистов принял вызов москвича — человек, олицетворяющий собой надежду итальянского велоспорта, Трапе поддержал атаку...

Мы видим через 17 лет на экране титаническую схватку двух быстрейших гонщиков тех лет. Мы все время следим, как камера оператора крупным планом показывает Трапе. Крупным планом лишь он — фаворит Италии. Это его имя белой масляной краской написано на полотне дороги. Это ему режиссер Ромоло Марчеллини решил посвя-

тить значительную часть кинокартины «Большая Олимпиада». Трапе впереди на 15 метров... Капитонов приподнимается в седле — для него, кажется, рушится небо, он ничего не видит, кроме упрямой, неподдающейся финишной черты...

Дрогнула, дрогнула рука оператора, снимавшего финишное мгновение. Диктор, выручая режиссера, говорит, что Капитонов выиграл «полколеса». Счастливого олимпийского чемпиона несут на руках дровья. А он, кусая соленые губы, глотая огненный воздух, как глотает его глубоководная рыба, выброшенная на берег, взволнованно спрашивает: «Слушай, значит, мы выиграли?» Он не говорит: «Я победил!» Капитонов знает: без команды, без друзей он бы не добился этого успеха. В велоспорте один гонщик на шоссе не воин...

Когда вспыхнул свет в зале, народный артист РСФСР, лауреат Государственной премии Станислав Ростоцкий сказал:

— Позвольте через 17 лет после Римской олимпиады представить друг другу героя тех лет Виктора Капитонова и режиссера, запечатлевшего его спортивный подвиг, Ромоло Марчеллини...

Удивленные неожиданным сюрпризом, Капитонов и Марчеллини взглянули друг на друга. «Погрузнел ты, Виктор!» — сказал режиссер. «Семнадцать лет — шутка ли?» — ответил Капитонов.

— У меня вопрос к коллеге, — сказал Ростоцкий. — Почему все-таки мы не увидели последнего финишного рывка москвича?

— Виноват, — развел руками Марчеллини, — я был уверен в победе своего соотечественника... Капитонов... Ох, этот Виктор... С его победой Россия вошла в парадную дверь мирового велоспорта...

— Виноват, прежде всего, конечно, Капитонов, — под аплодисменты зала произнес Ростоцкий, — и как хочется, чтобы он еще раз оказался таким же «виноватым» в Москве-80, когда его ученики откроют программу Олимпийских игр на трассе в Крылатском...

Вечер в Московском Доме кино был первым из серии встреч спортсменов и деятелей искусства. Первый раз, воспользовавшись стоп-кадром, мы побывали на одной из 21 прошедших Олимпиад... И снова слышали оглушительную тишину. И рапидная съемка повернула все, только что рассказанное, и, ускоряя и ускоряя движение, в мелькаю-

щей нерезкости растворился Рим, Гроттаросса, спицы колес, лица Трапе и Капитонова...

Марчеллини сказал в тот вечер, что в Неаполе и Флоренции, по всей солнечной Италии мальчишки до сих пор играют в «Капитонова». А я вспомнил свою недавнюю поездку в Калинин — на родину олимпийского чемпиона, — там волжские ребята, седлая «железных коней», также мечтают об олимпийской славе», — писал корреспондент «Правды».

Разговор с Марчеллини подарил мне как бы... путешествие в юность... Глядя на финиш шестидесятого года, я вспомнил борьбу, которую вел когда-то на трассах всех пяти континентов — борьбу с ветром, с соперниками, иногда — с отчаянием... Год за годом — борьбу... Все возрастающие скорости — и борьба, борьба, борьба... И редкие удачи на финишах... И снова — терпение, боль, борьба...

И все это для того, чтобы долгожданная, она, наконец, пришла — победа!

...Ты стоишь на самой высокой ступеньке пьедестала почета под прицелом разнокалиберных объективов. Советский флаг медленно ползет по флагштоку, и советский Гимн звучит знакомо и торжественно. Победа! Ни с чем не сравнимое мгновенье, ради которого потрачено немало лет и сил. И только теперь, когда все позади, ты понимаешь, что ради такого мгновения стоило жить!

Кому же дано побеждать?..

Я прожил в спорте большую и долгую жизнь. Побеждал сам, знал многих чемпионов и рекордсменов. Это были непохожие друг на друга люди — разных характеров, убеждений, профессий, способностей. Но что бы там ни было, всех их без исключения отличала великая преданность спорту, то самое качество, без которого (особенно сегодня) немислимы победы.

Убежден, что сегодня успехов на трассах могут добиться лишь люди, способные подчинить спорту всего себя, все свои интересы. Кстати, такие вот фанатики и с арены не сходят очень долго. Для них срок жизни в спорте — 12—15 лет — закон. И наоборот, я знал очень многих людей, прекрасно одаренных от природы, которые, однако, ничего не добились, потому что не сумели правильно организовать свою жизнь, удержаться от соблазнов. Нет, конечно, нужды становиться аскетом, но жертвовать кое-чем приходится ежечасно. Многих отпугивают эти жертвы. Но что они значат перед мигом победы?! Перед тем мигом,

в который, к примеру, я вырвал полколеса на финише дистанции в 175,38 километра олимпийской гонки в Риме у итальянца Трапе. И сейчас, став тренером, оглядываясь на прошлое, я не жалею ни одного дня, отданного спорту, хотя бы уже потому, что пережил радость победы.

Кадры «Большой Олимпиады»... Август, год 1960-й. Ах, какая была гонка! Не та, групповая, принесшая золотую олимпийскую медаль, а та, командная, позволившая советской четверке подняться на третью ступеньку пьедестала почета. Мы знаем настоящую цену бронзовой награде. Вспоминаю: это был ад. 45 градусов в тени, ни малейшего ветерка и бесконечная лента шоссе. Мы сражались отчаянно. Мы — это Юрий Мелихов, Алексей Петров, Евгений Клевцов и я. Как четко отлаженный механизм, доведя до автоматизма систему «взаимозаменяемости», мчался по трассе квартет в красных рубашках, вызывая удивленные вопли итальянской публики. О эти итальянцы... В стране, где велосипед является национальным видом спорта, где он затмил футбол и прочее, знают толк скорости. А мы дали бой «Скуадра адзурра», настоящий, жестокий. И, кто знает, не случилось тогда с Петровым несчастья... За 20 километров до финиша он получил тепловой удар и оставшуюся часть пути даже не помнит, как ехал... Итальянцам было легче: Итальянцев обливали водой. А нас почему-то нет. Мы помогали Петрову, как могли: вылили ему на голову последние глотки драгоценной влаги. Он этого не помнит. Он и после финиша еще два дня лежал в постели...

В протоколах XVII Олимпиады после 26 августа остались такие строки:

Командная гонка на 100 километров. Трасса Виа Кристофоро Колумбо.

1. Италия (А. Болетти, О. Коглиатти, Д. Форнони, Л. Трапе) — 2 часа 14 минут 33,53 секунды;

2. Объединенная германская команда (Г. А. Шур, Э. Адлер, Э. Хаген, Г. Лерке) — 2:16.56,31;

3. СССР (Юрий Мелихов, Алексей Петров, Евгений Клевцов, Виктор Капитонов) — 2:18.41,67;

4. Нидерланды — 2:19.15,71;

5. Швеция — 2:19.36,37;

6. Румыния — 2:20.18,91.

Впервые в истории советского велоспорта гонщики получили медали на Олимпиадах. Для начала награды были лишь бронзовыми.

Через несколько дней я снова вышел к линии старта. Вместе с теми 142 гонщиками, которые тоже мечтали о победе. Меня не смущали надписи на асфальте: «Трапе! Трапе!» Я старался не прислушиваться к реву толпы, гудящей одно: «Трапе! Трапе!»; как выяснилось позже, 700 тысяч римлян болели в тот день за своего соотечественника — Трапе.

Дорога стремительно бежала к горизонту, и до 119-го километра все шло благополучно. Я мчался в числе первых, а рядом — Сайдхужин, Мелихов, Клевцов. Я не оглядывался, хотя знал, нет, скорее чувствовал, что позади хитрой лисой юлит Трапе. Широкая автострада швырнула спортсменов в круговорот спусков, и в этот миг на бешеной скорости у меня родилось озорное желание — «улизнуть» от соперников. 8 километров я несся в одиночку. Потом до меня стали долетать обрывки непонятных фраз. Оглянулся. Так и есть — Ливио Трапе догонял меня, окруженный эскортом мотоциклистов. Над трассой висел сплошной рев. Еще бы: человек, олицетворявший собой надежду итальянского велоспорта, сам Трапе, устремился в атаку. Я подождал его. Как-никак, а вдвоем легче. За нами бежало солнце, яростное и жгучее. Сбившись в сумятице гонки со счета кругов, я неожиданно рванулся к финишу, вложив в рывок весь запас сил. Опытные гонщики утверждают, что подобный спурт можно совершить лишь однажды. Я его совершил: рванулся вперед с такой силой, что в тот миг мог обогнать курьерский поезд. И поднял руки в победном приветствии. И вдруг увидел глаза Шелешнева. И не поверил в свою ошибку. «Все,— колкой дрожью пронеслось,— все». А голову — не поднять. И руки, как ватные. И ноги не пошевелить... Все отдано этому ошибочному рывку. Все! И вдруг оказалось, что я ошибся на целый круг: двенадцать с половиной километров мне еще «пилить и пилить» под безжалостным римским солнцем... А как крутить? И как бороться? В ту минуту, как мне позднее рассказали, к тренеру Леониду Михайловичу Шелешневу подошел французский корреспондент и спросил: «В чем дело?» Шелешнев почесал густые, еще не седые брови: «Капитонов решил совершить пробный финиш — потренироваться...»

Но вы знаете, что я грубо ошибся и подвел тем самым команду, которая, работая на меня, сдерживала стремительный бег колесниц основной группы, давая мне и Трапе возможность разыграть золотую и серебряную медали...

Через 17 лет смотрю гонку на экране: Трапе мчится один. Трапе впереди на добрых 500 метров. Я догонял его, догонял. За два километра до финиша мы опять вместе. Но Трапе хитрит. Он машет головой, не желает лидировать, а сзади уже слышен характерный «стон» сотен колес...

Трапе бросается вперед из-за моей спины, и сразу между нами образовался просвет в 15 метров. И вновь пришлось его догонять. Когда сравнялись, я устремился влево, но итальянец закрыл дорогу. Тогда, поднявшись с седла, я ринулся вправо, туда, на простор, и соперник уже не смог мне помешать.

Рушилось небо. Я ничего не видел: так отчаянно жаждал победы! Во второй раз вихрем налетел на эту упругую, неподдающуюся финишную черту...

Победа советской сборной записана в историю Олимпийских игр:

Групповая гонка на 175 километров 38 метров. Шоссе Гроттаросса.

1. Виктор Капитонов (СССР) — 4:20.37,0;
2. Ливио Трапе (Италия) — 4:20.37,0;
3. В. ван дер Берген (Бельгия) — 4:20.57,0;
4. Юрий Мелихов (СССР) — 4:20.57,0;
5. Й. Козма (Румыния) — 4:20.57,0;
6. С. Газда (Польша) — 4:20.57,0;...
33. Евгений Клевцов (СССР) — 4:20.57,0;
34. Гайнан Сайдхужин (СССР) — 4:20.57,0.

Думаю, не обвинят меня в нескромности, если я еще раз воспользуюсь стоп-кадром и остановлю волнуемое мгновение августа шестидесятого... И пусть снова возникнет оглушительная тишина... И пусть рапидная съемка повернет все, только что рассказанное, и мы снова, только в обратном порядке, переживем финиш Олимпиады-60.

Лента будет ускорять и ускорять движение... В мелькающей нерезкости постепенно растворится Рим, шоссе Гроттаросса, лицо Трапе, спицы колес...

Сколько раз я видел эти кадры, но каждый раз волнуюсь, словно это не я, а кто-то другой бешено мчится по педалям. И знаете, почему волнуюсь? Римская олимпиада до сих пор остается высшим достижением наших шоссейников на всех семи Играх, где мы стартовали. Посчитаем: я — чемпион, Юрий Мелихов — четвертый в той гонке, да плюс еще — бронзовые медали за командную победу...

Снова слышится перестук коробочек и шипенье шин по расплавленному асфальту. И снова возникает поле стадиона. И идет после командной гонки по его зеленому ковру Леша Петров. Добредает до нас, радостных, и падает без сознания. Все силы, до последней малости, остались там — на трассе...

К сожалению, групповую гонку один из сильнейших финишеров мира — Петров — ехать не мог... Нет, он не сошел с дистанции, просто мы, товарищи, не разрешили ему выйти на старт... 45-градусная жара в тот день убила на трассе датского олимпийца Кнуда Энемарка Енсена. Тогда мы не знали, что гонщик принял стимулирующий препарат — и сразу его жизнь повисла на волоске... Что заставило Кнуда Енсена принять допинг? Может быть, речь шла о каких-то баспословных призах, обещанных ему после победы на родине? Может быть, он договорился с кем-то из хозяев велосипедных фирм, которые бизнес ставят выше человеческой жизни?.. Реклама тех или иных марок машин, стремление к наживе, желание быстрее обеспечить себе старость — вот, видимо, те мотивы, которые заставили молодого спортсмена стать самоубийцей...

Нет, в 1960 году журналисты еще не придумали эффективной фразы, будто бы сказанной умирающим чемпионом мира 1965 года среди профессионалов Томом Симпсоном: «Посадите меня в седло». Енсен умер тихо, так и не проговорившись, какую дозу опасного допинга он принял.

Но вернемся к рапидной съёмке. Как договаривались, посмотрим снова финиш, только в обратном порядке...

Позади 175 километров изнурительного пути под беспощадно палящим солнцем. И осталось лишь ничтожное расстояние до финишной черты. Какне-то метры — всего тридцать восемь! Но они самые трудные и самые решающие.

Трапе неистово рвется к финишу. Кто может остановить итальянца, если он у себя на родине? Кто может остановить его, если Италия — страна велоспорта, давшая миру великих гонщиков?!

Я не помню, о чем подумалось в тот момент, когда Трапе стремительно ринулся из-за моей спины к заветной черте. Наверное, ни о чем. На это уже не было ни сил, ни времени. Вперед вели только внутренняя собранность, воля и жажда победы. Все последние километры гонки я жил неотвратимостью этого момента. Нервы были напряжены до крайности, чувства обострены. Я «поймал» рывок Тра-

пе, в следующую секунду приподнялся в седле, раскручивая педали и раскачивая машину из стороны в сторону. И было здесь драматическое мгновение равновесия, когда рули сравнялись. А потом я пересек финиш на полколеса впереди итальянца.

Помню, я вцепился в руль, как в спасательный круг, который должен был помочь мне продержаться в бушующем море так неожиданно пришедшей славы.

В тот же день корреспондент агентства Франс Пресс передал по телексу фразу, которая вошла позднее во все книги по Римской олимпиаде: «С победой советского офицера Виктора Капитонова Россия входит через парадную дверь в цитадель большого международного велоспорта».

Тогда на вопрос одного из журналистов: «Стоит ли ради крохотной медальки вот так ломаться?» — я ответил: «Да, стоит! Говорят, что в обыденной жизни спорт служит человеку. Конечно же, служит, когда смотришь на спорт как на средство активного отдыха, развлечения. Но когда под прицелом рекорды и победы, тут уж роли меняются — человек должен служить спорту. Иначе ничего не получится».

Для меня это были не просто слова. Казалось, что я имею моральное право высказать эту мысль.

В олимпийском Риме меня нашел известный писатель Пьер-Паоло Пазолини.

— Что вы получите за свою победу? — спросил он.

— Очень много! — я рассмеялся.

— Что же все-таки вы получите за победу? — Пазолини улыбнулся и нетерпеливо наклонился вперед.

Как ответить? Ведь магнитофон уже включен...

— Что я получу за победу? Наверное, самое большое, что можно получить в нашей стране — уважение народа!

Думается, в этом ответе и заключается ответ на вопрос: «Где я нашел силы, чтобы совершить повторный рывок?»

Ох, годы! Время неумолимо отделяет от меня Рим августа шестидесятого...

Как давно это было. Написаны книги о тех днях, о тех победах. Произнесены не однажды высшие слова. Например, «подвиг». Непросто сказать это громкое слово. Ценой его часто бывает сама жизнь. И все же Пазолини тогда, 17 лет назад, написал, что в Риме Капитонов совершил спортивный подвиг во имя Родины! В своем репортаже литератор отмечал: «простота биографии олимпийского чем-

пиона, бесхитрость его судьбы, схожесть с сотнями тысяч судеб других советских людей. И наверное, уже в этой простоте и бесхитрости можно и нужно искать ответы на вопросы: «Как он сумел? Где нашел в себе силы?»

А мне и в самом деле припомнилась своя жизнь — простая, обычная. Рос в Калининe. Окончил там школу. Работал слесарем. Увлекался конькобежным спортом. Так — для себя — «крутил «вело». Однажды попросили выступить на городских соревнованиях в велокроссе на 20 километров. Кросс, к своему и всеобщему удивлению, выиграл. С этого и началось...

— Какую победу вы считаете самой важной для себя? — спросили меня однажды. Подумав, я ответил:

— Таких побед, пожалуй, две. Первую я одержал еще мальчишкой в родном городе сразу же после войны... Тогда все было первым. Я в первый раз по-настоящему сел на велосипед, в первый раз участвовал в серьезной велогонке и в первый раз победил, получив в награду плитку постного сахара. Выступая за заводскую команду, я, по существу, открыл для себя спорт. Взялся за руль — и... до сих пор не могу выпустить... А вторую победу одержал через пятнадцать лет — на Олимпийских играх 1960 года в Риме. Как известно, дорожке золотых олимпийских медалей наград в спорте не существует. Да и, признаться, никогда в спорте мне не было так трудно, как 29 августа 1960 года...

В том году в Риме стояла необычайная жара. Термометры показывали 40 градусов в тени. Асфальт дышал из-под колес машин раскаленной печью. Трековые гонщики, свободные в тот день, стояли на трассе с ведрами воды. Поливали меня безбожно — и все равно хотелось пить.

Помню, после Рима я говорил одному журналисту: «Мечтал о глотке воды. Кручу педали, а перед глазами: Волга. Холодная, чистая. Поблескивает. И еще тележка с мороженым...» Я неизменно хотел победить. Это было, как жажда. Объясню все просто: «Чувствовал — есть силы, ну и ушел». Но, наверное, не так просто обстояло все на самом деле. Сил уже не оставалось. В крайнем случае их было едва ли больше, чем у других. Больше было желания. Была еще Волга, с которой для меня начиналась Родина, команда, в которой выступал, велоспорт, которому служил. Была, наконец, страпа, за спортивную честь которой вышел сражаться на шоссе. Всего этого, разумеется,

не мог предусмотреть обозреватель Бобэ, считавший таких, как мы, русских людей, самоубийцами.

...Да, за мной даже не погнались. И я ушел довольно далеко. Но потом один из той группы, которую я покинул, — итальянец Трапе — понял, что шутки плохи, что у меня хватит выносливости, злости и терпения бороться за победу до конца.

И Трапе пустился вдогонку. Я увидел его, когда обернулся на подъеме, где-то далеко-далеко позади группы, потом пустынная черная лента шоссе и на ней — в середине — пригнувшись к рулю, — итальянец. Грамотнее, разумнее, логичнее было подождать его, потому что, уходя от группы, я знал, что кто-то примет вызов. И этот кто-то будет главным соперником.

Сейчас, размышляя о той гонке, я думаю, что избран был единственный путь к победе. Только атака! Ничто другое не могло принести победы! И не случайно соперником на последнем этапе борьбы оказался итальянец. Это мог быть Тонуччи, Трапе, Вентурелли. Не важно, кто именно, но обязательно итальянец. Все восемь кругов гонки искал я его, чтобы увидеть, чтобы сразиться лицом к лицу, и нашел.

Не буду снова рассказывать, как шли вместе. Дальше все известно. Была наша победа. И еще позже тот вечер с Пазолини. Кстати, в своем репортаже Пазолини оказался не совсем прав. На Родине меня ждали не только цветы, но и самая высокая правительственная награда, которая вручается только за большие заслуги перед народом и страной, — орден Ленина.

Мне, двадцатисемилетнему, был выдан такой аванс, что становилось тревожно: «А чем еще порадовать Родину?» Жизнь ведь только началась.

* * *

На Римской олимпиаде успех шоссейников поддержали гонщики на треке, завоевавшие три бронзовые награды. В заездах гитовиков отличился Ростислав Варгашкин; дружно и уверенно выступал экипаж спринтеров на тандемах — Борис Васильев и Владимир Леонов; лишь один поединок проиграли мастера командной гонки преследования — Альберт Бельгард, Станислав Москвин, Виктор Романов и Леонид Колумбет, но проигрыш этот был, так сказать, «почетным»...

«Большим сюрпризом для всех был прогресс русских

гонщиков на треке, — передало агентство Франс Пресс. — Представители Советского Союза в гонке преследования очень упорно боролись с итальянцами в полуфинале, победили французов и заняли третье место. Стиль русских, как шоссейников, так и трековиков, совершенствуется. По-видимому, советские велогонщики переживают «эру великого развития». На смену одной силе у них пришла гибкость, без которой русские велосипедисты в гонке преследования не смогли бы показать такое время на скоростном олимпийском велодроме».

Трек «Олимпико» был построен на одном из семи холмов Рима. Полотно выложили из продольных деревянных полос шириной по 7 сантиметров. Длина трека равнялась 400 метрам, из которых на долю виражей приходилось 270,62 метра. Ширина полотна, вместе с нейтральной полосой, была больше 8 метров.

Состязания Олимпиады открыл голландец П. ван дер Таув, который установил олимпийский рекорд, промчавшись тысячу метров за 1 минуту 9,2 секунды. Сразу стало ясно, что высокие рекомендации, выданные треку представителями УСИ, будут оправданы. Двадцать тысяч зрителей, собравшихся на трибунах, стали ждать нового мирового рекорда. Разумеется, они верили, что установит его «звезда» итальянского велоспорта — Санте Гайардони...

До восьмого заезда время, показанное представителем «страны тюльпанов», оставалось лучшим. Но спортсмен из Объединенной германской команды Д. Гизелер, хорошо взяв старт и держа скорость до последнего метра, зафиксировал 1 минуту 8,72 секунды.

Не успели утихнуть аплодисменты, как выстрел стартера отправил в тысячеметровый путь Ростислава Варгашкина. Слава начал резвее всех — 600 метров преодолел за 40,8 секунды. Следующие двести метров он не сбавлял скорости. 54,19 секунды потребовалось Варгашкину, чтобы пройти 800 метров.

160 прожекторов, установленных на восьми мачтах, ровным светом наполнили чашу велотрека. Советский гонщик шел на очень высокий результат, но... на последней прямой, преодолевая чудовищную усталость, Слава допустил ошибку — он перестал контролировать свой ход — и его переднее колесо постепенно ушло направо. Варгашкин финишировал в четырех метрах от бровки. Представьте, сколько лишних метров проехал он, если учесть, что гипотенуза всегда длиннее любого катета? И все же Слава

финишировал с результатом, который никогда еще не показывал ни один из советских гитовиков: 1 минута 8,86 секунды — новый рекорд Советского Союза...

Самым последним ушел на дистанцию Санте Гайардони. Невысокий — 168 сантиметров, плотный, массивный, имевший вес 80 килограммов, Санте так мощно прокрутил весь километр, что сразу же пали все лучшие результаты — мировой и олимпийский рекорды, секунды Гизелера и Варгашкина. Когда позднее мы проанализировали график заезда Гайардони, то установили, что на первых шестистах метрах итальянец на 0,3 секунды отставал от графика Варгашкина... Если бы не та оплошность Славы на последней прямой...

Но, как бы то ни было, до сегодняшнего дня ни одному из советских спортсменов не удалось не только превзойти, но и повторить результат Варгашкина на Олимпийских играх — В. Логунов через четыре года был лишь 9-м, С. Кравцов в 1968 году и Э. Рапп в 1972 году остались только 8-ми...

В свете всего вышесказанного достижение Ростислава Варгашкина приобретает еще большее значение. За успехи на XVII Олимпиаде Р. Варгашкин был награжден орденом «Знак Почета».

Первая шестерка спортсменов, давших зачетные очки в копилку национальных сборных, была такой:

Гит на 1000 метров. Велодром «Олимпико».

1. С. Гайардони (Италия) — 1 минута 07,27 секунды (новый мировой рекорд);

2. Д. Гизелер (ОГК) (ФРГ) — 1.08,75;

3. Р. Варгашкин (СССР) — 1.08,86 (новый рекорд СССР);

4. П. ван дер Таув (Нидерланды) — 1.09,20;

5. Дж. Чемпен (Австралия) — 1.09,56;

6. А. Аржентон (Бразилия) — 1.09,96.

* * *

В тот же день, когда Варгашкин получил бронзовую награду, восхождение к третьей ступеньке пьедестала почета начали мастера гонок на тандемах — туляк Владимир Леонов и москвич Борис Васильев. Их путь к медалям был трудным. Достаточно вспомнить, что в заезде одной восьмой финала они встретились с молодыми, но очень сильными спортсменами из Голландии — М. Паулем и М. Геррит-

сеном. Тренером наших соперников был неоднократный чемпион мира Арие ван Флит, человек, для которого в велосипедном спринте секретов не существовало. Было и еще одно «отягщающее» обстоятельство — Володя Леонов год назад уже встречался в одном спринтерском заезде с 17-летним М. Паулем и... проиграл юному гонщику. А нужно ли говорить, как долго спринтеры помнят поражение?

Лишь на последней прямой Леонов и Васильев догнали голландцев и, опередив их на неуловимое мгновение, вышли в четвертьфинал.

По регламенту состязаний семь победителей заездов продолжали борьбу дальше, а восьмой их соперник определялся в утешительных заездах. Голландцы отлично выступали в Риме, обыграв дуэт австралийцев — олимпийского чемпиона Мельбурна Я. Брауна и одного из сильнейших спринтеров мира Г. Смита. Пройдя последние 200 метров за 11 секунд, голландцы вошли в восьмерку сильнейших.

В четвертьфинале Леонова и Васильева поджидали английские гонщики, репутация которых на международной арене считалась очень высокой. Е. Томпсон и Д. Хиндлей в предварительных заездах показали самый лучший результат на последней двухсотметровке.

Кандидат педагогических наук Аркадий Седов так рассказывает об этом увлекательном поединке:

«Спортсмены Великобритании, вместо того чтобы на старте занять место у бровки, которое обязывает их вести гонку, встают на середину полотна трека. Наши гонщики просят судью предложить англичанам занять положенное им место. Но судья находит возможным не перемещать английских велосипедистов, заявляя:

— Какое это имеет значение? Ведь в следующем заезде им все равно придется лидировать.

Однако лидирование в первом заезде тактически не выгодно нашим спортсменам, и они находят прекрасный выход. В. Леонов и Б. Васильев становятся на старте почти у самого барьера. Таким образом, англичане все же оказываются ближе к центру трека и вынуждены первыми начинать гонку. Это сказывается на их состоянии. Они заметно нервничают. За 500 метров до финиша советские спортсмены резко увеличивают скорость, обходят гонщиков Великобритании при входе в предпоследний вираж, немного прижимают их к бровке и затем постепенно уходят вперед. На финише разрыв составляет около 15 метров...

Следующий заезд. Теперь лидируют наши спортсмены. На втором вираже они немного поднимаются вверх, в результате чего несколько теряют скорость. Англичане, шедшие вплотную сзади, не могут быстро среагировать на этот маневр и «выкатываются» вперед. Советская пара снова занимает вторую позицию. А дальше повторяется то же, что произошло и в предыдущем заезде. Вторая победа дает право на выход в полуфинал. А это уже минимум четвертое место и три очка.

В полуфинале хозяева Олимпиады — итальянцы встретились с голландцами. В первом заезде Г. Бегетто и С. Бьянкетто блестяще побеждают М. Пауля и М. Герритсена. В повторном поединке итальянцы отлично маневрируют, все время контролируют положение, заставляя голландцев рисковать и нервничать. За полтора круга до финиша из-за ошибки М. Пауля происходит столкновение двух «колесниц». Голландцы получают серьезные травмы и уже не могут бороться за бронзовые медали с советской командой, которая в полуфинале проиграла немецким гонщикам Я. Симону и Л. Стаберу.

Известие о присуждении советской сборной третьего места встречено аплодисментами на «Олимпико»: болельщики, конечно, отлично помнили, что еще вчера Васильев и Леонов красиво опередили двух голландцев в предварительном заезде...

Чемпионами Олимпийских игр, к величайшей радости римских «тиффози», стали итальянцы. Это была третья победа итальянских велосипедистов в Риме — первые золотые медали были, как вы помните, получены в командной шоссейной гонке и в гите на треке.

Призовые же места у тандемистов распределились следующим образом:

1. Италия (Г. Бегетто — С. Бьянкетто);
2. ОГК (ГДР) (Я. Симон — Л. Стабер);
3. СССР (Владимир Леонов — Борис Васильев).

Голландские спортсмены не вышли на старт заезда за 3-е место.

После этих состязаний специалистов велоспорта захватил чисто «спортивный» азарт: «Сумеют ли гонщики Италии завоевать все «золото» велосипедного мира?» Для этого им необходимо было выиграть турниры в командной гонке на треке, состязания в спринте и групповой шоссейной гонке.

Финальные соревнования в командной гонке и спринте

состоялись в один и тот же день. Итальянская газета «Коррьере делла спорт», делая прогнозы об исходе командных гонок преследования на 4 километра, писала: «Основными фаворитами в командных зачетах будут спортсмены Италии, Франции и, может быть, гонщики Великобритании». Как видите, советских преследователей даже не назвали.

После предварительных состязаний советская четверка — Станислав Москвин, Альберт Бельгард, Леонид Колумбет и Виктор Романов — имела четвертый результат — 4 минуты 40,48 секунды. Для того чтобы по-настоящему оценить эти секунды, напомним: сборная СССР стартовала до 16 часов, когда нещадно припекало солнце и ветер гулял по треку. Те команды, которые стояли выше нас в турнирной таблице, например итальянцы (4.38,41), французы (4.38,46), проводили свои заезды после семнадцати часов, когда солнце уже скрылось за козырьком трека, а ветер устал и стих... Плюс ко всему во время заезда советских и бельгийских гонщиков у наших соперников из-за поломки велосипеда сошел участник. Продолжать же борьбу втроем бельгийцы не смогли и стали по очереди покидать полотно трека. Но при этом они несколько раз нарушали правила — и тормозили неукротимый бег советской сборной... Кажется, что здесь такого: «Предварительный результат — четвертое или пятое место, или первое, или восьмое? Предварительный же результат!..» Правила состязаний преследователей таковы: в будущей борьбе в одних парах встречаются первая и восьмая команды, вторая и седьмая, третья и шестая, четвертая и пятая... Разумеется, в четвертьфинале лучше встретиться с более слабым соперником — с восьмой или седьмой командой. Хуже, когда приходится «схлестнуться» с той сборной, которую от тебя отделяют сотые доли секунды... А таковой командой оказалась голландская, занимавшая пятое место и проигрывавшая нам всего 0,16 секунды...

«СССР — Нидерланды»... В центре двух прямых трека стоят лампочки — красная и зеленая. Они загораются в тот момент, когда третий участник команды преследователей пересечет финишный створ... Так вот до предпоследнего круга красная и зеленая лампочки вспыхивали одновременно. Борьба шла за каждый миллиметр дистанции. На предпоследний круг голландцы пошли втроем — отстал четвертый участник. Но «мотор» сборной наших соперников — неоднократный чемпион мира Х. Нпйдам — вышел

на первую позицию и тащил за собой обессилевших товарищей. О, каким яростным был порыв Нийдама! Я отлично знал этого гонщика — он участвовал в шоссейных состязаниях и однажды проехал трассу Велогонки Мира... Когда он начинал свой коронный рывок, на его колесе трудно было усидеть.

Усилия Нийдама, кажется, увенчались успехом — обе команды почти одновременно пересекли финишные створы, расположенные на двух противоположных прямых трека.

Кому отдадут предпочтенье судьбы? Минуты ожидания катятся над умолкнувшим треком «Олимпико»... Наконец, на табло вспыхивает приятная для нашей сборной надпись: «СССР — 4 минуты 29, 97 секунды. Нидерланды — 4.29.98». Одна сотая секунды — вот пропуск в полуфинал!

А дальше были волнующие минуты, когда советская сборная половину дистанции на равных противостояла хозяевам состязаний — итальянцам, а потом, устав, снизила темп, благоразумно решив сэкономить силы для последнего заезда, в котором будет решаться судьба бронзовых медалей... Даже сейчас, с известного исторического расстояния, нельзя не признать правомерность этого трезвого решения. Конечно же, советские преследователи не могли тогда составить конкуренцию итальянцам, которых усиленно поддерживали двадцать тысяч темпераментных болельщиков на трибунах и сотни тысяч людей на улицах, ловивших радиотрансляцию с «Олимпико»...

Итальянцы показали феноменальное время — 4 минуты 28,88 секунды — так быстро еще никто не проезжал ни на одном из треков мира. Советская четверка тоже имела вполне приличный результат — 4.33,46.

Не прошло и часа, как диктор пригласил на полотно команды СССР и Франции для розыгрыша третьего — четвертого мест. В сборной наших соперников стартовал чемпион мира в индивидуальной гонке преследования М. Делатр. Казалось, он станет подлинным лидером, но, как это иногда бывает в спорте, сильнейший преследователь мира выглядел самым вялым в команде, не способным повести за собой товарищей.

А вот в советской сборной за эти пять минут вдохновение «посетило» ленинградца Станислава Москвина. Он стал не только сердцем команды и ее душой, он стал мозгом четверки — он сам лидировал по четыреста метров и зорко следил за темпом остальных гонщиков. И если кто-то

начинал сдавать, то Москвин снова брал на себя бремя лидирования...

Позднее Москвин станет одним из лучших преследователей мира — заслуженным мастером спорта, неоднократным чемпионом мира в командной гонке, семнадцатикратным победителем первенств страны. Он почти двадцать лет продержится в сборной СССР, и не просто будет числиться в списках участников, отъезжающих на состязания, нет, он всегда останется лидером. И уйдет Стасик из команды только в тот момент, когда почувствует, что уже не сможет больше удерживать скорости... Высокий (181 сантиметр), жилистый, без единой жиринки, Москвин лет двадцать имел один и тот же вес — 76 килограммов.

Во времена Рима-60 Стасику шел 21-й год. Учился Москвин в институте, получал стипендию, бегал в студенческую столовую. Двадцать лет в сборной! И каждый день — в течение двадцати лет — тренировки, занятия на станке, «трусца» по глубокому снегу, ссадины и пот... А ведь особыми физическими данными Станислав не отличался... В начале шестидесятых годов мы включали Москвина в сборную шоссейников — и он дважды побеждал в командном зачете на Велогонках Мира... Но все это будет потом, а первой драгоценной наградой Москвина была бронзовая медаль Олимпиады в Риме!

Бронзовые награды преследователей образца Рима-60 в течение 16 лет будут единственными наградами, завоеванными советскими гонщиками в этом увлекательном виде состязаний. Лишь в Монреале-76 мы поменяем «бронзу» на «серебро», но об этом — разговор впереди...

А на треке «Олимпико», как и ожидалось, «золото» досталось итальянцам, которые выиграли у занявших второе место спортсменов Объединенной германской команды, составленной целиком из гонщиков ГДР...

Командная гонка преследования на 4 километра.

1. Италия (Л. Ариенти, Ф. Теста, М. Волотто, М. Вична) — 4 минуты 30,90 секунды;

2. ОГК (ГДР) — 4.35,78;

3. СССР (Альберт Бельгард, Станислав Москвин, Виктор Романов, Леонид Колумбет) — 4.34,05;

4. Франция — 4.35,72.

Посмотрите на технические результаты командной гонки преследования, вспомните о великолепном результате советской сборной в поединке с командой Италии (4.33,46) и, наверное, вы повторите слова тренера нацио-

нальной сборной Италии Гвидо Коста, которые он сказал перед заездом СССР — Италия: «Очень жаль, что советские и итальянские гонщики не смогут встретиться в финале — один из двоих теряет надежды на золотые медали... Конечно, я верю в успех своих спортсменов, но следует отметить, что именно советские преследователи всегда являются для нас наиболее трудным соперником...»

Да, сложись по-иному жеребьевка олимпийского турнира, и, глядишь, медали пробы более высокой, чем «бронза», могли уехать в СССР. Но снова приходится повторять это пресловутое «если»... Завоевав четвертую золотую медаль в велосипедном спорте, итальянцы были полны решимости завоевать и остальные две медали...

«Золотой дождь», казалось, не «изменит» сборной Италии. Гонки в спринте еще раз подтвердили это мнение — Санте Гайардони завоевал золотую медаль, установив своеобразный рекорд: за один месяц Санте стал чемпионом и рекордсменом мира, а затем и дважды чемпионом XVII Олимпиады, навсегда вписав свою фамилию в летопись своеобразных рекордсменов Олимпиад всех времен: две золотые медали из двух возможных!

Спринт. Велодром «Олимпико».

1. Санте Гайардони (Италия);
2. Л. Стеркс (Бельгия);
3. В. Гаспарелла (Италия);
4. Р. Бэнч (Австралия).

Советские гонщики Имант Бодниекс и Борис Васильев выбыли в $\frac{1}{8}$ финала.

* * *

После того как завершились состязания на треке и семь итальянских олимпийских чемпионов С. Гайардони, Г. Бегетто, С. Бьянкетто, Л. Арненти, Ф. Теста, М. Волотто и М. Вична выехали на полотно велодрома, держа за четыре угла развернутое итальянское знамя, диктор объявил о том, что велосипедная программа Римской олимпиады завершится групповой гонкой на шоссе Гроттаросса, где наиболее вероятным претендентом на «золото» является олимпийский чемпион в командной гонке на 100 километров Ливно Трапе... Да, для полной и абсолютной победы итальянцам не хватало лишь этой медали — в гонке индивидуальной, в гонке, завершающей велосипедный турнир... Вся Италия готовилась чествовать победителя этих состязаний

ний — его имя заранее написали на домах, колоннах, мостовых, это имя я слышал каждую минуту: «Трапе! Трапе! Трапе!..»

Чем завершилась групповая гонка — вы уже знаете... Полколеса преимущества принесли золотую медаль советским спортсменам — мне удалось «нокаутировать короля» велосипедных гонок, человека, уже заранее давшего согласие на переход в профессионалы в ранге двукратного олимпийского чемпиона... Потом Трапе пришлось срочно менять условия перехода в «профессиональную конюшню». Оказывается, успех советских гонщиков резко снизил престиж итальянца, а велосипедная дружина хозяев состязаний не могла похвастаться абсолютной победой...

Распределение очков и медалей в велоспорте на XVII Олимпиаде наглядно иллюстрирует эта таблица:

Страны	М е д а л е й			М е с т			В с е г о	
	з о л о - т ы х	с е р е б - р я н ы х	б р о н - з о в ы х	IV	V	VI	м е д а - л е й	о ч к о в
Италия	5	1	1	—	—	—	7	44
СССР	1	—	4	1	—	—	5	26
ОГК	—	4	—	—	—	—	4	20
Бельгия	—	1	1	—	—	—	2	9
Австралия	—	1	—	—	—	—	1	5
Великобритания	—	—	—	1	—	—	—	3
Румыния	—	—	—	—	1	1	—	3
Франция	—	—	—	1	—	—	—	3
Швеция	—	—	—	—	1	—	—	2
Польша	—	—	—	—	—	1	—	1

На Олимпиаде в Риме советская команда вошла «в парадные двери» мирового велоспорта. За четыре Олимпиады, прошедшие после Рима, нашей дружине больше ни разу не удавалось набрать 26 очков, хотя программа Игр и была расширена в Токио, Мехико и Мюнхене.

* * *

Велосипедный турнир в Токио-64 был самым представительным за всю историю Олимпийских игр: МОК впервые включил в программу розыгрыш медалей в индивидуальной гонке преследования на 4 километра на треке. Те-

перь велосипедисты боролись за семь комплектов наград. Советская делегация, естественно, рассчитывала, что гонщики внесут значительный вклад в общую копилку очков и медалей. Основания для оптимизма были: шоссейники два года подряд уверенно выигрывали Велогонки Мира, которые президент УСИ Адриано Родони называл неофициальными чемпионатами мира по многодневным гонкам, причем мы отлично выступали и в личном зачете — в 1961 году Юрий Мелихов был первым, я — вторым, через год лавровый венок завоевал Гайнан Сайдхужин. Успешно выступали мы и в командной гонке на чемпионате мира 1963 года, завоевав впервые в истории советского велоспорта бронзовые награды на первенстве планеты... Не отставали от нас и трековики — в 1963 году они вернулись с чемпионата мира с двумя медалями — первой за все годы золотой наградой за командную гонку и первой серебряной, завоеванной Станиславом Москвиным в индивидуальной гонке преследования. В спринте уверенно заявлял о себе двадцатилетний тбилисец Омар Пхакадзе, отличные скорости в гите на 1 километр показывал москвич Виктор Логунов, хорошо смотрелся экипаж на тандемах — Имант Бодниекс и Виктор Логунов... Словом, настроенные у мастеров велоспорта, когда они улетали на остров Хонсю, было отличным. Меня, тридцатилетнего, тренеры не заявили в состав команды, и я поехал в Токио-64 туристом — уж больно не хотелось пропускать олимпийский турнир. Был я в то время, как говорится, на хорошем ходу и рассчитывал еще не раз выступать за сборную страны в будущем. Поэтому мне необходимо было видеть своими глазами, как пойдет борьба за олимпийские медали...

Признаться, как и большинство специалистов, я ожидал, что советские шоссейники успешно выступят на трассе Хатиодзи. И вот 14 октября на скользком и грязном шоссе состоялась командная гонка. Четверка наших гонщиков на старте выглядела внушительно — Юрий Мелихов, Алексей Петров, Гайнан Сайдхужин, Анатолий Олизаренко — все богатыри, рыцари терпения, бойцы, проверенные на всех дорогах планеты... Через 2 часа 28 минут 26 секунд после выстрела стартера мы узнаем, что четверо классных спортсменов, объединенных в один квартет — это еще не команда.

Став через много лет тренером, я понял, как трудно подобрать четверку, которая стала бы единым организмом, работающим, словно машина. Да, да, пусть вас не смущают

эти слова — именно так: в командной гонке побеждает лишь та четверка, которая работает, как хорошо отлаженный, отрегулированный механизм...

Жаль, что в Токио так не получилось. Трое были энергичны, настойчивы, неукротимы, а четвертый выпадал из этого ансамбля. И этим четвертым оказался прославленный ас Гайпан Сайдхужин.

Перед началом Олимпиады-64 главный тренер сборной страны Леонид Михайлович Шелешнев, выступая на страницах журнала «Спортивная жизнь России» с олимпийскими прогнозами, писал:

«Наша команда провела интенсивную подготовку к Олимпийским играм. Количество тренировок и нагрузок, по сравнению с первоначальным планированием, выросло на 30—35 процентов.

Часто любители велоспорта проявляют тревогу по поводу готовности наших шоссейников. Эта тревога понятна. Но я должен сказать, что сейчас мы находимся в лучшем положении, на лучшем рубеже, чем перед Римом. Этому способствовала целенаправленная подготовка, большой опыт участия в различных состязаниях. Вот что показывает динамика результатов наших велосипедистов по участию в стокилометровой гонке на чемпионатах мира и Олимпийских играх. В 1960 году мы командой закончили дистанцию за 2:18.41,67, показав среднечасовую скорость 42 километра 895 метров. В 1963 году — соответственно: 2:06.23,05 и 46 километров 441 метр. Последние результаты намного выше тех, которые показали победители Олимпийских игр и чемпионата мира 1962 года в командном зачете.

Чтобы рассчитывать на успешное выступление в Токио в командной гонке на 100 километров, нужно иметь состав команды, способный в хороших условиях проходить стокилометровую дистанцию за 2 часа 06,00 минуты — 2 часа 07,00 минуты.

В настоящее время мы имеем гонщиков, которые смогут подготовиться к такому результату и вести борьбу за первое место в этом виде соревнований».

Мы готовы... Мы можем... Мы обязаны... Слова, слова, слова... Заверения, обещания. Дух ожидания триумфа: «Гром победы, раздавайся!..» Тем неожиданнее был нокдаун — пятое место...

Выше нас оказались даже малоизвестные гонщики Аргентины.

Взгляните на итоговый протокол командной гонки на 109 километров 893 метра:

1. Нидерланды (Эверт Герардус Дольман, Иоханнес Пиетер, Гербен Карстенс, Хубертус Бальтазар Зут) — 2 часа 26 минут 31 секунда;

2. Италия — 2:26.55,0;

3. Швеция — 2:27.11,0;

4. Аргентина — 2:27.58,0;

5. СССР (Юрий Мелихов, Алексей Петров, Анатолий Олизаренко, Гайнан Сайдхужин) — 2:28.26,0;

6. Франция — 2:28.52,0.

Много неожиданностей и сюрпризов скрыто в этих строках — не правда ли? Так, например, олимпийские чемпионы — итальянцы — не смогли защитить своих почетных титулов; впервые в сборной Швеции мы увидели троих братьев Петтерссонов, усиленных Ханрином; так впервые южноамериканские велосипедисты опередили на шоссе европейцев...

После командных состязаний мы стали с нетерпением и волнением ждать групповой гонки. Восемь дней перерыва легли дополнительным психологическим грузом на плечи велосипедистов. 22 октября мы узнали невеселые итоги групповой шоссейной гонки на 194 километра 832 метра.

1. Марио Дзанини (Италия) — 4 часа 39 минут 51,63 секунды;

2. К. Роднан (Дания) — 4:39.51,65;

3. В. Годфруот (Бельгия) — 4:39.51,74;

4. Р. Билней (Австралия) — 4:39.51,74;

5. Х. Лопес (Испания) — 4:39.51,74;

6. В. Пеффген (Объединенная германская команда) — 4:39.51;...

40. Гайнан Сайдхужин (СССР) — 4:39.51,76;...

54. Анатолий Олизаренко (СССР) — 4:39.51,81;...

58. Юрий Мелихов (СССР) — 4:39.51,81;...

60. Алексей Петров (СССР) — 4:39.51,81.

Что же произошло на трассе Хатиодзи. Главный тренер сборной СССР Л. Шелешнев через 12 лет так ответит на этот вопрос:

— Петров имел шанс повторить успех, достигнутый в Риме в групповой гонке. На предпоследнем круге трассы в Токио ушел от группы на труднейшем подъеме — тут он был большой мастер. И с ним испанец Лопес. К финишному кругу они опережали всех на 48 секунд. Казалось, цель близка. Но чего в гонке не бывает! У Петрова сломался

туклэцс, и он как бы захромал, работал одной ногой. Лопес в одиночку ничего не сумел сделать, группа догнала и его.

Необыкновенным был этот финиш. Подобного больше не помню. Представьте мчащуюся длинную ленту гонщиков, извивающуюся, как змея. 82 велосипедиста атаковали финиш, и разница во времени между первым и последним 0,2 секунды!

0,2 секунды — расстояние меньше длины велосипеда!

0,2 секунды — они зачеркнули труд тысяч советских велосипедистов и тренеров!

0,2 секунды — лучший наш гонщик занимал только соловьево место!..

* * *

Гонки на треке Хатнодзи, начавшиеся через два дня после «нокдауна» на шоссе, тоже ничем не порадовали советскую команду.

Гит — классическая гонка на один километр с места — не принесла нам ни одного зачетного очка. Виктор Логунов — средний представитель знаменитой велосипедной фамилии, старший сын многократного чемпиона страны Алексея Логунова — слишком перенервничал и в итоге показал лишь девятый результат. И если первую тройку составили чемпионы мира в различных велосипедных дисциплинах — Серку, Петтенелла и Трантен, с которыми, положив на сердце руку, Виктор не мог бороться на равных, то принести три зачетных очка Логунов должен был попытаться. Но... Олимпиада есть Олимпиада!

Взгляните на список призеров и спортсменов, давших своим национальным сборным очки для командного зачета:

Гит на 1000 метров. Велодром Хатнодзи.

1. Патрик Серку (Бельгия) — 1 минута 09,59 секунды;

2. Д. Петтенелла (Италия) — 1.10,09;

3. П. Трантен (Франция) — 1.10,42;

4. П. ван дер Таув (Нидерланды) — 1.10,68;

5. И. Пекка (ЧССР) — 1.10,70;

6. Л. Клэгес (ОГК) — 1.10,86;...

9. Виктор Логунов (СССР) — 1.11,04.

Обратите внимание на любопытную деталь: Логунов, мы говорили, сын чемпиона СССР, а олимпийский чемпи-

он в гите Патрик Серку — сын знаменитого профессионального бельгийского велогонщика.

Патрику в Токио было всего 20 лет. Интересно, что тренироваться юноша начал лишь в 15 лет, занимаясь и на шоссе, и на треке. Спринт и многодневные гонки — завидный диапазон. За первые четыре года Патрик выиграл 56 состязаний на шоссе и 6 раз завоевывал звание чемпиона Бельгии. Достигнув вершин, Серку целиком посвятил себя спринту. В 1961 году 17-летний дебютант неудачно выступил на первенстве мира. А через два года на треке «Рокур» в Льеже, у себя на родине, Патрик завоевал корону чемпиона мира в спринтерских гонках, побив знаменитых и, казалось, непобедимых итальянцев. На Олимпиаде в Токио Серку выступал в двух видах — гите и спринте.

16 октября, промчавшись по полотну велодрома Хатиодзи тысячеметровую дистанцию за 1 минуту 09,55 секунды, Серку стал олимпийским чемпионом. Такие скорости оказались не подвластны итальянцу Петтенелле и французцу Грантену.

А вот в спринтерской гонке счастье не улыбнулось бельгийцу. Чемпион мира 1963 года Серку встретился в четвертьфинале с победителем мировых первенств Петтенеллой и, проиграв, выбыл из борьбы.

21-летний рабочий птицефабрики Джованни Петтенелла все соревнования провел уверенно. Жребий не был особенно милостивым к Джованни. Если предварительные заезды не вызвали у итальянца особых жалоб, то борьба в $\frac{1}{8}$ финала заставила Петтенеллу быть предельно собранным. В заезде, где встретились трое — итальянец, поляк Зейониц и советский спринтер Валерий Хитров, двукратный чемпион мира оказался лишь третьим. Право на участие в дальнейших состязаниях он завоевал в утешительном заезде.

В четвертьфинале, как вы знаете, Джованни сокрушил Серку, опередив бельгийца в обоих заездах.

Наиболее волнующим был поединок Петтенеллы с чемпионом мира 1964 года — наиболее вероятным претендентом на «золото» французом Пьером Грантенем. Потребовалось три заезда, чтобы определить сильнейшего — и каких три заезда!

Советский писатель Анатолий Голубев, очень хорошо знающий велоспорт и подаривший гонщикам две хорошие книги о состязаниях на шоссе — «Живущие дважды» и

«Никто не любит Крокодила», по-своему понял неповторимую борьбу итальянца и французца. В одном из своих очерков А. Голубев писал:

«...Сенсационная спринтерская гонка в полуфинальном заезде велогонщиков итальянца Джованни Петтенеллы и чемпиона мира французца Пьера Трантена. Это был тяжелый день — понедельник и не менее тяжелое испытание для зрителей, собравшихся на велодроме Хатиодзи.

Кажется, как просто — победит тот, кто первым пересечет линию финиша... Но не так все легко в жизни. Оказывается, почти невозможно выиграть гонку, лидируя все время. Отсидевшийся за спиной лидера обязательно выскочит вперед у финиша и... Отсюда правило: кто стартует по дорожке номер один — лидирует первый круг. Ну, а потом — по усмотрению гонщиков. Обычно в конце первого круга номер первый замедляет ход и пропускает вперед соперника — дескать, твоя очередь.

Так все началось и на велодроме в Токио. С той лишь разницей, что после первого круга француз отказался взвалить на свои плечи тяжесть ведения гонки. Оба спринтера замерли на месте, балансируя на машинах. Вместо скоростной гонки — эквилибристика. Коснуться земли ногой нельзя: немедленно проигрываешь. 21 минуту и 57 секунд бок о бок балансировали на велосипедах спортсмены. Назревала необходимость ввести еще одну медаль в столь необычном виде гонок на треке. Но вот итальянец, то ли не выдержав, то ли понадеясь на «авось», то ли усовестившись — ведь гонка не базар, рванулся вперед и... проиграл. Трантен, отсидевшись у него за спиной, легко победил в полуфинале. Но разве можно назвать победителем Трантена?! Разве это соответствует высокому духу олимпийской хартии!»

Я хотел бы поспорить с утверждением писателя.

Говорить так — значит совершенно не понимать смысла велосипедного спринта. Скорость линейная и скорость взрывная, то есть способность к мгновенному, почти с места спурту, высочайшая маневренность, совершенная техника владения машиной, дар молниеносной реакции на любое действие соперника, безграничная отвага и, наконец, обостренное стратегическое и математическое мышление, способность просчитывать в уме десятки тактических вариантов в сотые доли секунд — вот что такое спринт. Конечно же, он — квинтэссенция гонок на треке.

А сюрплас — лишь один из сотен тактических вариантов, которые должен знать гонщик. И не только знать теоретически, но и уметь его выполнять. В Токио сошлись два выдающихся мастера сюрпласа. Характер на характер. Техника на технику. Выдержка на выдержку. И что из того, что они простояли 21 минуту и 57 секунд? Это были минуты величайшего нервного напряжения. И автор, не разобравшись в характере спринтерской гонки, противоречит сам себе, не замечая ловушки, в которую сам попал. Кто победил в заезде? Трантен. Почему он победил? А потому, что у него крепче оказались нервы и надежней техника педаляжа. Петтенелла выдержал 21 минуту 57 секунд сюрпласа — стояние на месте, а Трантен на сотую долю секунды больше — и этой сотой хватило для победы в заезде. Я, например, наблюдая за сюрпласом будущих медалистов Олимпиады, подумал вот о чем: спринтерская гонка — основа основ всех соревнований велосипедистов на треке. Овладеть азами техники и тактики этого вида состязаний необходимо велосипедистам всех специальностей, в том числе и шоссейникам. Ну, а уж «чистые» спринтеры должны быть мастерами самой высокой квалификации.

Современная гонка на скорость — это сочетание трех видов: собственно спринт, гит на 1000 метров с места, состязания на тандеме. Опыт участия итальянца Серджио Бьянкетто и французов Морелона и Трантена в чемпионатах мира и Олимпийских играх показывает, что они побеждают потому, что сильны во всех гонках и что, видимо, «сверхузкая» специализация не гарантирует достижения победы в избранном виде.

Сейчас мало быть быстрым на последних 200 метрах. Надо обладать максимальной скоростью на финишной сотне метров и держать в резерве «тайное оружие» — длинный спурт на 300—500 метров. Но для этого нужно уметь преодолевать километр со временем лучшего гитовика. Наконец, нельзя забывать и о рывке — главном козыре спринтера в борьбе с равным противником.

В одном из трех полуфинальных заездов Петтенелла проиграл Трантену. В двух же других оказался сильнее.

Финал свел на полотне велодрома двух прославленных итальянцев — неоднократно победителя Олимпийских игр в Риме и Токио в гонках на тандемах Серджио Бьянкетто и Петтенеллу. Дважды выигрывал заезды Петтенелла и оба раза не стремился к изощренным тактиче-

ским приемам, а побеждал, спуртуя «с колеса»... Десять заездов — вот путь Петтенеллы к победе, десять заездов — восемь побед...

И окончательная таблица спринтерских гонок выглядит так:

1. Джованни Петтенелла (Италия);
2. С. Бьянкетто (Италия);
3. Д. Морелон (Франция);
4. П. Грантен (Франция).

Советские гонщики Омар Пхакадзе и Валерий Хитров выбыли из $\frac{1}{8}$ финала. Им присуждены 9-е и 10-е места.

Для Омара выступление на Олимпиаде-64 было дебютом. Волнение новичка понять можно. Если верить народной мудрости, то за одного битого двух небитых дают... Омар извлек из своего токийского поражения самые серьезные уроки. Прошел год, и случилось то, что казалось невероятным: впервые в истории советского спринта быстрейшим спортсменом планеты стал тбилисец Омар Пхакадзе. Позднее он признается: «Проиграв первый финальный заезд, я улыбался. Может быть, это звучит странно, но именно после проигранного заезда я почувствовал, что могу победить. Надеждой, что это будет легко сделать, я не обольщался».

Да, поэт прав — «пораженья от победы ты сам не должен отличать»... Мы говорили, что олимпийскую программу на треке открывал от советской сборной Виктор Логунов. Неудача не сломила способного гонщика. Через два дня после поражения в гите он сел вместе с рижанином Имантом Бодниексом на двухместную «колесницу» — тандем. Это был не очень распространенный в велоспорте вид гонок. На первенствах мира в те годы тандем не был представлен, только в високосные олимпийские годы сильнейшие спринтеры разных стран собирались в пары, тренировались «с листа». Гонки на тандемах — очень трудный вид состязаний. Они, плюс ко всему, еще и очень опасны. На виражах экипажи спринтеров развивают огромные скорости и порою не справляются с рулями машины... Бывали случаи, когда тяжелые велосипеды не вписывались в поворот и вылетали с трека... А не раз один упавший экипаж сбивал другой, как это было с голландцами и итальянцами на Олимпиаде в Риме.

Словом, на тандем садятся и быстрые, и очень смелые.

На Олимпиаде-64 единственную медаль советским велосипедистам принесли мастера тандема. Бодниекс и Ло-

гунов дошли до финала и здесь в первом заезде переиграли итальянцев Анджело Дамьяно и Серджио Бьянкетто. Но, к сожалению, на большее сил у ребят не хватило. Второй и третий заезды принесли успех итальянцам. Но и серебряные награды Логунова и Бодниекса были встречены нами с большой радостью: впервые советские спринтеры стояли на второй ступеньке пьедестала. По сравнению с Римом-60 они сделали шаг вперед.

Вот турнирная таблица с фамилиями участников финала и полуфиналов:

1. Италия (Серджио Бьянкетто — Анджело Дамьяно);
2. СССР (Имант Бодниекс — Виктор Логунов);
3. Объединенная германская команда (К. Кобуш — В. Фуггерер);
4. Нидерланды (А. де Грааф — П. ван дер Таув).

Если спринтеры на тандемах поменяли римскую «бронзу» на токийское «серебро», то мастера в командной гонке преследования огорчили. Чемпионы мира 1963 года, бронзовые призеры первенства мира 1964 года, они проиграли в четвертьфинале и вынуждены были перейти в ряды наблюдателей при распределении медалей. А награды нашли своих владельцев. «Счастливицами» в командной гонке преследования на 4 километра стали:

1. Объединенная германская команда (ФРГ) — Лотар Клаесгес, Карл Линк, Карл Хайнц Хенрикс, Эрнст Штрэнг — 4 минуты 35,67 секунды;

2. Италия — 4.35,74.

3. Нидерланды — 4.38,99.

4. Австралия — 4.39,42.

Сборная СССР (Станислав Москвин, Сергей Терещенков, Дзинтарс Лапис, Леонид Колумбет) выбыла в четвертьфинале — 4.41,70. Ей зачтено 5-е место, но в зачет очков при подведении итогов это место, естественно, не шло...

Впервые в истории Олимпиад разыгрывался комплект наград в индивидуальной гонке преследования. Вот с кого начался олимпийский счет:

1. Иржи Далер (ЧССР) — 5 минут 01, 90 секунды;

2. Д. Урси (Италия) — 5.05,95;

3. П. Изаксон (Дания) — 5.01,90 (результат показан в заезде за 3-е место);

4. Т. Гроен (Нидерланды) — 5.04,21.

Советский гонщик Станислав Москвин выбыл в четвертьфинальном заезде — 5.02,27.

Жаль, что нашего спортсмена постигла такая неудача: Москвин, конечно же, заслуживал более «плацкартного» места. Серебряный призер предшествующего Олимпиаде-64 первенства мира был тогда не в лучшей своей форме.

Список победителей Олимпиад в этой велосипедной дисциплине открыл Иржи Далер — 24-летний техник из Брно.

К моменту олимпийского старта Иржи уже прошел через десятилетнее испытание на скорость и терпение. Он занимался как гонками на шоссе, так и «преследованием». В Токно Далер приехал с вполне обоснованными надеждами на медаль — незадолго до Олимпиады Иржи завоевал «бронзу» на первенстве мира и впервые в истории чехословацкого велоспорта промчался 4 километра быстрее 5 минут. А 17 сентября 1964 года Далер порадовал свою социалистическую родину Чехословакию золотой олимпийской медалью!

Иржи Далер за 5 минут сумел один принести своей команде столько очков для комплексного зачета, сколько смогли добыть двенадцать советских велосипедистов за восемь дней напряженной и почти безрадостной борьбы.

Семь очков было в копилке наших гонщиков — на девятнадцать баллов меньше, чем четыре года назад. И если в Риме-60 сборная СССР занимала 2-е место в велоспорте, то в Токио-64 она оказалась 8-й. Итоговая таблица стартов в Японии наших гонщиков не радовала:

Место	Страна	Медалей			Мест			Всего	
		золотых	серебряных	бронзовых	IV	V	VI	медалей	очков
1	Италия	3	5	—	—	—	—	8	46
2	<u>Голландия</u>	<u>1</u>	—	<u>1</u>	<u>3</u>	—	—	<u>2</u>	<u>20</u>
3	ОГК	1	—	1	—	—	2	2	13
4	Франция	—	—	2	1	—	1	2	12
5	Бельгия	1	—	1	—	—	—	2	11
6	ЧССР	1	—	—	—	1	—	1	9
7	Дания	—	1	1	—	—	—	2	9
8	СССР	—	1	—	—	1	—	1	7
9	Австралия	—	—	—	2	—	—	—	6
10	Швеция	—	—	1	—	—	—	1	4
11	Аргентина	—	—	—	1	—	—	—	3
12	Испания	—	—	—	—	1	—	—	2

Возвращаясь на родную землю, увозя с шоссе и велодрома Хатиодзи «все свои травмы и все свои радости», советские гонщики уже мечтали о новых стартах, об Олимпиаде-68 в высокогорном Мехико, которая должна была восстановить престиж советской школы велоспорта, престиж, пошатнувшийся в Токио...

Впереди было четыре года напряженных тренировок. Впереди было резкое омоложение команды. Впереди была неизвестность... Поражения чередовались с победами — чаши весов колебались. А олимпийский секундомер стучал и стучал...

* * *

ХІХ Олимпиада в Мехико открылась 12 октября. День этот выбран был не случайно — именно 12 октября 1492 года Христофор Колумб впервые увидел Американский континент, точнее — остров Сан-Сальвадор. Церемония открытия Игр, которую снимали 180 английских кинооператоров, приглашенных режиссером фильма, мексиканцем Робертом Исааком, и во время которой в воздух было выпущено 6 тысяч голубей и 40 тысяч воздушных шаров, продолжалась 2 часа 8 минут и 15 секунд — приблизительно столько же времени потребовалось через три дня олимпийским чемпионам — голландцам, чтобы закончить командную гонку на 100 километров.

Как и на Олимпиаде-64, первое выступление шосейников сборной СССР было неудачным. И если в Токио командная гонка дала нам 2 очка в копилку делегации СССР, то в Мехико-68 велосипедисты не внесли ни одного очка.

В технических результатах ХІХ Олимпиады после 15 октября появились такие строки:

Шоссе. Командная гонка на 100 километров.

1. Голландия (М. Пийнен, Ф. ван ден Хертог, Я. Крекельс, Г. Зутемелк) — 2 часа 7 минут 48,06 секунды;

2. Швеция (четыре брата Петтерссоны — Гёста, Стуре, Эрих, Томас) — 2:09.26,60;

3. Италия (П. Вианелли, М. Симонетти, В. Марчелли, Д. Брамуччи) — 2:10.18,74;

4. Мексика — 2:14.08,44;

5. Норвегия — 2:14.32,85;

6. Польша — 2:14.40,98;...

10. СССР (Борис Шухов, Александр Дохляков, Юрий Дмитриев, Валерий Ярды) — 2:15.39,58.

После окончания состязаний судейская коллегия оштрафовала команду Мексики, участницу гонки на 100 километров, на 2 минуты. В связи с этим команда СССР передвинулась на 9-е место, а Мексика — опустилась на 10-е с результатом 2:16.08,44.

Как же шла эта горная гонка?

...Зная трудности «графика» Мехико, многие гонщики отправились к старту не на машинах-«техничках», а на велосипедах. Маневренность «стальных коней» позволяла спортсменам просочиться через самые безнадежные автомобильные пробки, которые возникают повсюду на улицах столицы Мексики. Нужно было видеть, с какой завистью велосипедисты Сальвадора, чья машина застряла в длиннейшей автомобильной очереди на одном из перекрестков, смотрели на своих более догадливых коллег из польской команды. Однако у импровизированных трибун, воздвигнутых около автострады, ведущей в город-спутник Сателите, все оказалось вовремя.

До старта сохраняли оптимизм и спортсмены и болельщики. Чемпионы мира — шведы, братья Петтерссоны, ушли в трудный путь под традиционное «Хейя!». А мексиканцев зрители перед стартом чествовали, как чемпионов. Когда к стартовой линии подъехали наши ребята, кто-то из советских туристов крикнул: «Давай, ребята!» «Дадим!» — ответил ему в тон Юрий Дмитриев.

В велосипедных гонках надежды аргументируются скоростью. А после первого круга стало ясно, что, видимо, никто не сумеет вмешаться в чемпионский диалог шведов и победителей токийской олимпиады — голландцев. Скандинавы выигрывали у них меньше секунды.

Быстрее же всех пришли к финишу велосипедисты Голландии, которые накануне при жеребьевке вытащили «несчастливый» второй номер. Их результат — 2 часа 7 минут 49 секунд очень высок, а средняя скорость почти автомобильная — 47,8 километра в час.

Шведы, растерявшие на второй половине пути дорогие мгновения преимущества, заняли второе место — 2:09.26,6. А бронзовые медали достались итальянцам — 2:10.18,7.

Далеко от победителей оказалась наша команда (Александр Дохляков, Валерий Ярды, Юрий Дмитриев и Борис Шухов). У нее — 2:15.39,5. Конечно, путь был нелегким. Влияла высота. Горное солнце делало шоссе похожим на раскаленную сковородку. Но победители испытывают не меньше трудностей, чем аутсайдеры! Прав, наверное,

председатель Федерации велосипедного спорта СССР Алексей Куприянов, который после финиша признал: «Проиграли, потому что слабее».

Своеобразной сенсацией гонки считался проигрыш шведов. Братья Гёста, Стуре, Томас и Эрих Петтерссоны, завоевав второе место в командной гонке на велошоссе, стали называться «серебряными братьями». А «золотыми» братьями, к радости болельщиков «Тре Крунур», стал коллектив братьев Сунделин — Ульер, Петер и Йорген, поднявшийся на высшую ступеньку пьедестала после гонок яхт класса «5,5». До «полного банта» шведам не хватило «бронзовой» братской команды или третьих призеров-сестер.

Вернувшись из Мехико, двое из братьев Петтерссонов побывали в Милане и вели переговоры с итальянской профессиональной велосипедной командой «Моретти». Их сопровождал швед Курт Хамрин, ветеран профессионального футбольного клуба «Милан». Он показал братьям — Гёсте и Томасу — один из лучших в Европе миланский велодром «Вигорелли».

Братья прибыли в Милан для встречи с агентами «Моретти», бывшим итальянским велосипедным асом Фиоренцо Маньи и Викторио Струмоло, который известен как скупщик талантливых молодых боксеров и велосипедистов. Братья поначалу отказывались рассказать что-либо о ходе переговоров. Однако осведомленные люди в Италии догадались, что «Моретти» проявляет величайшую заинтересованность. Цель этих переговоров — привлечение всех четверых братьев — чемпионов мира — в профессиональную итальянскую велосипедную команду.

А позднее корреспондент агентства ЮПИ передал из шведской столицы, что чемпионы мира братья Петтерссон подтвердили, что им сделано выгодное предложение относительно перехода в итальянский профессиональный велосипедный спорт. Однако чемпионы еще не приняли окончательного решения. Возможно, они еще на год решат остаться любителями. Однако если у них будет более выгодное предложение, они примут его и станут профессионалами.

Так или иначе, колеблющиеся братья — лакомая приманка для воротил профессионального велосипедного спорта. Ведь как-никак они выигрывали мировое первенство на шоссе два последних года и были вторыми вслед за голландцами на Олимпийских играх в Мехико.

После третьей победы на первенстве мира в 1969 году в Брно братья Петтерссоны ушли в профессионалы, но их блестящую команду еще долго вспоминал велосипедный мир.

Групповая гонка состоялась через восемь дней после состязаний командников. И снова протокольные листы не радовали любителей и болельщиков советского велоспорта.

Групповая гонка на 196,2 километра.

1. Пьерфранко Вианелли (Италия) — 4 часа 41 минута 25,25 секунды;

2. Лейф Мортенсен (Дания) — 4:42.49,71;

3. Гёста Петтерссон (Швеция) — 4:43.15,24;

4. С. Абрамян (Франция) — 4:43.36,54;

5. М. Пийнен (Голландия) — 4:43.36,81;

6. Ж.-П. Монсер (Бельгия) — 4:43.51,77;...

17. Валерий Ярды (СССР) — 4:44.15,9;...

32. Юрий Дмитриев (СССР) — 4:47.57,02.

Владислав Нелюбин и Борис Шухов (СССР) — сошли.

Золотая медаль в индивидуальной гонке снова уехала на юг Апеннинского полуострова. Мехико в командной гонке сурово обошлось с итальянскими велосипедистами, и те уже боялись, что впервые за многие годы могут вернуться на родину без олимпийских наград высшего достоинства. Легко себе представить, какая встреча ожидала бы их дома! И вот не наделенный никакими спортивными титулами 20-летний Пьерфранко Вианелли спас престиж Италии как великой велосипедной державы, выиграв для нее золотую медаль в групповой гонке на 196,2 километра. Механик из провинции Брешиа показал себя искусным тактиком.

Дистанция состояла из восьми кругов по 24,5 километра каждый. Старт давался в центре города, причем спортсмены уходили под виадук, над которым транспарант предупреждал: скорость не свыше 32 километров в час. Но олимпийцы нарушили эти ограничения, и их никто не оштрафовал. Спидометр на судейском автобусе, шедшем за головной группой, показывал 42—44 километра в час. Очень резво для высокогорной трассы.

Шесть кругов в числе лидеров были и советские гонщики. Увы, затем двое из четверки сошли с дистанции, в том числе и один из лидеров — Борис Шухов, у которого свело ногу. 20-летнему Валерию Ярды из Чувашии, впервые принимавшему участие в столь крупных состязаниях,

заниях, явно не хватило опыта. Он долго тянул за собой соперников, а сил на заключительный этап не осталось.

В гордом одиночестве приехал на финиш итальянец. Он победно вскинул руки, переполненный счастьем. Почти полторы минуты спустя появился чемпион Дании Лейф Моргенсен.

Лучший из наших — Ярды финишировал лишь семнадцатым.

Так без единой медали и завершили олимпийский турнир наши шоссейники. Это было шагом назад по сравнению с Токио, не говоря уже о Риме, где у нас в «ранце» лежали и «золото» и «бронза».

Старейший спортивный обозреватель нашей страны Григорий Тиновицкий так комментировал выступление шоссейников:

«Итак, дан ответ на вопрос: какова скорость командной шоссейной гонки в условиях мексиканского высокогорья? Прогнозы специалистов о возможности прохождения дистанции в среднем по 46—47 километров в час оправдались.

Трасса была очень тяжелой, потребовавшей огромной затраты сил. Олимпийские чемпионы — гонщики Голландии — после финиша рассказывали, что в пути у них не раз возникала мысль о том, чтобы сойти с дистанции — так было трудно.

Официально дистанция равна 100 километрам. Однако называют и иные цифры. В самый канун гонки генеральный секретарь Международного союза велосипедистов Д. Поччиарелли заявил, что она на несколько сот метров длиннее. Все же ее нужно «рассматривать как стокилометровую». Некоторые зарубежные агентства совершенно точно указывают длину олимпийской дистанции — 101,908 километра и в связи с этим производят расчет скорости — 46,88 километра в час.

В дни, предшествовавшие Олимпийским играм, бурные отклики вызвали сообщения о том, что команда чемпионов мира — шведы братья Петтерссоны — дважды прошла 100 километров резвее двух часов. Шведские гонщики были фаворитами Олимпиады, им заранее отдавались лавры победителей. Однако реальные условия олимпийских состязаний опровергли, казалось бы, бесспорные прогнозы. На первой половине дистанции, которая состояла из четырех 25-километровых колец, шведы имели лучший результат — 1.03,10. Голландские гонщики проигрывали им

одну секунду, а другая команда фаворитов — итальянская — 40 секунд. На второй половине дистанции велосипедисты Голландии сумели сохранить достаточно сил, чтобы опередить главных соперников, пройдя ее почти в то же время, что и первую.

Советская команда заняла лишь 9-е место. Что и говорить, неудача, но не неожиданная. Арифметический подсчет показывает, что наши гонщики не были готовы к той скорости, какую развивали ведущие команды на олимпийской трассе. Они проигрывали голландцам на каждом километре 4,7 секунды. Это много. Итак, главное, чем должна располагать команда, — скорость и еще раз скорость. Это открытие не сегодняшнего дня.

Высокая скорость — плод не только тренировок, сколь бы упорными и длительными они ни были, но и большого числа различных состязаний, что подтвердили результаты голландцев и шведов. Эта истина, к сожалению, не стала руководством к действию для наших спортсменов.

Крепко сплоченная, хорошо организованная, «скатанная» в многочисленных гонках, команда обретает и скорость, и уверенность в победе. Ни тем, ни другим наши гонщики не обладали. Известно, что до последнего времени даже состав команды не был твердо определен.

Большинство участников советского квартета — это молодые гонщики, у которых все впереди. Хочется надеяться, что и они сами, и их тренеры сделают все необходимые практические выводы из итогов олимпийской гонки».

После «разгрома», который испытали на себе шоссейники, надежды болельщиков нашего велоспорта обратились к трековикам.

Велодром был расположен в 22 километрах от олимпийской деревни в спортивном городке Мишука. Покрытие велотрека было деревянным, длина стандартная — 333,33 метра.

Каждая сборная могла выставить: в гите на 1000 метров лишь одного участника, в спринтерской гонке — двоих, в индивидуальной гонке преследования на 4 километра — одного претендента на медаль.

К сожалению, и первые состязания на треке — гит на 1000 метров — не принесли нам ни медалей, ни зачетных очков, хотя харьковчанин Сергей Кравцов и установил всесоюзный рекорд. Результат 1 минута 5,21 секунды и по сей день остается лучшим в нашей стране, хотя в Ме-

хико-68 он был лишь восьмым. Вообще, старты в высокогорье принесли фантастические результаты. Взглянув на первые строки протокола, вы, конечно же, в этом убедитесь:

Велодром Мишука. Гит на 1000 метров с места.

1. Пьер Трантен (Франция) — 1 минута 3,91 секунды (новый мировой рекорд);

2. Н. Фредборг (Дания) — 1.04,61;

3. Я. Кешковский (Польша) — 1.04,63;

4. Д. Сартори (Италия) — 1.04,65;

5. Р. Гиббон (Тринидад и Тобаго) — 1.04,66;

6. Л. Лувесайн (Голландия) — 1.04,84;...

8. Сергей Кравцов (СССР) — 1.05,21.

Да, в гите на 1000 метров с места поединок чемпиона мира датчанина Н. Фредборга и экс-чемпиона мира француза П. Трантена закончился победой гонщика из Франции. Начало борьбе положил Фредборг, стартовавший вторым. Время, которое он показал — 1.04,61, явилось повторением мирового рекорда. И почти до самого конца соревнований оно было лучшим. 21-м стартовал Трантен. И сразу же он стал опережать график датчанина. Вот как олимпийский чемпион проходил дистанцию: 200 метров — 16 секунд, 400 метров — 27,80, 600 метров — 39,80, 800 метров — 52,00, 1000 метров — 1.03,91 — новый мировой рекорд. Среднечасовая скорость — 56,33 километра.

Попытка бывшего рекордсмена мира итальянца Д. Сартори отстоять свои позиции не увенчалась успехом, хотя первый круг он преодолел быстрее всех участников — за 22,87. Трантен на него потратил 23,34, а на последний — 26,82. Следует назвать еще одного спортсмена — поляка Я. Кешковского, который, используя преимущество, предоставленное ему жребием (он стартовал 27-м), пытался вмешаться в спор главных фаворитов. На большей части дистанции он опережал график Трантена (15,9; 27,20; 39,40; 51,50) и лишь на последнем круге растерял свое преимущество. Но третье место, которое он занял, — бесспорный успех гонщика.

* * *

Сенсационно началась индивидуальная гонка преследования на 4 километра. Как и следовало ожидать, борьба за выход в четвертьфинал шла на уровне 4 минут 40 секунд. Один из фаворитов сезона, Р. Кратцер (ФРГ), из-за

неумелых действий ассистента на старте едва не вылетел с дорожки. И хотя он опередил мексиканца Р. Тревино (4.44,12), но показал лишь 4.43,84 — шестое время. А лучшее оказалось в заезде, где 20-летний швейцарский шоссейник К. Курманн, ставку на которого никто не делал, опередив на прямую олимпийского чемпиона И. Далера, финишировал за 4.40,44. Курманн развил скорость 51,353 километра в час. Однако и время швейцарца оказалось побитым. Произошло это уже в четвертьфинале, где датчанин М. Фрей (в предварительном заезде у него 4.42,30), пройдя дистанцию с феноменальным временем — 4.37,54, вывел из борьбы итальянца К. Чемелло, а француз Д. Ребийар с результатом 4.39,87 победил Кратцера.

Высшие мировые достижения, показанные на 4-километровой дистанции, не были утверждены в качестве рекордов, так как высшие достижения регистрируются лишь в том случае, когда велосипедисты принимают индивидуальный старт, а не соревнуются в гонке преследования.

Одним из самых популярных велосипедистов Мехико-68 был американец Вейн Бомбар, участвовавший в третьих Олимпийских играх. Но не трудитесь, роясь в статистических справочниках, имени Бомбара вы не найдете среди участников Токио-64, Рима-60, Мельбурна-56, Хельсинки-52. Вейн Бомбар раньше пробовал свои силы в скоростном беге на коньках и стартовал на Олимпиадах в Инсбруке-64 и Гренобле-68. Медалей на ледяном овале Вейн не завоевал и решил испытать свои силы на овале высокогорного трека. Бомбар стартовал в гонке преследования. Но и «колеса» не выручили американца — ему пришлось возвращаться в США без награды.

А золотая медаль неожиданно была завоевана 19-летним электриком из Лиона Даниэлем Ребийаром. Его победа — главная сенсация велосипедного турнира, принесшего такие результаты:

Велодром Мишука. Индивидуальная гонка преследования на 4 километра.

1. Даниэль Ребийар (Франция) — 4.41,71;

2. М. Фрей (Дания) — 4.42,43;

3. К. Курманн (Швейцария) — 4.39,42 (время показано в заезде за 3-е место);

4. Д. Билсма (Австралия) — 4.41,60.

Только в июле 1968 года Даниэль дебютировал в гонке преследования на первенстве Франции. И вот он чемпион Олимпиады! Что и говорить, сногсшибательный

спортивный взлет. Даниэль Ребийар лишь в Мехико на отборочных состязаниях завоевал право выступить в индивидуальной гонке.

Он, выйдя в полуфинал, легко обыграл австралийца Д. Билсма. Время победителя — 4.41,80. Второй финалист был выявлен во встрече датчанина М. Фрея и швейцарца К. Курманна. Победил датчанин — 4.42,05. У его соперника — 4.44,26.

Запомнился финал за третье место: Курманн — Билсма. Швейцарец взял на себя инициативу гонки и, выйдя на первом круге вперед на 10 метров, затем увеличил просвет. Австралиец фактически не оказывал сопротивления. Бронзовым призером стал Курманн с очень высоким результатом — 4.39,42.

И в заезде за золотую медаль сразу определился лидер — Ребийар. Он опережал Фрея сначала на семь метров, а к половине дистанции на двадцать. Так гонщики шли до предпоследнего круга, и здесь датчанин огромным усилием пытался ликвидировать просвет. Но ему удалось лишь сократить его. У Ребийара — 4 минуты 41,71 секунды, у Фрея — 4.42,43. Финальный заезд за первое место проходил при поднявшемся ветре, что сказалось на результатах гонщиков, которые показали время хуже, чем в предыдущем заезде.

51 гонщик вышел на старт состязаний спринтеров. Однако не для всех путь был одинаково труден. Известные гонщики — такие, как французы Д. Морелон, П. Грантен, итальянец Д. Туррини, чемпион СССР О. Пхакадзе и другие, прокладывали себе путь к вершине без задержек. Большинству же пришлось испытать на себе трудности утешительных заездов. В частности, такая участь постигла нашего молодого С. Кравцова.

Через сито этих заездов Сергей не пробился. И его фамилии в списке гонщиков, принесших зачетные очки, снова не оказалось. Вот как выглядела четверка сильнейших в Мехико-68:

Велодром Мишука. Спринтерская гонка.

1. Даниэль Морелон (Франция);
2. Джордано Туррини (Италия);
3. Пьер Грантен (Франция);
4. Омар Пхакадзе (СССР).

Французские спринтеры Морелон и Грантен проскочили четвертьфинальный барьер, имея явное преимущество перед своими соперниками. Чемпион мира Морелон в двух

заездах победил голландца Л. Лувесайна, а его соотечественник Грантен — Ю. Барта из ФРГ. Итальянцу Туррини пришлось провести три заезда, чтобы доказать свое превосходство над голландским гонщиком Янсенем. Такая же участь постигла чемпиона Италии Д. Верзини, победу над которым одержал О. Пхакадзе.

В полуфинале Морелон, встречаясь с нашим спортсменом, был дисквалифицирован, но затем два заезда провел безукоризненно. В последнем из них Морелон должен был развить большую скорость (200 м — 10,6), чтобы выиграть у Пхакадзе. Кстати, в ходе гонок последнего дня в отношении Морелона было заявлено два протеста тренерами голландской и итальянской команд. Второй протест касался уже встречи, состоявшейся в финале, где соперником Морелона был Туррини. Судейская коллегия отвергла протесты.

Говоря о состязаниях спринтеров, отметим, что впервые на олимпийских турнирах наш спринтер пробился в квартет сильнейших на треке. Конечно, им оказался чемпион СССР и экс-чемпион мира 24-летний Омар Пхакадзе из Тбилиси.

Пхакадзе, хорошо пройдя все предварительные и четвертьфинальные поединки, выглядел тактически однообразным и примитивным, когда пришлось скрестить колеса в полуфинале с чемпионом мира Морелоном. Правда, в первом матче заезда при выходе на фишишную прямую Омар настиг и уже обходил француза, когда тот схватил тбилисца за трусы. Морелона за это наказали, но оба следующих заезда были выиграны им вчистую.

В финале за третье место Пхакадзе дважды — в первом и третьем заездах — прозевал начало решающей атаки Грантена и проиграл бронзу. Грантен повторил свой токийский успех. Самым зрелищно захватывающим был один из полуфинальных заездов Туррини — Морелон, в котором соперники устроили семиминутный сюрпляс.

Медали распределились так: олимпийским чемпионом стал умелый тактик, обладающий к тому же превосходной финишной скоростью 24-летний Даниэль Морелон, серебряную награду получил итальянец Джордано Туррини, бронзовую — Пьер Грантен.

В спринте не было открыто новых имен. Три года во всех протоколах значился этот квартет.

Сильнейшие спринтеры мира — французы — не знали равных себе и в состязаниях на тандемах. Первые четы-

ре строки протокола, к сожалению, советских болельщиков порадовать не могли:

Велодром Мишука. Тандем.

1. Франция (Д. Морелон — П. Грантен);
2. Голландия (И. Янсен — Л. Лувесайн);
3. Бельгия (Д. Гоенс — Р. ван Ланкер);
4. Италия (В. Горини — Л. Боргетти).

Рев трибун на треке не могли заглушить даже взлетающие или шедшие на посадку в аэропорту реактивные лайнеры. Таков уж экспансивный болельщик у велосипедистов, особенно когда дело касается итальянцев. А итальянцам в Мехико особо похвастать было нечем. На тандемах они проиграли полуфинальный заезд голландцам, а спор за 3-е место уступили бельгийцам.

Впервые на тандеме чемпионами стали знаменитые французские спринтеры Даниэль Морелон и Пьер Грантен.

* * *

Каскад рекордных результатов обрушился на зрителей, когда состоялись командные гонки преследования. Были превзойдены самые оптимистические прогнозы. Итальянцы (Л. Бозизио, Д. Морбьято, Л. Ронналя, К. Чемелло) прошли 4 километра за 4 минуты 16,10 секунды. Отлично выступил и наш квартет (М. Колюшев, С. Москвин, В. Кузнецов, В. Быков) — 4.19,29, а команда ФРГ (У. Хемпель, К. Линк, К. Х. Хенрикс, Р. Подлеш) показала 4.19,90. Интересно, как преодолевали дистанцию эти три сильнейшие команды. Вот их графики: Италия — 1.07,86, 2.09,88, 3.13,51, 4.16,10; СССР — 1.08,45, 2.11,50, 3.15,48, 4.19,29; ФРГ — 1.08,42, 2.13,15, 3.17,79, 4.19,90.

Три эти команды стали участницами полуфиналов, одержав верх соответственно над командами Бельгии, Франции и Польши. Четвертый финалист — квартет Дании, выигравший у гонщиков Чехословакии.

Состязания на последующей ступени прошли в очень острой борьбе и завершились двумя неожиданными результатами. Команда ФРГ, показав феноменальное время — 4.15,76, победила итальянцев (4.16,21).

В финале командной гонки преследования произошел казус. Выиграли спортсмены ФРГ, но тут же были дисквалифицированы за нарушение правил, и золотые медали вручили датчанам.

Поначалу было объявлено, что итальянская и советская команды соответственно получают серебро и бронзу. После дополнительного разбора протеста команды ФРГ западные немцы не были восстановлены в правах победителей, но за итальянцами и нашими ребятами судьи не признали права подняться выше на одну ступеньку лестницы славы. Серебряные награды остались в сейфе оргкомитета.

А в протоколе появилась необычная фраза: «серебряные медали присуждены не были». Протокол сразу же стал примечательным.

Велодром Мишука. Командная гонка преследования на 4 километра.

1. Дания (Асмуссен, Педерсен, Ольсен, Фрей);
2. Серебряные медали присуждены не были;
3. Италия (Бозизио, Чемелло, Ронналья, Морбьято);
4. СССР (Дзинтарс Лацис, Станислав Москвин, Владимир Кузнецов, Михаил Колюшев) — этот состав был заявлен в заезде за 3—4-е места.

Проанализируем итоговую таблицу велосипедных состязаний:

Место	Страна	М е д а л е й			М е с т			Всего	
		золо- тых	сереб- рных	брон- зовых	IV	V	VI	меда- лей	очков
1	Франция	4	—	1	1	—	—	5	35
2	Италия	1	1	2	2	—	—	4	23
3	Дания	1	3	—	—	—	—	4	22
4	<u>Голландия</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	—	—	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>2</u>	<u>15</u>
5	Швеция	—	1	1	—	—	—	2	9
6	СССР	—	—	—	2	—	—	—	6
7	Бельгия	—	—	1	—	—	1	1	5
8	Польша	—	—	1	—	—	1	1	5
9	Швейцария	—	—	1	—	—	—	1	4
10	Австралия	—	—	—	1	—	—	—	3
11	Мексика	—	—	—	1	—	—	—	3
12	Норвегия	—	—	—	—	1	—	—	2
13	Тринидад и То- баго	—	—	—	—	1	—	—	2

Таблица красноречива: все обозреватели единодушно отметили исключительный успех французских гонщиков. Четыре золотые медали из пяти выиграли они в Мехико. И успех этот отнюдь не случаен. Два отличных спринтера — Морелон и Трантен — принесли своей команде три

золотые и одну бронзовую медали. Не говорит ли это о той огромной роли, которую в гонках на треке играют спринтеры?

Гонщики Италии — законодатели мод в этом виде спорта, — несмотря на широковещательные и хвастливые прогнозы, остались без золота. И это, имея высококлассную команду преследователей, дважды показавшую на Олимпиаде феноменальные результаты. В чем же дело? За последнее время итальянцы не выдвинули из своей среды ни одного сколько-нибудь выдающегося спринтера. А ведь спринт остался главным номером трековой программы состязаний.

Газета «Советский спорт», подводя итоги всех гонок, была безапелляционна: «Гонщики СССР выступили в Мехико неудачно. Наш экипаж на тандемах — И. Целовальников — И. Бодниекс потерпел поражение уже в предварительных заездах и вынужден был пробиваться вперед в утешительных заездах. Попав в число четвертьфиналистов, Игорь и Имант снова не добились успеха и выбыли из числа соревнующихся. В нашей стране не раз уже говорилось о невнимании к этому виду гонок. Итоги олимпийских состязаний вынуждают снова вернуться к старому вопросу. Тандем — не вдруг возникающий перед чемпионатом мира и Олимпийскими играми вид велосипедных состязаний, как у нас принято его рассматривать, а важный, самостоятельный номер, требующий должного внимания и систематических тренировок экипажа. А Целовальников и Бодниекс, можно сказать, сели на машину незадолго перед вылетом в Мехико. Где уж тут говорить о подготовке к выступлениям на самых ответственных состязаниях!»

Международный комиссар УСИ Мирон Барамия сделал серьезный анализ трудных стартов в Мехико:

«Выступление наших велосипедистов на Олимпиаде в Токио было оценено как «крайне неудовлетворительное». Тогда советские гонщики завоевали одну серебряную медаль. В Мехико итог был еще безрадостнее: лишь два четвертых места в тех видах программы, где мы рассчитывали на медали, — в командной гонке преследования на треке и в спринте.

Федерация велоспорта плохо заботится о повышении квалификации тренеров. И когда встал вопрос о замене старшего тренера сборной страны Л. Шелешнева, найти подходящую кандидатуру не удалось.

гонщиков мира. Наши шоссейники-мужчины из 78 золотых, серебряных и бронзовых медалей, разыгранных на международной арене с 1952 по 1966 год, «добыли» только три — одну золотую и две бронзовые. По запасу медалей наши велосипедисты занимали только 7-е место в мире после Италии (19 медалей), Бельгии (16), Голландии (9), Франции (8), Дании (7) и ГДР (5). Если же рассматривать основной вид соревнований — групповые гонки, то здесь мы имели единственную медаль, выигранную в Риме.

Нельзя сказать, что за эти годы советский велоспорт не имел успехов. В частности, в традиционных Велогонках Мира наши спортсмены неоднократно одерживали победы. Но Велогонка Мира — это соревнование особое, которое по срокам проведения, трассе, участвующим командам значительно отличается от чемпионатов мира и Олимпийских игр.

Раздумья: «Соглашаться быть главным тренером сборной или оставаться рядовым педагогом в ЦСКА?» — были долгими и тяжелыми. Наконец, я решил.

Помню свой первый приход в сборную страны в ранге главного тренера. Гонщики тогда завтракали в ресторане. Увидев меня, один из ветеранов подошел, подал руку и спросил:

— Как теперь тебя называть — Виктором или Виктором... Слушай, а как твое отчество?

— Отца зовут Арсений Матвеевич, — был ответ, — а уж как называть — решай сам...

Тренер Леонид Михайлович Шелешнев в 1969 году на некоторое время снова вернулся в сборную страны. Этот человек в свое время — пятнадцать лет назад — взял меня в команду велогонщиков СССР. И вот теперь мне предстояло принимать у него дела...

Шелешнев попытался выглядеть бодрым. Он наигранно улыбнулся и протянул мне листок бумаги.

— Что это? — удивился я.

— Почитай — узнаешь, — ответил Шелешнев.

— «Подъем — 7 часов. Завтрак — 8 часов 30 минут. Тренировка в 10 часов. Обед...» — я не стал читать дальше распорядок дня, я его прекрасно помнил: двадцать лет провел в велоспорте — шутка ли?..

— А остальное все-все ты, конечно, знаешь, раз согласился стать на мое место, — сказал Шелешнев. — Желаю успеха.

Когда мне было предоставлено слово для произнесения «тронной речи», я сказал приблизительно так:

— Сейчас на календаре 1969 год. Времени до Олимпийских игр остается три года. Но не считайте, что это много. Задумайтесь вот над чем: ни один из советских спортсменов еще не был чемпионом мира. Меня прислали в команду не только за тем, чтобы я получал повышенную зарплату. С сегодняшнего дня в сборной страны останутся лишь те, кто рассчитывает на золотые медали. За работу!

Признаюсь, восемь лет назад мне самому казалось, что я перебарщиваю. Внутренний голос одергивал: «Не говори, Виктор, красиво! Не забывай, что в русском языке есть спасительное сослагательное наклонение — оно всегда выручит!»

Но если бы я в 1969 году не поставил перед ребятами сверхзадачу — стать чемпионами мира, уверен: мы не привезли бы в 1970 году четырех золотых медалей с первенства мира в английском городе Лестере.

...За несколько дней до чемпионата в сборной страны произошла трагедия — в автомобильной катастрофе разбился второй тренер команды Анатолий Леонтьевич Черепович. Эта невыносимая для сердца весть настигла меня ранним утром.

Толя Черепович — не просто товарищ по спорту. Это — друг. Единственный. Еще солдатами, проходя службу в армии, мы подружились во время первых тренировочных сборов. Худые, вымотанные гонкой, сразу же нашли общее. Толя — сирота, рос без отца... Велосипеду был предан фанатично, рассказывал, что хотел в первый послевоенный год продать на базаре хлебную карточку, чтобы купить велосипед, но передумал — представил, как заплачет мать... Он всегда думал прежде всего о других. Толя был «человеком команды»...

В 1959 году на тульском треке ехали мы с ним парную гонку на 50 километров. На одном из поворотов Толя упал, ободрался, потерял сознание — лежит внизу, кровь льется из поврежденной руки, как ножом разрезана нога...

Я продолжал вести гонку — кто-то из двоих должен все время финишировать... Я еду и смотрю вниз: «Лежит Толя»... Промчался круг — и снова он продолжает лежать.... Скорости не сбавляю — краем глаза кошу вниз: поднимается Толя, вертит головой, мало что соображая, вытирает лицо и руки...

Я уже четвертый круг еду, а туляки кричат Череповичу:

— Садись в седло... Капитонов выдыхается...

Толя потянулся за велосипедом.

Я еще один финиш «загасил» — подъезжаю к повороту и вижу, как поднимается Толя и сменяет меня... Еще один круг проехал он сзади, пока не пришел в себя... А потом... Мы стали в тот день чемпионами страны. После финиша Толя обнял меня:

— Теперь мы с тобой — один человек. Одно целое — понимаешь?

Как не понять? Мы были совершенно противоположными по характеру. Меня называли «везунчиком», Толю считали невезучим. Я умел поставить себя в команде так, что товарищи начинали работать на мою победу. Толя первый бросался на помощь любому, а уж потом задумывался о себе... Однажды перед въездом на стадион я смял колесо. Толя отдал мне свою машину, а сам вприпрыжку побежал к финишу... Именно Толе принадлежат замечательные слова:

— Мы, шоссейники, — телеги, не по паркету ездим...

Он умер мгновенно — не мучился, ни о чем в последний миг не подумал. Была ночь, скользкая дорога... И когда машина перевернулась, то четыре человека, сидевшие в салоне, не получили даже царапинок. А пятый...

Его окликнули: «Ты что, Толя, испугался? Ушибся?»

Черепович не ответил.

Он и не мог ответить.

Его уже не было...

И когда Толю хоронили, он потерял возраст, стал вечным, в историю спорта он уходил молодым, как и другие замечательные спортсмены — Федор Тарачков, Всеволод Дайреджиев, Коля Дмитрук, Юра Кравченко, Александр Кулибин... Их всех сравнивала пересохшая от летнего зноя земля, и сами они стали ее частицей... Но каждую весну, как только начинают тянуться в северные края скворцы и гуси, грачи и ласточки, на южных берегах — на Черном море — сильнейшие велосипедисты разыгрывают приз имени Анатолия Череповича...

Мемориал... Его, Толин, мемориал... С этим словом никогда невозможно будет смириться...

Но жизнь продолжалась — и убегала вдаль дорога шоссе. И мы обязаны были продолжать дело, которому преданно служил наш товарищ Анатолий Черепович. Он меч-

тал о победе в Лестере, он работал во имя этой победы самоотверженно и самоотверженно. И погиб оп, несколько дней не дожив до той минуты, когда алый советский флаг впервые в истории мировых чемпионатов на шоссе взвился в английском небе.

13 августа 1970 года на старт стокилометровой командной гонки с пятью поворотами вышла 21 команда. За советскую сборную, которую мы подготовили с Череповичем, выступали кабардинец Борис Шухов, чуваш Валерий Ярды, горьковчанин Валерий Лихачев и сибиряк Владимир Соколов. Трасса их ждала пересеченная, перепад высот достигал 90 метров. Дул сильный ветер. Основные наши соперники стартовали в последних номерах, уже зная график езды советской сборной. Борьба на всех участках вспыхивала острейшая.

За десять километров до финиша чехословацкие спортсмены опередили нас на 13 секунд... Много секунда значит... Одна секунда — а за ней годы борьбы и тренировок. Мы стремились увеличить темп. Находящиеся в лучшем положении, знающие о нас все чехословаки пытались удержать преимущество. Они не уступали. Больше того — они вырвали еще одну секунду. И тогда я снова прохрипел в мегафон. Над английским асфальтом раздался крик — призыв к победе, к подвигу:

— Ребята, вы можете, вы должны... Посвятим нашу победу Череповичу — вы можете это сделать... Вы сделаете это!..

И они — откуда взялись силы? — смогли!

Соколов, Лихачев, Ярды и Шухов на последних десяти километрах не только отыграли тринадцать секунд, но и прибавили к ним еще 28. С результатом 2 часа 12 минут 18 секунд мы стали чемпионами мира. Чехословацкие гонщики — вторые, и сорок шесть секунд уступили нам знаменитые голландцы — олимпийские чемпионы...

Мы сдержали слово, данное друг другу перед стартом, — впервые советские спортсмены стали чемпионами мира.

Победа в Лестере была той первой ласточкой, которая на крыльях своих принесла весну. Интерес к командной гонке значительно вырос после 1970 года. Ну, а чемпионы мира и не думали почивать на лаврах. Они прекрасно отдавали себе отчет в том, что их скорости пока далеки от сверхрекордных, что результат Петтерссонов — 1 час 57 минут 46 секунд, показанный на классической дистан-

ции, оставался пока недостижимым. Наша четверка на отличной трассе под Каунасом могла при благоприятных условиях зафиксировать лишь 2 часа 7 минут 10 секунд... От ушедших в профессионалы Петтерссонов нас отделяли 10 минут...

Говорю совершенно объективно — к новому сезону-71 мы готовились с большим подъемом, вкладывая в тренировки как нечеловеческие силы, неустрашимость, так и безграничную любовь к скорости.

Да, в Лестере был триумф, которого советская школа велоспорта не знала со времен Рима-60. Но прав поэт, когда предостерегает: «Пораженья от победы ты сам не должен отличать...» Думал ли кто-нибудь, что уже через год на чемпионате мира в Швейцарии нас ждет полнейшее фиаско — заняли восьмое место. А до Олимпиады в Мюнхене оставался только год!..

С ПЬЕДЕСТАЛА ИМ ВИДЕЛАСЬ РОДИНА

Диалог авторов о Мюнхене-72
с комментарием заинтересованных
и незаинтересованных лиц

А. Ю. В Мюнхен-72 сборная СССР улетала в хорошем настроении, хотя и знала, что после прошлогодней неудачи на первенстве мира в Швейцарии в нее мало кто верил. Победу прочили бельгийцам, итальянцам, полякам, голландцам, датчанам, шведам. Правда, Эмиль Бессон — обозреватель «Юманите» — напомнил, что и сборную СССР можно рассматривать как претендента на медали, ибо она как-никак чемпион мира 1970 года. Но в этой же статье Бессон не забыл уточнить: победа та была одержана на мировом первенстве два года назад, а за эти семьсот дней много воды убежало — два раза успел выпасть и растаять снег...

В. К. Когда мы готовились к Олимпиаде на скоростных трассах под Каунасом, я пообещал корреспондентам «Советского спорта», что приложу все силы, хитрость, находчивость, но все же дам возможность журналисту этой газеты, освещающему ход велосипедных гонок, проехать трассу в советской машине технической помощи. Слово свое сдержал, подошел перед стартом к бригаде «Советского спорта» и спросил: «Кто поедет со мной в «техничке»? Журналисты переглянулись: мы, мол, еще не решили... А я по глазам их прочитал, никто и не собирается четыре часа посвящать лицезрению командной гонки. Они не очень верили в конечный успех и боялись прозевать другие, более важные соревнования, в которых золотые награды вроде бы гарантированы. А в велосипеде — лотерея — как бог на душу положит... Этого не было сказано, но я кожей почувствовал сомнения корреспондентского корпуса...

Когда мчался по бетонному шоссе Мюнхен — Линдау, то еще раз мысленно проверял себя: не ошибся ли с выбором четверки? Выдержат ли мои ребята невероятное напряжение борьбы? Должны выстоять и золотыми буквами записать свои имена в олимпийской истории! Слишком трудно далась нам всем подготовка к Мюнхену. И не получить медалей — так казалось — было бы верхом несправедливости и невезения.

А. Ю. Перед открытием Олимпиады Валерий Лихачев получил письмо от олимпийского чемпиона 1960 года по тяжелой атлетике Виктора Бушуева:

«Дорогой Валера! Вот мы выросли с тобой в одном городке, в нашем Заволжье, и родители наши там живут, и, может быть, знакомы они, потому что и твой, и мой отцы приехали сюда на волжский берег, когда и городка нашего еще не было, когда только начинали здесь строительство Городецкой ГЭС и все строители жили одной большой семьей, а мы с тобой совсем мало знакомы...

Но сегодня, когда олимпийская сборная уезжает в Мюнхен, я решил написать тебе письмо, потому что, хотя в нашей олимпийской делегации у меня и сейчас много старых друзей, особенно среди штангистов, я буду болеть за тебя, наверное, больше, чем за всех, и понять мои чувства просто».

В Горьком ждали победы от Лихачева, в Куйбышеве и Кабардино-Балкарии — от Шухова, в Чебоксарах и Риге — от Ярды, в Омске — от Комнатова. В Калининне родители Капитонова мечтали об успехе в командной гонке...

Они обязаны были победить — спокойный и надежный Борис Шухов, сильный и властный Валерий Лихачев, талантливец-самородок Валерий Ярды и преданный делу и команде Геннадий Комнатов. Это был исключительный по спаянности коллектив совершенно разных по своему характеру, темпераменту, уровню образования, эрудиции четырех спортсменов. Каждый из них был яркой личностью. Почему тогда Капитонов остановился именно на этой четверке? Неужели в нашей стране не было более сильных спортсменов?

В. К. Конечно, были. Но я выбрал самых надежных на тот день. Попытался сделать из четверки индивидуальных команд, исходя из важнейшего для коллектива принципа — психологической совместимости.

А. Ю. Сам в недалеком прошлом член сборной страны,

Капитонов подбирал людей, способных: а) несколько дней подряд проезжать за тренировку по двести километров — стало быть, очень сильных; б) не просто катиться по шоссе, но выдерживать скорость порядка 50 километров в час, и не на каком-нибудь отрезке, а на всей трассе — стало быть, выносливых; в) не замечать крутых подъемов в Высоких Татрах, Швейцарских Альпах, Марокканских горах, стало быть, терпеливых; г) промчаться на головокружительном спуске со скоростью 90 километров в час (больше нельзя, дальнейшая скорость ограничена — спортсмена, превысившего ее, штрафуют) — стало быть, смелых; д) не обращать внимания на малоустроенный быт, короткий тревожный сон, на ежедневные травмы...

Как тренер он искал четверку, отвечающую его требованиям. Каждый из спортсменов должен был иметь «ТТТ» — талант, труд, терпение, а также — волю, характер, индивидуальность...

В. К. С первых же шагов на тренерском поприще я понял, что одной из главных моих задач (применительно, в частности, и к командной гонке) будет создание коллектива-монолита, в котором исповедуется священный и единый принцип: «Один за всех и все за одного». Таким коллективом была когда-то прекрасная команда конца 50-х — начала 60-х годов, многократная обладательница лавровых венков Гонки Мира. Я в этой команде воспитан, победные мои спортивные годы связаны с ней... И наверное, я лучше, чем кто-либо другой, знаю, почему нам, таким прославленным и обласканным вниманием, не удалось завоевать командной победы ни на первенствах мира, ни на Олимпиадах.

Итак, тренерская задача — формирование ансамбля. Чтобы четверо ребят были способны не только пройти 100-километровую трассу со скоростью 48—49 километров в час, но и чтобы работали они как единое целое, помогая друг другу, дополняя друг друга (гребцы в лодке — самое точное сравнение). Было много толков, некоторые кандидатуры вызвали сомнение, мне давали советы, со мной спорили, меня убеждали. Но в конце концов всегда приходит такой момент, когда тренер остается наедине с собой — ему решать, на нем ответственность.

...Эти четверо были людьми разными. Ярды вспылчив, Комнатов спокоен (из тех, о ком говорят — пушкой не прошибешь), Лихачев замкнут, Шухов — душа-человек, душа команды, постоянный капитан.

А. Ю. Были, естественно, и запасные. Тут задача тренера двоякая. С одной стороны, надо добиться при отборе хорошей, здоровой спортивной конкуренции, чтобы у того, кто наверняка попадает в состав, не возникло самоуспокоенности, чтобы он чувствовал на лопатках дыхание равноценного дублера. С другой стороны, надо, чтобы это не нарушило в коллективе дружеских связей.

В. К. Думается, добиться такого положения удалось. Характерный момент: ребята внимательно следили не только за собственным весом, но и контролировали друг друга, чтобы каждый был в форме. Ярды год проболел, догнал остальных сравнительно поздно, и желание доказать, что он не хуже других, еще более горячило его самолюбивую натуру. И не раз случалось в ходе командной гонки, когда была его очередь лидировать, он слишком резко выходил вперед, наращивал скорость так, что «отцеплял» партнеров. С ним на тренировках много поработал Шухов — сдерживал, напоминал, что надо думать не о себе, а о товарищах, надо учиться управлять скоростью.

Валерий Ярды в силу своей горячности прежде нередко «вырабатывался» раньше времени, на последнюю, решающую четверть дистанции его не хватало. Но теперь он был совсем неузнаваем, и это я отношу не только за счет большой тренировочной работы, но и за счет высокого чувства ответственности перед командой.

А. Ю. «Ответственность перед командой...» Именно она сдерживала взрывного Ярды в Мюнхене. Хочу поделиться психологическим наблюдением за Ярды во время чемпионата СССР по многодневной гонке 1973 года. Тогда, на втором этапе Вильнюс — Паневежис вперед все время неистово рвался Ярды. Основной эшелон гонки прошел за первые полчаса 25 километров. Скорость можете сосчитать сами. А Валерий отъехал ото всех на сто метров и «пахал» в одиночку. Оглянется, увидит, что лидеры идут на последнем дыхании, улыбнется хитро — и прибавит скорость. Если 95 человек идут, помогая друг другу, идут и терпят эту скорость, то откуда у одного Ярды такая неистощимость?

Валерий не может ехать в группе. Вот такой у него характер. Он должен сверкать и сознавать, что сверкает. И знать, что другие им восхищаются. Когда остальным тяжело, он, сам уставший, способен на любой рекорд. Но на такой скорости даже Ярды больше чем на сто метров от группы не уходил.

И действительно, когда группа догонила Ярды, он скинул. Но что любопытно, Валерий спокойно пропускал всех вперед, отставал метров на 20, ехал один-одинешенек, но чувствовалось, что он восстанавливается, чтобы потом снова начать «хлестать»...

Все гонщики знали характер Ярды и, улыбаясь, давали ему право на эксперимент. Правда, постоянные рывки олимпийского чемпиона заставляли всех спортсменов быть в напряжении. Особенно внимателен был лидер гонки — тоже победитель Мюнхенской олимпиады — Комнатов. Уж он-то лучше, чем кто-либо другой, знал, на что способен Ярды, если он в ударе. Здесь никак нельзя было заезжаться.

В. К. Многодневный чемпионат страны 1973 года был первым подобным испытанием в жизни участника двух Олимпиад. Я записал многодневку в индивидуальный план подготовки Ярды к чемпионату мира и требовал, чтобы Валерий шел гонку в тренировочном, а не в соревновательном режиме. Товарищи Ярды, конечно, знали об этом и давали ему «резвиться». Но вернемся в Мюнхен-72.

...Вспоминается мой разговор с командой за сутки до олимпийского старта. Последняя установка. Мы знали трассу, знали жеребьевку, неудачную для нас — все серьезные соперники стартовали позже. Разговор шел о том, что начать надо не в предельном темпе, а умеренно, не боясь проигрывать 10—15 секунд на первой четверти и даже половине трассы. Но знать, что на последних 25 километрах требуется отдать все. Суметь это сделать, как говорится, на фоне усталости, то есть через «не могу». Суметь вытерпеть.

...Знаменитого гонщика-профессионала Багамонтеса однажды спросили, за счет каких особых качеств он так великолепно идет в горах. Он ответил, что особых качеств у него нет, ему так же тяжело, как другим, но он может терпеть... Разговор шел о том, что такое уж это дело — командная гонка, стоит одному дать слабину — и все пропало. Здесь все поровну на четверых, здесь не передохнешь, не отсидишься за чужой спиной. Я был уверен, что ребята дотерпят.

А. Ю. Интересно, что еще до старта ЭВМ фирмы «Сименс» выдала прогноз: советская команда будет первой, выиграв у второго призера 47 секунд.

В. К. Мы об этом узнали, посмеялись, и я сказал ребятам, что в такие пророчества не верю, что рано еще дыр-

ки в лацканах сверлить. ЭВМ, как видите, не ошиблась, правда, выиграли мы меньше — 30 секунд...

Они сидели молчаливые, задумчивые, сосредоточенные. Ребята уже настраивались, готовили себя к завтрашнему дню. Я спросил всех четверых, в порядке ли они, могут ли стартовать, и каждый ответил: «Да». Спросил мнение запасных. Один из них сказал, что сомпеваётся в Боре Шухове — на последней контрольной тренировке он выглядел недостаточно свежо. Поймите ситуацию верно: в таком высказывании ни для кого не было обид, у нас правило — дело есть дело, и о нем надо говорить откровенно, ничего не держа за пазухой. Я опять спросил совета у основного состава, и Ярды, Лихачев и Комнатов в один голос ответили, что за Шухова ручаются. После этого я твердо сказал, что состав окончателен.

Правда, к Борису я еще раз утром подошел, поинтересовался, как он спал. Спал он неважно, разговоры даром не прошли. Но он мне так обещал: «Умру, а сделаю все, что надо».

А. Ю. И вот та гонка. Ребята — в седлах, Капитонов — позади, на «техничке», с мегафоном.

Командная гонка проводилась на автостраде, ведущей от Мюнхена к Линдау. Старт давался утром, в 10 часов по среднеевропейскому времени. Было солнечно и вместе с тем не жарко, однако ветрено. Идти против ветра было очень трудно. Разница во времени, за которое гонщики преодолевали 25-километровый отрезок пути по ветру и против ветра, доходила чуть ли не до пяти минут.

И это не удивительно: на трассе было четыре подъема от одного до четырех градусов (запомним эти цифры: четыре градуса — ибо на горах в Крылатском подъемы достигают двадцати градусов крутизны).

В. К. Мы говорим сейчас о трассе для командной гонки в Мюнхене. Не будем путать ее с групповой, которая проходила по лесной дороге — велосипедисты мчались 8 кругов по 23,8 километра каждый. И здесь тоже было четыре подъема от 6 до 14 градусов — тоже, конечно, значительно положе, чем в Крылатском.

Советской сборной — единственной среди всех команд — удалось потренироваться на шоссе Мюнхен — Линдау. Когда мы мчались по трассе, нас остановил полицейский «Мерседес». Объяснили, что дистанция закрыта... И тогда я пошутил: «Берите автографы у русских

парней — завтра они станут олимпийскими чемпионами, и их подписям цены не будет».

И немецкие полицейские, забыв обо всем, стали давать советским гонщикам блокноты, книги.

Нас волновала трасса. Она оказалась сложной, хотя и выглядела живописно. Рельеф дороги был еще труднее, чем два года назад на чемпионате мира в Лестере. Леса вокруг бетонной дороги — смешанные. Корреспонденты шутили: после ночного дождика за каждым стволом березки, совсем такой, как у нас в Белых Столбах или Тенякове, так и чудится франтоватый подосиновик в тубетейке или белый крепыш. Но таких грибов в тех лесах не водится, а если бы они и были, то как пробраться к ним через стокилометровый «забор» болельщиков, приехавших сюда вовсе не за грибами...

«У себя в родной Кабардино-Балкарии я привык к горным дорогам, — сказал после финиша Шухов. — И все же даже мне пришлось основательно поработать. Ребятам — тем еще больше досталось. Местность холмистая, подъемы и спуски»...

А. Ю. Через каждые две минуты в далекий путь отправляются команды. Их 35. Нашей четверке — Борису Шухову, Валерию Ярды, Геннадию Комнатову и Валерию Лихачеву — стартовать пришлось где-то в середине. Раньше нее из наиболее вероятных претендентов ушли только голландцы. А остальные фавориты держали советский квартет, если можно так выразиться, на прицеле.

— Первыми будут голландцы, — заявил перед стартом вице-президент Международного олимпийского комитета Тоннэр ван Карнебек, — вторыми — бельгийцы, третьими — датчане.

— А советская команда? — спросили его журналисты.

— Она, пожалуй, будет бороться с польской за четвертое место...

Предпочтение велосипедистам из Страны тюльпанов вице-президент МОК отдал не случайно. И не только потому, что сам он — голландец. Его соотечественники побеждали на двух последних Олимпиадах — в Токио и Мехико. Реальные шансы на успех у них, конечно же, были.

Первые 25 километров подтвердили, что голландцы полны решимости отпраздновать олимпийскую победу. Четверть пути они преодолели за 29,50, поляки проигрывали им 6 секунд. На третьем месте шли норвежцы — 30,15. Далее команда СССР — 30,20, а за нею почти вплот-

пую держались бельгийцы и венгры (по 30,24) и шведы со швейцарцами (по 30,25).

В. К. Такое положение на трассе не застало меня врасплох — команда специально построила тактику так, чтобы равномерно распределить силы на всей дистанции. И, к чести наших ребят, они полностью осуществили свое намерение. Когда сборная вернулась к месту старта, оставив за собой 50 изнурительных километров, секундомеры показывали 1:05.21. Впереди были только поляки, выигрывавшие 15 секунд. Далее шли голландцы — 1:05.22, норвежцы — 1:05.52, бельгийцы — 1:05.53 и шведы — 1:06.02.

А. Ю. Телезрители всего мира, к сожалению, не видели лиц советских гонщиков в эти труднейшие минуты борьбы. Произошло это, очевидно, потому, что в нашу сборную не верили всерьез.

И вот — парадокс. Командную велосипедную гонку на 100 километров сопровождали десятки автомашин с теле- и кинокамерами. Были отсняты отличные кадры спурта бельгийской команды на 38-м километре, было зафиксировано крупным планом лицо голландского гонщика Кисса Приема в тот момент, когда у него судорогой свело ногу. И только наших парней, олимпийских чемпионов, нет на этих кадрах. Похоже, не вписывались они в сценарий.

Шоссе Мюнхен — Линдау и километра не бежало прямо — то ныряло под сумрак буков и грабов, то возносилось на гребень холма.

Так получилось, что к 25-му километру наши ребята были лишь четвертыми, а к 40-му с ними сравнялись преследующие советскую сборную норвежцы. Режиссерам телевидения казалось, где уж спортсменам СССР мечтать о медали. На нашу команду, как говорится, не оглядывались польские гонщики, которые шли быстрее всех. Они ревниво следили за секундами голландцев, а голландцы, в свой черед, старались оторваться от грозных гонщиков Бельгии.

И вот последовал «выстрел» советской сборной. Где взялись силы?

В. К. К 75-му километру команда СССР не только ликвидировала разрыв, но и выигрывала у недавних лидеров, гонщиков Польши, четыре секунды.

Каюсь, схитрил в этот момент. Когда на 75-м километре у ребят уже было плюс 4 секунды по отношению к ближайшему сопернику, я на всякий случай крикнул «минус

десять». И еще крикнул, что здесь, именно здесь разыгрываются медали. Это-то уж было точно!

Дважды пришлось понервничать. Точнее говоря, нервничал всю гонку, как каждый тренер — иначе в нашем деле не бывает. Но два раза — посерьезнее. Поначалу, когда Ярды все-таки «подергался». И за 8 километров до финиша: Комнатов тогда слишком резко сменился и не сел на колесо, отвалился. Два метра всего был просвет между ним и командой, но дались они ему невероятно тяжело, километра два он их наверстывал, и я тут, как говорится, горло сорвал... Одна за другой команды завершают гонку. Финишируют голландцы. Слышу по радию их довольно высокий результат — 2 часа 12 минут 27,1 секунды. Причем у одного из их гонщиков Ада ван ден Хоека вышел из строя велосипед, и вторую половину пути команда шла втроем, ведомая Федором ван ден Хертогом, гонщиком русского происхождения. Время голландцев долго оставалось лучшим до тех пор, пока взволнованный голос диктора не возвестил:

— К финишу приближается команда Советского Союза!

А. Ю. И вот, привстав на педали, чтобы в свой последний рывок вложить все без остатка силы, Шухов, Ярды, Комнатов и Лихачев рвутся к финишу. Под бурю оваций советская четверка заканчивает трудную гонку. Объявляют результат — 2:11.17,8.

В. К. Более минуты выиграно у голландцев! Но я все еще озабочен. Ведь не сказали своего последнего слова поляки и бельгийцы... Мелькнула радугой спиц польская команда. Ее время хуже нашего.

И сразу же наши лица озарили улыбки. Я бросился к ребятам, обнимал и целовал их. Победа, блестящая победа!

А. Ю. В коротком интервью после старта запыхавшийся, счастливый Валерий Лихачев рассказал:

— Крутил, как в тумане. Думал, намного отстаем. А тренер кричит из машины: идете вторыми! Как это, думаю, вторыми? Ведь сил уже вроде нет. В груди будто комок застрял. Но чувствую, сейчас пройдет. Вот только еще немного... И мысль одна в голове: надо быстрее, еще быстрее. Когда финишировал, ног уж точно не чувствовал, повалился на траву...

Вот так она дается, олимпийская победа. Когда чуть позже приехали в олимпийскую деревню журналисты, то

выяснилось, что беседовать-то им можно лишь с тренером, пбо Борис Шухов, Валерий Ярды, Геннадий Комнатов и Валерий Лихачев спали среди бела дня сном праведников. Мимо их комнаты ходили на цыпочках, боясь потревожить этих предельно уставших, но счастливых людей.

Поэт Николай Добронравов так приветствовал советскую велосипедную дружину:

Вы сумели так блестяще потрудиться,
И колеса так стремительно сверкали,
Что пришлось колесам этим превратиться
В золотые олимпийские медали.

В. К. На сердце было очень хорошо в те дни. Да и в протоколе тоже неплохо...

9 августа. Шоссе. Командная гонка.

1. СССР (Б. Шухов, В. Ярды, В. Лихачев, Г. Комнатов) — 2 часа 11 минут 17,8 секунды;
2. Польша (Л. Лис, Э. Барчик, С. Шозда, Р. Шурковский) — 2:11.47,5;
3. Нидерланды — дисквалификация;
4. Бельгия — 2:12.36,7;
5. Норвегия — 2:13.20,7;
6. Швеция — 2:13.36,9.

Вот, кажется, и все о самой гонке. Четверо, выигравшие ее, показали себя настоящими бойцами. Говори это, хотелось бы поразмыслить о том, что стоит за спортивным понятием «боец».

Боец — это человек большой отваги, самоотверженности, даже самоотреченности в решающий момент. Но как и за счет чего эти качества воспитываются?

Характер спортсмена закладывается с детства. С того, собственно, часа, когда выбираешь путь в спорте. Не важно, велосипедист ты или легкоатлет, штангист или гимнаст, на любом пути тяжело — легко не бывает. Ты учишься к систематическому тренировочному труду. Он нелегок, порой однообразен, скучен. Однако тренировки должны стать для тебя потребностью. И только потом ты поймешь, что день от дня становишься сильнее. Вперед тебя ведет мечта о победе. Победа — твое вознаграждение.

Наш вид спорта — да и другие, конечно, тоже — сопряжен с большими болевыми ощущениями. Сколько ссадин и спняков, шишек и гематом получишь ты на шоссе — не счесть.

«Мы — шоссейники, люди тертые, и не обо что-нибудь,

о шершавый наждак шоссее... Так что нам уж лучше из седла не выскакивать...»

Мы падаем. И разбиваемся. И ломаем ребра и ключицы. Мы ходим гонку с синяками и загипсованными руками. И тот, кто скажет себе: «Мне больно, давай брошу», тот не спортсмен. Тем более — не велосипедист. Не в обиду будет сказано футболистам, у них, коли ударят по ноге, еще есть время покататься на мягкой травке. А у нас — попал в завал, расшибся, вскакивай, хватай машину, садись в седло, ни секунды не медли, ни доли секунды, иначе, как говорится, экспресс ушел и не догонишь.

А. Ю. Это все — некоторые звенья, из которых сплетается понятие «боец». И тут уместно задать вот какой вопрос: «А во имя чего это все — труд, терпение, боль, риск?»

В. К. Во имя победы. Но победа в спорте на многих одна приходится. И на тренера. И на товарищей, которые помогали тебе, поддержали. У нас в велоспорте кустарем-одиночкой не проживешь, без коллектива ты ноль без палочки, ты никто, если тебе друзья в гонке не помогут.

И если уж говорить о коллективизме, то понятие это неразрывно связано с другим. С патриотизмом. Нам с пьедестала всегда видится Родина.

Помню, финишировали ребята, вокруг радость, веселье, а вот встали они на пьедестал, зазвучал наш Гимн, и Ярды разрыдался. Хотя он смертельно устал и, казалось бы, был эмоционально опустошен, но тут уж другие эмоции. Другие чувства — выше, сильнее.

Тут — чувство выполненного долга перед Родиной.

Олимпиада в Мюнхене-72 четвертая в моей жизни. В далеком Мельбурне-56 мы заняли шестое место в командном первенстве, на следующей Олимпиаде-60 в Риме я получил бронзовую медаль в командной гонке и золотую за индивидуальную победу в групповой гонке. К Олимпиаде-64 в Токио я готовился, но в команду зачислен не был... Олимпийские игры-72 встречал уже как тренер...

А. Ю. И дебют был замечательным. Газета «Шпорт-курир» писала: «Виктор Капитонов возвратился на пьедестал с помощью своих учеников. Он подготовил отлично слаженный ансамбль. Чемпион Рима стал, несомненно, чемпионом Мюнхена — заслуги тренера в точно избранном тактическом варианте, рассчитанном на заключительный, 25-километровый рывок в 100-километровой командной гонке, выглядят неоспоримыми».

А «Мюнхнер Меркур» подчеркивала, что «советские гонщики хорошо использовали профиль автобана в Линдау и что тройка лидеров выглядела отлично ориентированным ансамблем, способным исполнить самую сложную партитуру».

В. К. Поправим неточность «Мюнхнер Меркур»: тройка лидеров, к сожалению, не стала тройкой призеров. Международный олимпийский комитет, рассмотрев материалы медицинской комиссии, лишил бронзовых медалей спортсменов Голландии, ибо отставший из-за поломки велосипеда Ад ван ден Хоек был подвергнут антидопинговому контролю. Анализ был удручающим для голландской сборной: в крови Хоека обнаружили следы допинга. Бронзовые медали из рук голландцев перекочевали в сейфы МОКа: их нельзя было передать сборной, занявшей четвертое место, ибо члены ее не подвергались контролю... МОК зажег красный свет перед нарушителями олимпийской хартии, стремящимися добиться победы любой ценой. Таким «ловкачам», конечно, не место на Олимпиадах. Но жаль, что один человек подвел всю сборную.

А. Ю. Газета бельгийских коммунистов «Драпо руж», отмечая победу советских велогонщиков над чемпионами мира — бельгийцами, писала: «Командная гонка осталась в памяти всех ее видевших как ярчайший праздник смелости, скорости и стойкости». Как все-таки командная гонка стала нашим «коньком»?

В. К. Результаты в этом виде велосипедных гонок за последние годы значительно выросли. Появление на международной арене знаменитой шведской команды, состоявшей из четырех братьев Петтерссонов, перевернуло все представления о шоссейной гонке на 100 километров. Средняя скорость прохождения дистанции резко прыгнула вверх — с 44 до 48 и даже 49 километров в час. Особенно впечатляющим было выступление шведского квартета на чемпионате мира 1969 года в Брно, где на очень трудной трассе (брусчатка, трамвайные рельсы, два крутых подъема — каждый по 10 процентов на протяжении километра) они показали среднюю скорость более 48 километров в час.

Для сравнения скажем, что занявшая третье место команда Швейцарии отстала от победителей более чем на 6 минут. Нет сомнения, что даже команда, составленная из сильнейших профессиональных гонщиков того времени — Анкетиль (Франция) — Альтиг (ФРГ) — Джимонди

(Италия) — Пулидор (Франция), тоже проиграла бы в этом виде Петтерссонам.

А. Ю. Наверное, один из секретов их превосходства — удивительные морфологические особенности братьев. Рост самого низкого из братьев 183 сантиметра, а самого высокого — 185 сантиметров. Петтерссоны всегда применяли большие передачи (в настоящее время такими пользуется Меркс). В Брно шведы поставили одну переднюю шестерню с 55 зубьями, а на трещотке было 5 шестеренок с числом зубьев от 13 до 17. Перед стартом специалисты считали такой набор передач на той трудной трассе сумасшествием и предсказывали, что Петтерссоны «лопнут», не дойдя до финиша. Чем закончилась гонка, мы знаем...

В. К. Эти результаты побудили специалистов других стран к поиску гонщиков с подобными морфологическими данными. Первыми адаптировались голландцы, поляки и русские. В олимпийском 1972 году и Франция попыталась последовать их примеру: Маньи — 181 сантиметр, Фен — 180, Сибиль — 179, Мёнье — 186 сантиметров. Однако одной морфологии недостаточно. Следует приспособиться также к большой передаче. Есть два способа ее использования: «крутить», что является правильным, и «толкать», что неправильно.

В последние годы стало модным выражение «атлет на велосипеде». Речь идет о гонщике, способном использовать большие передачи при высокой средней скорости, выдерживать предельные нагрузки не в какие-то доли секунды, а в течение 4—5 часов. Эти качества должны опираться на равновесие в соотношении «вес — сила» и «скорость — вес — сила», что обязательно выразится (поскольку велосипедисту большую часть времени приходится работать с неподвижным тазом) в использовании более или менее длинных рукояток руля в зависимости от морфологических особенностей.

В командной гонке 100 километров продолжительность усилия (немногим более 2 часов) играет определяющую роль при подготовке. Здесь необходимо найти такую крейсерскую скорость, которая бы вынуждала гонщика к постоянной напряженной работе, практически на пределе его возможностей, до 150 ударов пульса в минуту, а чаще всего — свыше 200. И именно в этом кроется основная трудность. Действуя механически, мы обязательно рискуем тем, что со временем гонщик на полном ходу может забыть о том, что он идет в команде. Опасность состоит в

следующем: на скорости 49 километров в час машина урчит, при 49,2 она может взорваться. Необходимо предупредить эту «подрывную» работу, которая постепенно и незаметно изматывает гонщика и доводит его до состояния, когда он уже не может следовать за своими товарищами.

А. Ю. Подобное же явление наблюдается и в командной гонке преследования на треке, где прикладываемое усилие не столь велико по продолжительности, сколь более интенсивно. Кроме того, команда, идущая со слишком большой скоростью, подвергается и другому риску: гонщик, «сидящий на колесе» у впереди идущего товарища, чувствует себя «прикрытым». Этим объясняется тот факт, что, в противоположность происходящему в беге, выброс «задохнувшегося» гонщика происходит немедленно и неумолимо.

Обладая запасом знаний и наблюдений, тренер, казалось бы, имеет все, чтобы методически подготовить команду. Однако это не так просто: если навыки автоматизма приобретаются относительно легко, а физической формы обычно можно достигнуть без решения проблемы, то все меняется, когда приходится приступать к поискам ритма.

В. К. В самом деле, если некоторым гонщикам необходимо много кататься, а другим — относительно мало, то речь идет о «персонализации» тренировки, что кажется парадоксальным при командной работе. Это осложнение вызывает неизбежные неудачи. Так, например, команда ФРГ, которая за 20 дней до олимпийского старта побилла принадлежавший голландцам рекорд трассы в Санкт-Морице, показав среднюю скорость 48,3 километра в час, в Мюнхене на знакомой, родной трассе заняла лишь 20-е место. А команда ЧССР, за 15 дней до этого поделившая первое место с квинтетом СССР в Цюрихе, была лишь 16-й. То же самое можно сказать и о французской команде, которая за 8 дней до старта в Мюнхене показала высокий результат — 46,16 километра в час, но в главной гонке сезона — оказалась 18-й.

Но эти мои рассуждения по горячему следу носят, так сказать, технический характер и понятны, наверное, лишь любителям велосипеда.

А. Ю. Виктор Арсеньевич, вы помните, как незадолго до Олимпиады сказали во всеуслышанье:

— Мы будем бороться за золотые медали. Возможности и силы для этого есть.

Несколько лет назад пришли вы к руководству. У вас были свои взгляды на сущность тренировочного процесса,

свое отношение к проблемам подготовки мастеров высокого класса. Признаться, в ту пору многие специалисты не верили в успех начатого вами дела, ведь впервые в практике отечественного велоспорта тренер разделил главную команду страны на две равноправные группы. Он был уверен, что для командных состязаний нужна специальная подготовка. До него было по-другому: одни и те же гонщики выступали как в однодневных соревнованиях, так и в многодневных. Олимпиада доказала, что свою идею воплотили блестяще.

В. К. Мне ничего не оставалось другого — взялся за гуж, не говори, что не дюж... В день нашей победы — 29 августа — в специальном вечернем олимпийском выпуске мюнхенской газеты «ТЦ» мы прочитали:

«Все имеет свое начало и свой конец. Кончилась победная эпоха голландских велосипедистов, победителей Токио и Мехико, открылась победная страница русских. Они завоевали первую командную золотую медаль и, по всей вероятности, не последнюю...»

А. Ю. «Не последнюю». Наверное, журналисты имели в виду Монреаль-76, до которого 29 августа 1972 года оставалось уже меньше четырех лет... Олимпийский секундомер сразу начал свой отсчет.

А сейчас, ведя разговор о шоссейных гонках в Мюнхене-72, лучше обратиться к протоколу, на котором написано:

7 сентября. Шоссе. Групповая гонка на 182, 4 километра.

1. Хенни Купер (Нидерланды) — 4 часа 14 минут 37 секунд;

2. К. Сефтон (Австралия) — 4:15.04,0;

3. Х. Хулано (Испания) — с тем же временем;

4. Б. Биддл (Новая Зеландия) — с тем же временем;

5. Ф. Бейтон (Великобритания) — 4:15.07,0;

6. Ф. Эдвардс (Великобритания) — 4:15.13,0;...

34. В. Лихачев (СССР) — 4:17.51,0;

35. А. Старков (СССР) — с тем же временем.

Голландец — первый, а Валерий Лихачев лишь 34-й. Согласитесь, здесь есть о чем задуматься: к сожалению, после Рима-60, где В. Капитонов завоевал золотую медаль, а Ю. Мелихов был четвертым, наши спортсмены в этом виде состязаний занимают «надцатые» места.

В. К. Велосипедисты любят шутку — и они часто повторяют, что в групповой гонке не всегда все занимают места

согласно купленным билетам. Вдумайтесь: среди победителей Олимпиады-72 нет фамилий Шурковского, Шозды, Лихачева, Старкова, Нелюбина — самых сильных финишеров мира того года. Почему? Да потому, что их все знают в лицо. Любой тренер из 47 национальных сборных, вышедших на старт групповой гонки, мог предположить, что поляки сделают ставку на Рышарда Шурковского или Станислава Шозду, а советская сборная выведет на завершающий бросок Лихачева или Анатолия Старкова — победителя Спартакиады народов СССР, или Владислава Нелюбина — вице-чемпиона Велогонки Мира 1972 года...

А. Ю. Вы хотите сказать, что какой бы вариант ни придумали тренеры советской или польской сборной, они всегда будут «рассекречены» и всегда попадут в «контрловушку»?

В. К. Да, я могу это сказать, но боюсь, что эти слова могут принять за самооправдание главного тренера.

А. Ю. Наверное, имеет смысл предоставить слово Николаю Семеновичу Киселеву — главному редактору газеты «Советский спорт», который видел много групповых гонок на чемпионатах мира и Олимпийских играх.

В. К. Это очень хорошее предложение — Н. С. Киселева нельзя обвинить в необъективности.

О дерзкой победе голландца Хенни Купера рассказывает Николай Киселев:

«163 велогонщика из 47 стран, пройдя соответствующую проверку у специального судьи, входили в стартовый коридор между трибунами-временками и табором располагались на дороге. Через десяток минут им предстоит отправиться в 184-километровый путь, более четырех часов они будут бешено крутить педали, а пока можно посидеть и даже полежать прямо на асфальте.

Собираюсь сесть в автобус для прессы, который обычно сопровождает групповую велогонку.

— Не советую. Дорога очень узкая. Машине журналистов придется плестись позади — все равно ничего не увидите.

Это рекомендует сведущий человек — вице-президент Международного союза велосипедистов Алексей Куприянов.

Что ж, остаюсь на стадионе, который, кстати, рассчитан на две с половиной тысячи зрителей и сооружен ради одного дня олимпийских состязаний. Увы, из ложи прессы не очень-то разберешь, что там на дистанции. Нам еще

помогает портативный телевизор (спасибо нашему комментатору Владиславу Семенову, пригласившему к себе в будку), но каково зрителям? Табло на стадионе нет. Почти до середины гонки информация была маловразумительной, а пресс-центр тоже не баловал оперативными протоколами. Если к этому добавить, что к велостадionу вообще невозможно подъехать ближе, чем за полтора километра, то нельзя не признать: по сравнению с Мехико, здесь условия для журналистов и зрителей хуже.

Однако вернемся к соревнованиям.

Групповая гонка, или гонка с общего старта, — зрелище всегда интересное, если сильнейшие не отсиживаются в общей группе, если находятся смельчаки, отваживающиеся нарушить монотонное ее течение, если есть отрывы, погони... И все это было вчера на шоссе близ городка Грюнвальд.

Со стадиона хорошо видишь лишь «промежуточный финиш» (дистанция, напомним, состояла из восьми кругов). Решаюсь поэтому все же подсесть в журналистский автобус, чтобы ознакомиться с трассой. Дорога очень живописна, она, однако, действительно, узка, изобилует многочисленными виражами, что затрудняет действия спортсменов. Многокилометровый тягун сменяется крутым спуском, ныряющим в лесистый овраг. Тут не каждый решится отказаться от тормоза. Из леса выскакиваешь на большой арочный мост, и снова подъемы, спуски... Вдоль всего кольца — зрители, то тесной толпой выстроившиеся вдоль шоссе (в населенных пунктах), то небольшими группами.

Нам пока не видно, что делается в голове гонки, но зато мы часто встречаем спортсменов на обочине — кто чинит машину, кто ждет «техничку», чтобы сменить велосипед. Обгоняем гонщика под номером 373. Это наш Валерий Ярды. У него полетели спицы. Пока меняли колесо, отстал. Но и с новой машина шла плохо, непослушно. Пришлось вернуть старое (починенное). Вижу, как тяжело идти в одиночку Валерию. И не удивляюсь, узнав, что после третьего круга тренер В. Капитонов разрешает Валерию «расседлать стального коня», так как положение уже стало безнадёжным.

Возвращаемся на стадион. Мимо проносятся первые пятнадцать спортсменов. Наших среди них нет. Они — Иван Трифонов, Валерий Лихачев и Анатолий Старков — в основной группе.

На шестом круге голландец Хенни Купер настигает авангардный отряд. Идут компактно. Вдруг мы видим на телеэкране, как в начале седьмого круга Купер резко рванулся влево из лидирующей группы, оглянулся, как бы укоряя: «Мне надоела ваша монотонность и отсиживание за спиной друг друга». И помчался вперед смело, решительно. На его бегство довольно быстро обратили внимание, и пять-шесть гончиков помчались было за беглецом, но голландец был уже метрах в ста. Погоню временно отложили.

Один из наших специалистов убежденно заявил мне: «Никуда не уйдет, все равно догонят. Одному ныне идти невозможно». Однако Купер бросил вызов всерьез. Он, взятый в полукольцо сопровождающими гонку машинами, мотоциклами, принял на себя встречные удары ветра и все уходил и уходил дальше. Более тридцати километров мчался он в одиночестве навстречу победе.

Закончился седьмой круг. Разрыв между голландцем и ближайшей группой достиг уже 45 секунд. Здесь в основном малоизвестные спортсмены. Когда же всерьез свое слово скажут асы? В основной группе наших осталось уже двое. Отстал Трифионов. Вот медленно проехал он мимо трибун и... сошел с машины.

Километров за пять до финиша, наконец-то, началась серьезная погоня. Поздно. Вот уже Купер появляется в районе стадиона. Он оглядывается раз-другой, стараясь рассмотреть, далеко ли преследователи, и, убедившись, что просвет достаточно солидный, вскинул вверх руки и так, в позе торжествующего победителя, завершил долгий путь.

Купер выступал в составе сборной Голландии в командной гонке на 100 километров. Тогда он вместе с коллегами получил бронзовые олимпийские медали. Однако его товарища Хоека уличили в допинге, дисквалифицировали. Отбрали медали и у всей, естественно, команды. Лишившись бронзы, Купер получил теперь олимпийское золото.

4 часа 14 минут 37 секунд — таково время нового олимпийского чемпиона. Только через 27 секунд показалась преследующая его тройка, которую возглавлял испанец Х. Хулахо. Но в последнее мгновение его опередил австралиец К. Сефтон. Четвертым был новозеландец Б. Биддл. Еще три секунды спустя финишировал англичанин Ф. Бейтон. Через шесть секунд пришел еще один квартет, а затем группа из 20 участников, и только через 2 минуты 32 секунды после финиша голландца показалась основная

группа из 36 человек, в которой находились Лихачев и Старков (им даны 34-е, 35-е места в итоговом протоколе)».

А. Ю. На финиш не приехали Валерий Ярды и Иван Трифонов... У Валерия сломалась машина, и он отстал настолько, что даже при своем чудовищном рывке не смог догнать группу. А Трифонов просто не выдержал напряжения борьбы, сошел с дистанции.

В. К. Олимпийские гонки имеют жестокий характер: «или — или»... Или ты целиком отдаешься борьбе — и тогда тебя ждет победа, или ты становись наблюдателем при распределении медалей...

А. Ю. Вспоминаю, как в 1968 году в олимпийском Гренобле чемпион СССР в спринте Валерий Муратов занял лишь 18-е место в олимпийском турнире. Валерий еле-еле дошел до раздевалки и, схватив голову руками, прошептал:

— Так вот ты какая, Олимпиада!

Весьма красноречивая фраза...

В. К. На Олимпиаде от спортсмена требуется величайшая собранность — раз в четыре года гонщик обязан пройти дистанцию без ошибки.

А. Ю. Стало быть, финишируя в середине третьего десятка, Лихачев и Старков допустили где-то ошибки?

В. К. Как и все олимпийские групповые гонки, состязания в Мюнхене разворачивались по известному сценарию: все именитые сторожили друг друга, а в отрыв умчались «середнячки»... Наши ребята все время боролись в основной группе. Рядом крутили колеса Шурковский и Шозда, берегли силы для решающего рывка... Личная гонка — вещь особая... Кто до 7 сентября мог «поставить» на Купера? А австралийца Сефтона? А кто вспомнит день, когда два англичанина входили в шестерку сильнейших? В Мюнхене они почти на три минуты опередили «реактивного» Лихачева... Выведи их всех на следующий день на дистанцию — и удивитесь: никто не повторит свой успех. Здесь, если хотите, во многом дело случая.

А. Ю. Утверждая так, не противоречите ли самому себе, фактам личной биографии? Гонка в Мюнхене во многом напоминала Рим-60...

В. К. Да, во многом... Такой же жаркий день. Правда, в Риме солнце было более безжалостным. Там мы тоже ушли в отрыв...

А. Ю. Но ведь в августе 1960 года Капитонов уже был заслуженным мастером спорта — лидером советского ве-

доспорта, а итальянец Трапе — олимпийским чемпионом в командной гонке... Как же вас — таких именитых — отпустили?

В. К. Наверное, решили, что мы не выдержим. А мы рискнули!..

А. Ю. Думается, что без риска нет победы. И гонка в Мюнхене это еще раз подтвердила. Купер дерзнул — и получил в награду золотую медаль!

В. К. По традиции представим читателям олимпийского чемпиона: Хенни родился 8 февраля 1949 года в Олдензаале. Его рост — 172 сантиметра, вес — 70 килограммов. Будучи студентом, Купер тренировался в «СК Олдензаал».

В Мюнхене Хенни не считался фаворитом, но и безвестным гонщиком его нельзя было назвать: он побеждал ранее в «Молочном туре» в Англии, финишировал вторым в гонке «Вокруг ГДР».

Хенни оторвался от группы за 35 километров и умчался вперед в гордом одиночестве... К сожалению, в любительском велоспорте голландец не задержался: 1 января 1973 года Купер стал профессиональным гонщиком и начал выступать за... ФРГ.

А. Ю. Как вы оцениваете выступление шоссейников в Мюнхене?

В. К. В целом мы добились успеха: поделили с голландцами общекомандную победу, набрав по 7 очков и завоевав по золотой медали.

* * *

Не четверка велосипедистов —
Ветер, выпущенный из оков...
Олимпийский сквозняк пепстов.
Трек гудит от таких сквозняков!..
Трек выматывает. Трек не шутит.
Трек швыряет ветер в лицо.
Каждый — лидер.

И каждый крутит
Олимпийское колесо...

А. Ю. Прочитав эти стихи, мы перешли к разговору о состязаниях на треке. В Мюнхене они проходили на замечательном велотреке, построенном по проекту архитектора Шюрмана.

В. К. Кстати, самого автора проекта не пропустили на соревнования в день открытия программы.

— Но я ведь зодчий! — доказывал Шюрман.

— Архитектор? — переспросил билетер. — Но вам-то что делать на велотреке? Здание-то уже построено!

А. Ю. А возведен трек был по последнему слову строительной техники. Шюрман продумал все детали. Например, он предусмотрел точнейший расчет светильников велотрека. Если бы на полотне появились тени, бегущие впереди и позади гонщика, спортсмену было бы трудно оценивать интервал, отделяющий его от соперника. В здании Шюрмана световые потоки были организованы так, что падали на спортсменов только справа и слева и строго уравновешивались. Гонка шла в совершенно однородном световом кольце.

В. К. Рассказ о программе трековиков я начну с радостного события: впервые золотых медалей были удостоены советские мастера езды на треке — киевлянин Владимир Семенец и харьковчанин Игорь Целовальников завоевали золотые награды чемпионов в гонках на тандемах.

А. Ю. Их победа в протоколах выглядит так:

Трек. 3—4 сентября. Гонка на тандемах.

Четвертьфинал. ГДР (10,62; 10,80) — Бельгия; Польша (10,57; 10,46) — ФРГ; Франция (10,68; 10,62) — Голландия; СССР (10,66; 10,53) — Чехословакия.

Полуфинал. ГДР (10,54; 10,91) — Польша; СССР (10,66; 10,51) — Франция.

Финал. За 1-е место. СССР — В. Семенец — И. Целовальников (10,52; 10,60) — ГДР — Г.-Ю. Гешке — В. Отто; за 3-е место. Польша — А. Бек — Б. Коцот (10,65; 10,76) — Франция — Д. Морелон — П. Трантен.

В. К. Что может сказать этот сухой протокол? Победа Семенца и Целовальникова — самая большая неожиданность велосипедного турнира.

А. Ю. Попросим рассказать о двух смельчаках с «пикирующего бомбардировщика» человека, создавшего этот экипаж, заслуженного тренера СССР Ростислава Варгашкина.

«Спринт на треке — высший пилотаж велосипедного спорта. Спринт на тандемах — тоже. Если велосипед — истребитель, то тандем — пикирующий бомбардировщик.

Тандем сам по себе — адская машина, большая, тяжелая. Падать с нее больно. Когда раскатится, мчит с огромной скоростью. Маневр широк, размашист, руль изо всех сил вертишь. Сядешь после него на обычный велосипед — руль, кажется, вихляется в ладонях.

С ветерком, со свистом обойдет тандем группу гонщиков на шоссе. Но это если не в гору. В гору тяжело, вес вдавливают машину в землю: сама она килограммов двадцать, да еще два мускулистых тренированных тела. Тандем иногда называют боевой колесницей, и это не для красного словца.

Можно подумать так: едут двое, педали вертят оба, значит, им легче, чем одному. Ничего подобного — труднее!

Спринтер-«одиночник» в перерывах между заездами постоянно погружен в себя. Продумывает тактику: «Если он пойдет туда, я рвану сюда, если он подумает, что я хочу сделать это, я сделаю то...» Тандемисты нескончаемо шепчутся друг с другом, проверяют и налаживают взаимопонимание.

В заезде их связывает единый нерв. Он железный. Это цепь передачи. Тот, кто сидит вторым, должен смотреть назад, в глаза рулевому машины соперника. И если свой рулевой решит предпринять рывок, второй его усилие обязан ощутить ногами. Цепь, правда, натянута не туго, есть небольшой люфтик, мешающий полной синхронности действий. Тут реагируют другие нервы — живые, собственные.

Знаменитый француз Даниэль Морелон, олимпийский чемпион в спринте, много и успешно выступавший на тандеме в одном экипаже с таким же прославленным маэстро, Пьером Трантенон, в свое время задался целью погубить этот вид гонок. Он так рассуждал: «Классному спринтеру некогда тренироваться в дуэте, у него собственных забот хватает, а иметь особый вид для «неклассных» — зачем?» Но, знаете, можно договориться до любой нелепицы — если спринтеру недосуг заниматься пулевой стрельбой, зачем нам, к шуту, стрельба? Я все это к тому, что боевая колесница требует от экипажа специальной подготовки. И совсем особым должен быть сам экипаж. Таким, например, как наш, как Владимир Семенец и Игорь Целовальников, олимпийские чемпионы. К рассказу о них я и перехожу.

Семенец — худой, длиннолицый, с большим насмешливым ртом. Внешне застенчивый и несколько, что ли, неуверенный в своих словах и поступках. Внешне, подчеркиваю — внешне! А так — чрезвычайно ироническая личность.

На треке для него нет авторитетов, он не может представить себе, что проигрывает кому-то. «Меня обыграли, но этого все равно не может быть, потому что этого не может быть никогда». Несколько авантюрист, и когда едет

один, от самоуверенности делает массу ошибок (тандем придает ему ответственность). Всегда старается быть впереди, идти «первым колесом», но для меня, честно говоря, кто не боится «первого колеса», тот и гонщик.

Прирожденный рулевой тандема. Рулевой должен мыслить стремительно, принимать решения уверенно и четко: тактическая ошибка на тандеме смерти подобна. Не успеешь ахнуть, как чужая могучая машина пролетит мимо.

Тонкий техник, идя в атаку, до последней доли секунды точпехонько держится в кильватере соперника, прячется от встречного потока и потом вмиг даже не маневром, а просто крутым креном ювелирно меняет направление — впритирочку идет!

Идет — не дрогнет.

Партнер у него грудной. И постарше, и просто нелегкий он человек — Игорь Целовальников. Первое время по праву старшинства и опыта Игорь все командовал: «Семен, тащи велосипед! Семен, надо трубки клеить!» И Володя безропотно подчинялся. Потом надоело. Нет, он не стал ругаться, просто прикажет ему что-нибудь Игорь, а он стоит и молчит. Только подмигивает окружающим. А вещи нести все равно нужно, автобус вот-вот уйдет. Целовальников покипятится, пошумит и сам принимается грузить. Так и добился Володя, что все неприятные обязанности теперь у них поровну.

Но попробуй кто задень его «Егора» — «Семен» тут же горой встанет. Он из тех, кто умрет за товарища.

...Бывает так: Целовальников катается, катается по плоту, а Семенец сидит себе на лавочке, рассуждает с кем-нибудь про Хампердинка, Тома Джонса или Рафаэля (он очень большой знаток джазовой музыки и пения), Целовальников начинает тихо закипать.

— Ростислав Евгеньевич, спросите Семена, думает он сегодня тренироваться или как? — спрашивает он тренера.

— Егор, да не волнуйся ты, — говорит Семенец, — сейчас иду.

Сядет, покатается в основном ради душевного спокойствия партнера, поскольку твердо убежден, что на сегодня достаточно. А Целовальников, тот — неутомимый.

Целовальников сам по себе. Ему двадцать восемь, он старше Семенца, как я уже сказал, на шесть лет. Никогда не был чемпионом страны в спринте, но у всех наших сильнейших выигрывал, кроме Пхакадзе. В 1969 году на первенстве мира попал в восьмерку сильнейших и победил

там всех, кроме самого Морелона, но и с тем рубился всерьез. На тандеме сидел и с Александром Агаповым, и с Имантом Бодниексом — правда, в ту пору, когда этот большой стратег нашего трека был уже в годах.

Злой парень, ворчун. Если он в форме, если, как говорят велосипедисты, «прорезался ход», это сразу видно: сядет в обед за стол и начинает брюзжать — суп долго не ест, мясо жесткое...

Противоречив, нелогичен, как в данную секунду подумал, так и выскажется, и уже не помнит, что пять минут назад говорил.

Порой подвержен психологическим срывам и в такие моменты делается просто неуправляем, никого не в состоянии выслушать — как глухарь.

Честолюбец, смельчак. Огромный труженик.

Хорошо, что он попал в один экипаж с таким твердым, стойким, уверенным в себе человеком, как Володи Семенец.

Если Семенец — прирожденный рулевой, то Целовальников — прирожденный второй. Нет, неважно звучит это слово «второй» — скажу иначе, хотя это будет и условно: штурман.

Я уже упоминал, что сидящий вторым должен внимательно смотреть в глаза рулевому чужой машины. Читать в глазах, на лице мысли соперника. А что прочтешь, коли соперник нарочно изображает полное спокойствие, абсолютную безмятежность? Вот он переговаривается, переговаривается на ходу со своим штурманом — видно, намечает план атаки. А вот они замолчали. Решили. Сейчас рулевой упрямо склонит голову павстречу ветру, крепче нажмет на педаль...

Когда нажмет, будет поздно. Надо предвосхитить удар, панести его первыми. «Вперед», — командует штурман.

А до этого: «Правее, Володя. Левее. Десять метров сзади... Пять... Вперед!»

Именно Целовальников с его опытом, с его нервностью, даже подозрительностью может тонко улавливать любые намерения конкурентов.

Именно он.

Приехали мы в Мюнхен, тренируемся. Целовальников говорит: «Володя пусть отдохнет, ему сейчас опасно перетренироваться, а мне, Евгенийч, дайте как следует интервальную». И сжимает свои крепкие скулы, шевелит желваками на щкх.

Последняя тренировка. Смотрю, ребята что-то горячо обсуждают, жестикулируют. Целовальников обращается ко мне: «Думаю, нам надо сейчас проработаться как следует. Правильно, Евгенийч? Семен, пойми, обязательно надо!»

Я сел на мопед и стал гонять их тандем — слева бросался на них, справа. Семенец косится на меня жалобно: ну, мол, все, вы нас прикончили. А Целовальников молча, как ни в чем не бывало, взял машину и пошел: он-то знал, что им был позарез необходим этот старт, максимально приближенный к боевым условиям. Решающая проверка.

Как раз на этой тренировке они узнали, что наша команда шоссейников завоевала золотые медали. «Нам бы так», — сказал Семенец.

...Поначалу все было легко. Легко обыграли американцев, чехословацкий экипаж. Попали в заезд с Морелоном — Трантеном. Сидим, обсуждаем возможные тактические варианты. Обсуждаем, впрочем, мы с Целовальниковым — у Игоря, как всегда, этих вариантов сто, он лучше любого тренера умеет все разложить и рассчитать. Володя сидит, склонил голову, слушает.

В общем, решили так. Стараться идти на первой позиции и только слева. У бровки. Ни за что не лезть на вираж. Если будут обходить справа, прибавлять ход, но не подниматься — не открывать бровку. Если по жребию выпадет вторая позиция, атаковать пораньше — справа, длинным рывком. Если мы будем первыми, а они нас обойдут, тут же, не медля, предпринять атаку дуплетом — справа, слева — где получится.

Первый заезд — французы ведут. И тихонько так едут, спокойненько... «Эх, — думаю, — вдруг они сейчас как-ак тиснут...»

Но ровно за круг, смотрю, наши привстали, ринулись справа, жестко, тесно, вплотную провел Володя машину, и Морелон, по-моему, просто испугался сопротивляться.

Второй заезд — мы первые, опять тишь и гладь. Остаются круг и три четверти, смотрю, французы далсковато сзади. Ну, самый момент... Семенец оглянулся. И решил. И сделал, как решил. Машины летели, гонщики извивались в седлах, педали стопали под ними. Ни на метр не смогли приблизиться французы.

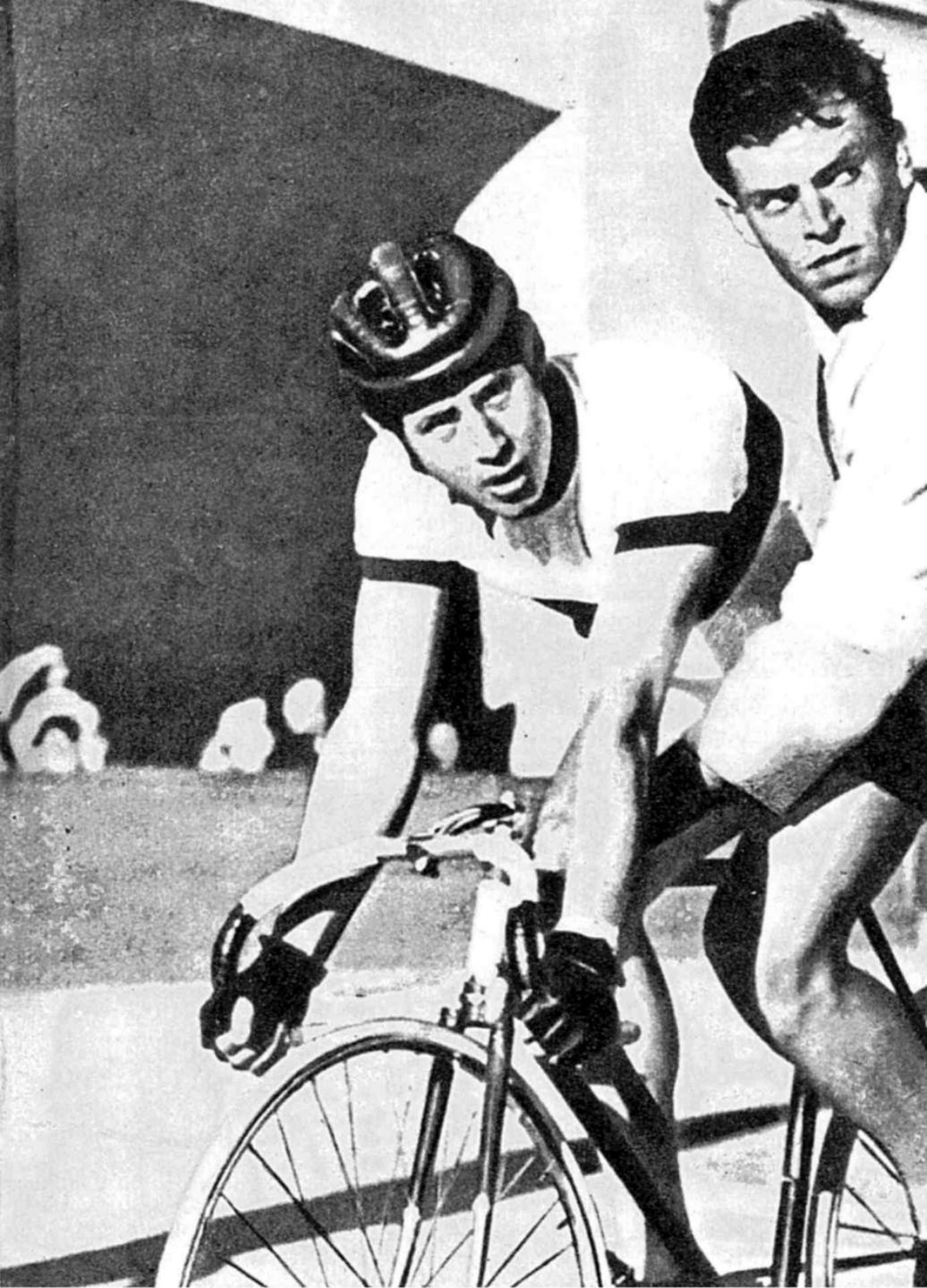
Так они пробились в финал...



Ох, какая это была гонка! Первые медали в велоспорте завоевали (с л е в а н а п р а в о): Виктор Капитонов, Алексей Петров, Юрий Мелихов и Евгений Клевцов, занявшие третье место в командной гонке.



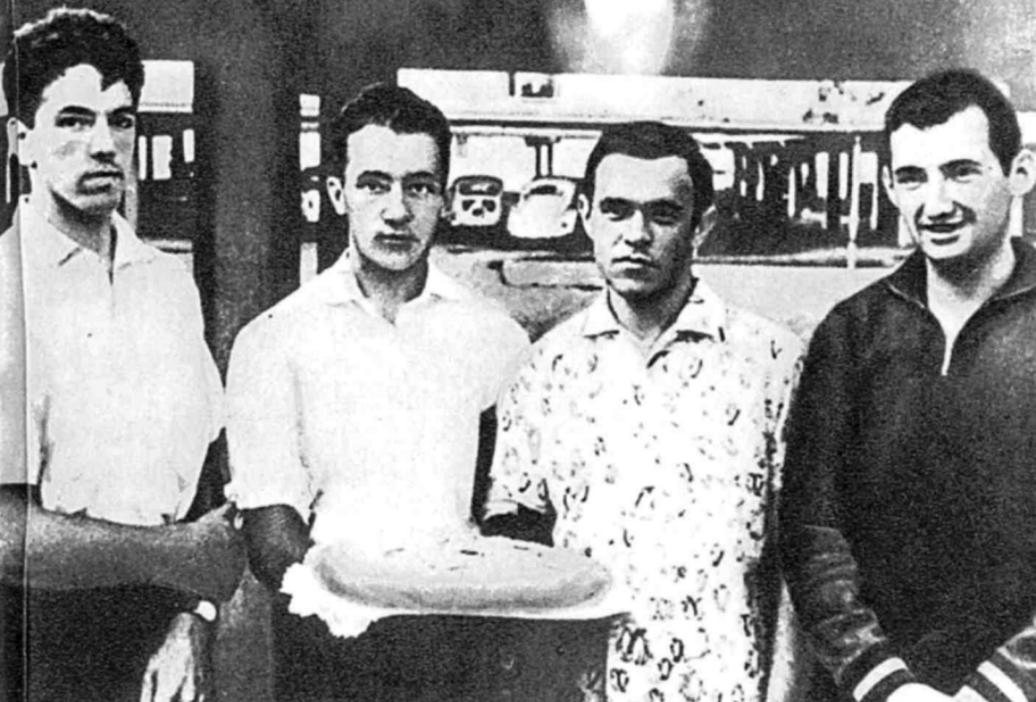
До сих пор никто не может повторить успеха олимпийского чемпиона в групповой гонке Виктора Капитонова.



*В гите на 1000 метров Ростислав Варгашкин
получил бронзовую медаль.*

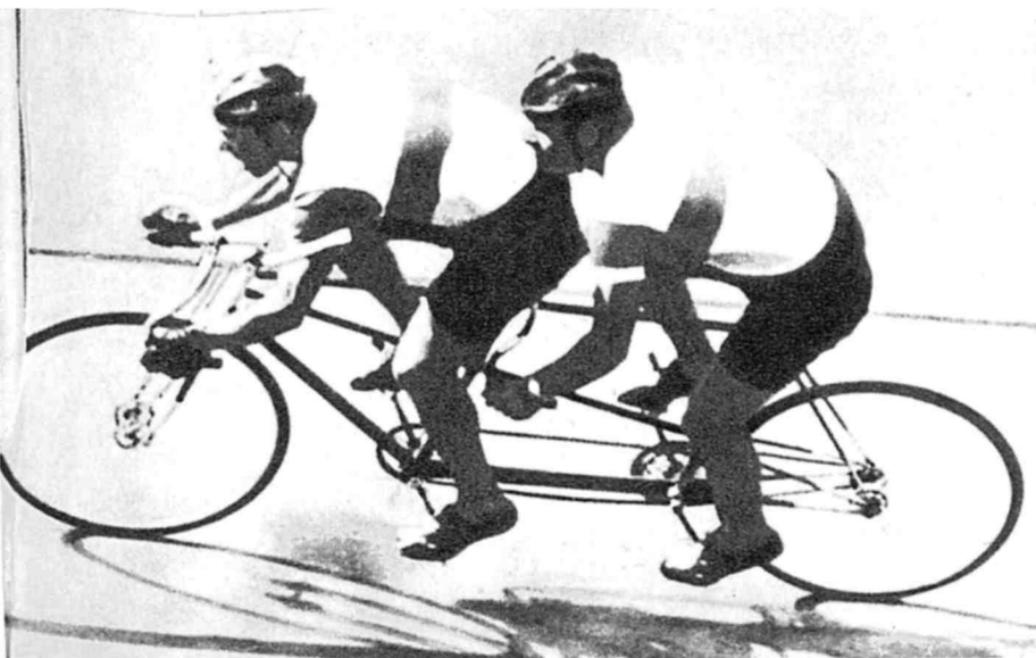


В гонках на тандемах экипаж Бориса Васильева и Владимира Леонова завоевал «бронзу».



*Праздничным пирогом наградили призеров
Олимпийских игр А. Бельгарда, С. Москвина,
В. Романова и Л. Колумбета.*

*В Токио-64 «серебро» получили Имант Бодниецс
и Виктор Логунов.*





*Фото на память: олимпийские герои Мюнхена-72
вместе со своим учителем В. А. Капитоновым.*

*Так, сменяя друг друга через 400 метров, советские
гонщики быстрее всех промчались 100 километров.*





Впервые в истории советского велоспорта завоевано «золото» в командной гонке. Слева направо: В. Ярды, Б. Шухов, В. Лизачев, Г. Комнатов.



Участник трех Олимпиад, ветеран советской сборной Омар Пизакадзе.

На финише преимущество Виктора Семенца и Игоря Целовальникова измерялось шириной шины — такова цена олимпийского «золота».





Олимпийские чемпионы Виктор Семенец и Игорь Целовальников. Их фамилиями закрывается список победителей на тандемах.



Ученик и учитель: заслуженные мастера спорта, заслуженные тренеры СССР Леонид Михайлович Шелешнев и Виктор Капитонов.

Механик сборной СССР Юрий Самойлов (на снимке справа) признавался лучшим механиком Олимпийских игр.





Улыбки на пьедестале... Мировой рекордсмен, обладатель двух золотых олимпийских наград итальянец Санте Гайардони обнимает своих соперников Д. Гизелера и Р. Варгашкина.



*Один из лучших велогонщиков современности
поляк Рышард Шурковский.*



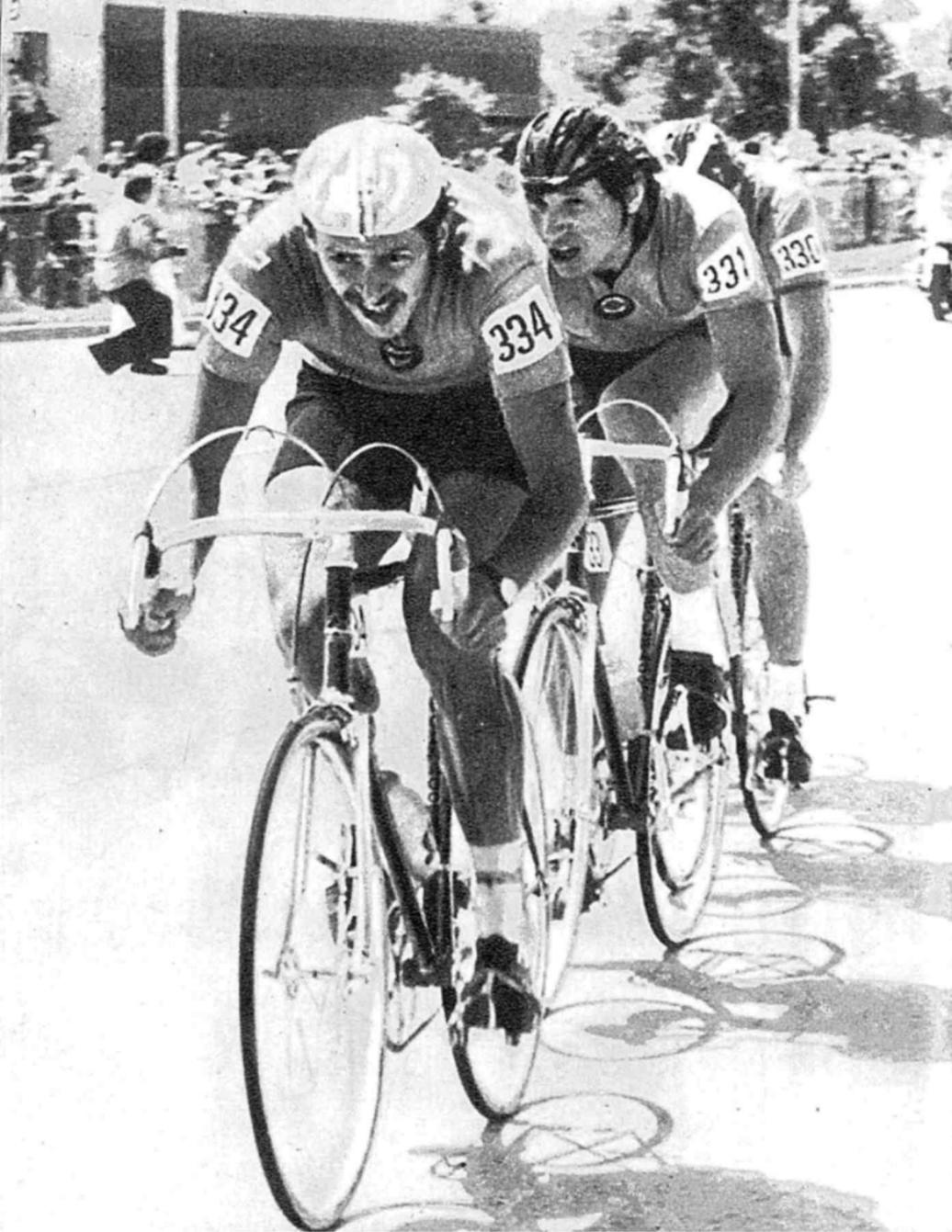
Олимпийский чемпион Ааво Пиккуус владеет велосипедом, как циркач-эквилибрист. И говорят, что так же виртуозно он играет в футбол.



Владимир Осокин — одна из главных надежд советских трекеров на Играх в Москве.

XXI Олимпиада в Монреале открывалась командной шоссейной гонкой. 112 спортсменов из 28 стран мира сражались за победу. 2 часа 8 минут 53 секунды потребовалось Владимиру Каминскому, Валерию Чаплыгину, Анатолию Чуканову и Ааво Пиккуусу, чтобы доказать, что им нет равных в командной борьбе.





*Велосипедисты сделали «золотой почин»
в Монреале. Мгновение, повторись! Олимпиада в Москве
тоже откроется шоссейной гонкой...*

А там — в решающих заездах — все было ой как просто. Сначала — выигрыш в полмашины. Потом Целовальников поднял руки, протестуя против кроссинга, а нашим все равно засчитали поражение, и счет стал 1:1. Пришлось все, как говорится, с нуля начинать.

Тот последний заезд так и стоит в глазах: локоть в локоть идет рядом с нашими ребятами тандем ГДР, пытается, пытается пройти справа...

На последней прямой — ураган.

Потом проявляли пленку фотофиниша.

И тишина стояла над треком.

Потом кто-то бежал к нашим спринтерам, показывая па пальцах — шина, полшины... Столько, именно столько выиграли Семенец и Целовальников. Цена золотой медали Олимпиады».

А. Ю. После вручения наград последние чемпионы Олимпийских игр отвечали на вопросы журналистов.

В. К. Наверное, надо объяснить слово «последние», относящееся к имени существительному «чемпион». Дело в том, что Международный союз велосипедистов и МОК решили после 1972 года исключить тандем из программ Олимпиад. Таким образом, советские спортсмены завершили недлинный список «пикирующих бомбардировщиков».

А. Ю. Понятно, что интерес к пресс-конференции Семенца и Целовальникова был велик, как никогда.

Стенограмма этого интервью даже через шесть лет сохранила веселье и отвагу, искренность и взволнованность победителей:

— В чем особенность спринта на тандемах?

— Спринт одиночек — три круга, на тандемах — 5 кругов. Тандем труднее разогнать, и поэтому нужна длиннее дистанция для маневра.

— Имеет ли спринт в легкой атлетике и в велоспорте что-нибудь общее?

— Только то, что и в первом, и во втором случае для победы на финише нужно быть первым. Но в легкой атлетике после старта спортсмены бегут с максимальной скоростью, и результат имеет решающее значение. У нас же, на треке, контрольное время у победителя может быть хуже, чем у побежденного.

— Каким образом?

— Контрольное время берется лишь на последних 200 метрах. И если мы лидируем в заезде, а соперники нас догоняют, то спортсмены на последних метрах могут ехать

быстрее, но проиграть. Так было, кстати, в третьем, решающем финальном заезде. Так было и в полуфинале, когда мы обыграли дуэт олимпийских чемпионов в Мехико Грантен — Морелон.

— Это была сложная борьба?

— Вы, наверное, обратили внимание, что спринтеры на первых кругах стараются пропустить соперника вперед, потому они едут медленно, а часто просто стоят на месте. Мы же сразу поехали вперед. За два круга набрали крейсерскую скорость, и когда французы спохватились и бросились в погоню, было поздно. То же самое повторилось и во втором заезде.

— Трудно лидировать в заезде?

— Да, трудно. Нам приходится рассекать воздух, а соперники идут, словно за лидером, затем выскакивают на финишной прямой из-за спины. На мюнхенском треке, впрочем, это не всегда удается: он небольшой. И прямые очень коротки. Надо начинать финишировать за полтора-два круга.

— В финале вы встретились с двукратными чемпионами мира в гонках на тандемах, велосипедистами из ГДР. Какая тактика у вас была в споре с этой парой?

— Они очень хорошо стоят на месте. А мы не любим этот прием. Ноги устают удерживать равновесие. Поэтому в решающем заезде мы медленно поехали вперед. Они — за нами. Затем набрали скорость. Обошли нас. А на вираже мы выскочили вперед и «убежали».

— Почему за вас так болели?

— Видимо, зрителям нравится активная тактика.

— Вы живете в разных городах. Как вы нашли друг друга?

— Случайно. Мы выступаем в сборной Украины. Нужен был зачет. Сели вместе и выиграли.

— Каковы функции каждого?

— Сидящий сзади наблюдает за противником и о малейших маневрах сообщает. Передний же выбирает позицию. Все маневры осуществляются во взаимодействии. Ну, и, конечно, нужно крутить педали.

— Кому тяжелее ехать?

— Видимо, заднему. Переднего обдувает воздухом. А второй — как в мешке.

— Что вы чувствовали, когда на табло зажглись ваши имена?

— Счастье.

А. Ю. А теперь после приятных воспоминаний обратимся к протоколам менее «веселым»:

Трек. 31 августа. Гит 1000 м.

1. Н. Фредборг (Дания) — 1.06,44;
2. Д. Кларк (Австралия) — 1.06,87;
3. Ю. Шутце (ГДР) — 1.07,02;
4. К. Кетер (ФРГ) — 1.07,21;
5. Я. Кешковский (Польша) — 1.07,22;
6. Д. Дончев (Болгария) — 1.07,55...
8. Э. Рапп (СССР) — 1.07,73.

Трек. 1 сентября. Индивидуальная гонка преследования.

Финал.

1. К. Кнудсен (Норвегия) — 4.45,74; (квалиф. — 4.49,06; четвертьфинал — 4.47,43);
2. К. Курманн (Швейцария) — 4.51,96;
3. Х. Лутц (ФРГ) — 4.50,80;
4. Д. Билсма (Австралия) — 4.54,94.

По результатам четвертьфинала:

5. Л. Боргоньони (Италия) — 4.52,31;
6. Р. Схутен (Голландия) — 4.52,6.

Трек. 2—4 сентября. Командная гонка преследования на 4 километра.

Четвертьфинал. Великобритания — 4.25,23 (предварительный заезд — 4.28,92) — Голландия; Польша — 4.25,72 (4.29,00) — СССР; ГДР — 4.23,26 (4.25,48) — Швеция; ФРГ — 4.24,49 (4.23,54) — Болгария.

Полуфинал. ГДР — 4.23,14 — Польша — 4.26,39; ФРГ — Великобритания (команду догнали).

Финал. За 1-е место. ФРГ (Ю. Коломбо, Г. Харитц, У. Хемпель, Г. Шумахер) — 4.22,14 — ГДР (Т. Хушке, Х. Рихтер, Г. Рихтер, У. Вунтервальдер) — 4.25,25; за 3-е место. Великобритания (М. Беннет, И. Хэллам, Р. Кнбл, У. Мур) — 4.23,78 — Польша (Е. Гловацкий, П. Качоровский, Б. Кречинский, М. Новицкий) — 4.26,06.

Трек. 1—3 сентября. Спринт.

Четвертьфинал. Морелон (Франция) — ван Дорн (Голландия); Никольсон (Австралия) — Фредборг (Дания); Балк (Голландия) — Гешке (ГДР); Пхакадзе (СССР) — Марино (Италия).

Полуфиналы. Морелон (11,55; 11,49) — Балк; Никольсон (11,30; 11,47) — Пхакадзе.

Финал. За 1-е место. Морелон (11,69; 11,25) — Никольсон; за 3-е место. Пхакадзе (12,12; 11,34) — Балк.

В. К. Гит с места на 1000 метров. Не скрою, что с именем омского гонщика Эдуарда Раппа мы связывали надежды на золотую медаль. Но Эдик огорчил всех своим восьмым местом. Чемпион мира, стартовавший последним, не смог выдержать скорость до белой финишной черты. Не хотелось бы сейчас говорить о причинах неудачи Раппа — давайте вернемся к этой теме, когда пойдет речь об Олимпийских играх в Монреале. Вот уж где действительно весь мир убедился, что Э. Рапп относится к разряду олимпийских неудачников, какими были до него Р. Кларк в беге на длинные дистанции в легкой атлетике и Д. Сильвестр — в метании диска...

А. Ю. В гите победил датчанин Нильс Кристиан Фредборг, родившийся 28 октября 1946 года в Аархусе. Рост Нильса 177 сантиметров, вес — 77 килограммов. По профессии Фредборг — страховой агент.

Нильс не был новичком олимпийских состязаний. Четыре года назад — в Мехико-68 — он получил «серебро» и, помнится, очень расстроился, расценив второе место в мире, как неудачу. Наверное, основания для недовольства у Фредборга были. Вспомним его послужной список: 1966 год — 4-е место на первенстве мира; 1967 год — золотая медаль первенства мира; 1968 год — второй раз подряд Нильсу удается доказать свое превосходство над всеми специалистами гита; 1969 год — 4-е место в мире; 1970 год — третья победа на чемпионатах мира.

Фредборг фанатично предан велоспорту, хотя условия для занятий этим увлекательным видом спорта в Дании оставляют желать лучшего. Нильс заметил с горечью после своей третьей победы на первенстве земного шара: «Датские велодромы находятся в таком плохом состоянии, что я удивляюсь, как нам удастся собрать сборную страны».

Сам Нильс к первенствам мира готовится на треках Италии и Франции. Когда в 1971 году у него не оказалось денег, чтобы оплатить поездку на тренировки за границу, он выступил посредственно на первенстве мира — если, конечно, можно назвать таким словом шестое место среди всех сильнейших.

В. К. Победа Фредборга в Мюнхене заслуживает еще большей оценки, если вспомнить, что Нильсу выпал не самый лучший номер — он стартовал по жребью в первой

группе, и все же его время — 1.06,44 — не мог улучшить никто из 32 сильнейших гитовиков мира.

А. Ю. Победа датчанина Фредборга в 1972 году была встречена на его родине с восторгом. Через год после триумфа Нильса жители Копенгагена приняли участие в велопробеге вокруг озера Сиалсе. На старте было зафиксировано несколько тысяч участников.

Конечно, не все они сумели преодолеть 50-километровую дистанцию полностью: ведь среди участников были пятилетние ребятишки и восьмидесятилетние ветераны. Но на старт все вышли с большим энтузиазмом — командами фабрик, учреждений, наконец, просто семьями. Ни победителей, ни побежденных не выявляли, но, по признанию велосипедистов, все они провели тот день великолепно...

В. К. На Олимпиаде-72 скандинавские трековики одержали еще одну победу. Я говорю об успехе норвежца Кнута Кнудсена в индивидуальной гонке преследования на 4 километра.

А. Ю. Вот как шел этот гонщик к верхней ступеньке пьедестала почета Олимпиады: предварительный заезд — 4 минуты 49,06 секунды; четвертьфинал — 4.47,43; полуфинал — 4.45,57, лучший результат, показанный в соревнованиях; финал чуть-чуть скромнее — 4.45,74.

Кнудсен — очень интересная фигура в спорте. Достаточно напомнить такой факт из его биографии: перед Олимпиадой, ежедневно после работы, в 4—5 часов вечера Кнут выезжал с друзьями на тренировки и занимался до темноты. Он учил юных товарищей азам велосипедной техники, а они в свою очередь помогали Кнудсену строить трек вокруг футбольного поля с шириной полотна... до полутора метров. А что оставалось делать пареньку с крайнего севера Норвегии — ведь не ездить же ему тренироваться за три тысячи километров в столицу, где находился «всамделишный трек»? Да и сам велосипед, на котором готовился Кнут, был устаревшей модели — образца Рима-60. Но норвежец не унывал. Он все стерпел — и победил! Еще одна характерная деталь — Кнуту помогал готовиться к Мюнхену один из сильнейших лыжников мира — земляк Кнута Пал Тилдум. Дома двух знаменитых норвежцев стоят в двадцати метрах друг от друга.

В. К. К этой характеристике Кнудсена я бы присовокупил рассказ кандидата медицинских наук Р. Гуральни-

ка, который несколько лет работал врачом велосипедной сборной Советского Союза.

«Успех Кнудсена дал повод для широкой дискуссии, в которой оппоненты сторонников, так сказать, классической методики подготовки гонщиков утверждали, что «чистые» шоссевики способны становиться чемпионами на треке, даже если в их багаже только тренировки на дороге. Действительно, в Норвегии не найти, пожалуй, ни одного трека в точном смысле этого слова. Лишь в Лавангене утрамбован ровный земляной круг двухметровой ширины, который, право же, с большой натяжкой можно принять за некое подобие трека.

Именно в этом городе 13 октября 1950 года родился Кнут. По кругу он катался на велосипеде и мечтал, что станет трековым гонщиком.

В 1968 году он приехал в Данию и на треке в Копенгагене решил подготовиться к выступлениям на Олимпийских играх в Мексике. Выступление на Олимпиаде показало, что он действительно сумел неплохо потренироваться и во время предварительных соревнований занял 12-е место с результатом 4.46,7. В это время ему исполнилось 18 лет, а серьезно велосипедным спортом он занимался лишь 2 года. Рост Кнута был 185 сантиметров, а вес достигал 79 килограммов.

В 1969 году на чемпионате мира в Брно Кнудсен уже значительно успешнее выступил в предварительных соревнованиях, где стал четвертым и показал 4.56,64. Кнут проиграл в 1/4 финала Пьеру Дарме (Франция), но его результат на чемпионате (4.54,26) смогли превзойти только двое: Дарме и ставший чемпионом мира швейцарец Курманн.

Почему же его в таком случае считают шоссевиком, а его победа в Мюнхене кажется многим столь неожиданной?

1970 год принес спортсмену немало разочарований. Что ни говори, а ему, сварщику по профессии, каждый год ездить на копенгагенский трек было и дорого, и хлопотно, да и забот прибавилось: Кнут женился, родилась дочка. К тому же участились травмы.

Но истинного энтузиаста не так-то легко смутить, заставить отказаться от задуманного. Кнудсен решает полностью перенести тренировки на шоссе, не жалея себя. Временно он отказывается от мысли выступить на олимпийском треке.

Естественно, что весь сезон 1972 года Кнут тренируется на шоссе. В соревнованиях выступает успешно. Он легко выиграл чемпионат северных стран на шоссе в Лахти.

Победа давала основание считать его не только сильнейшим среди норвежцев, но и фаворитом среди представителей всех Скандинавских стран на олимпийских шоссе-гонках.

Уже после соревнований Кнут узнал, что Федерация велосипедного спорта Норвегии заявила его на участие в индивидуальной гонке преследования.

Он сказал: «Это просто смешно. Я не тренировался на треке. Выступать там — лишь зря терять время и силы». Это было за три недели до того дня, как он поднялся на пьедестал почета на олимпийском треке.

Один из руководителей датского велоспорта Юрген Берхольм, с которым Кнут советовался, пишет: «Я могу теперь посмеяться, вспоминая свой совет. У тебя будет время, — говорил я тогда, — между командной и групповой гонками на шоссе. Почему не попробовать?»

«Я постараюсь», — ответил Кнут и так и поступил. Неудовлетворенный результатом командной гонки на шоссе, где норвежцы были пятыми, он полностью выложился в гонке преследования на треке.

Кнудсен после победы рассказывал: «Перед финалом я увидел Оскара Платтнера, одного из ведущих тренеров велосипедного мира, который «разогревал» моего соперника Курманна (чемпиона мира 1969—1970 годов), и вдруг осознал, что вступил в поединок со специально подготовленным чемпионом, который едет на уникальном, специально подготовленном велосипеде.

У меня хороший датский велосипед, но изготовленный не более тщательно, чем остальные машины. Датская команда дала пару «боевых» колес, вообще многие меня поддерживали.

Незадолго перед финальным стартом наступил момент, когда я стал контролировать свои нервы, настроился на заезд и выиграл. Напряжение оказалось столь большим, что я отказался от участия в шоссе-гонках».

Так родилась одна из сенсаций Мюнхенских игр. Однако рассказ оказался бы неполным, если забыть еще об одном человеке.

В олимпийском году Кнут попал в руки Стейна Йонсона, который в 1948 году на Олимпийских играх в Лондоне занял 8-е место в метании диска.

После этого он тренировал бегунов и конькобежцев, которые добились больших успехов. Перед Играми в Мехико Йонссон готовил каноистов: четверо из них завоевали золотые медали.

В Норвегии его окрестили «человеком с волшебной палочкой». Спортсмены, которых Йонссон берет под свою опеку, полностью разделяют его взгляды на методику физической и психологической подготовки. Те, кого он тренировал, считают, что прошли «огонь и воду». Кнут Кнудсен пока замыкает список удачливых учеников Стейна Йонссона».

А. Ю. Представим победителей командной гонки преследования на 4 километра. В сборную ФРГ входили Юрген Коломбо, Гюнтер Шумахер, Удо Хемпель, Гюнтер Харитц.

Самый опытный в сборной Удо Хемпель, который родился 3 ноября 1946 года в Дюссельдорфе. Техник по профессии, Удо тренировался в клубе «ВФР Бюттген». Рост Хемпеля 181 сантиметр, вес — 75 килограммов. Удо — серебряный призер Олимпиады в Мехико, неоднократный медалист первенства мира, закаленный боец, уже носивший корону чемпиона мира.

Гюнтер Харитц родился 16 октября 1948 года в Гейдельберге, его рост — 180 сантиметров, вес — 76 килограммов, он — электрик и занимался в секции «РСВ Оберхаузен» в городе Бадене. Гюнтер, прежде чем стать специалистом гонок на треке, успел завоевать популярность выступлениями на шоссе.

Юрген Коломбо — самый молодой в команде — он родился 2 сентября 1949 года в Грюнберге. Рост — 175 сантиметров, вес — 74 килограмма. Художник по профессии, Юрген прошел подготовку в спортклубе «Штутгарт».

Гюнтер Шумахер родился 27 июля 1949 года в Ростоке. Самый высокий в команде — 183 сантиметра и самый массивный — 78 килограммов. Радиооператор. Воспитанник клуба «Грюнвайсс Дерби Берлин». Шумахер — не только великолепный преследователь, но и хороший спринтер, чемпион страны в гонках на tandeme.

На Мюнхенской олимпиаде все 22 команды в предварительных заездах стартовали без соперников — фактически преследования никакого не было. Это объясняется тем, что длина трека оказалась значительно меньше международных стандартов. Хозяева состязаний показали лучшее время дня в предварительном заезде — 4.23,54. На-

верное, они хотели преподнести подарок самому юному в сборной — Юргену Коломбо, у которого 2 сентября был день рождения.

В. К. Жаль, что мы не увидели эту хорошую команду на первенстве мира будущих лет. Сразу же после Олимпиады западногерманский журнал «Шпорт иллюстрирте» рассказал на своих страницах о скандале внутри сборной ФРГ. Повод для ссоры — выгодная поездка в Мексику для побития мировых рекордов на знаменитом высокогорном треке. Очевидно, в приглашении президента Мексиканского союза велосипедистов таилась опасность, ибо президент Союза велоспорта ФРГ И. Ханкштейн заявил, что он категорически против «столь заманчивых предложений»... А что заманчивого в стремлении соревноваться в условиях кислородной недостаточности? Видимо, западногерманским гонщикам были обещаны солидные вознаграждения — а это граничило с нарушением статута любительства... Словом, после 1972 года Г. Харитц, неоднократно выступавший против предложений профессиональных клубов, вдруг решительно заявил: «Мне все надоело, и если уж иметь неприятности, то лучше встретиться с ними, пребывая в рядах профессионалов».

А. Ю. К сожалению, против язвы профессионализма не устоял и замечательный норвежец К. Кнудсен. В 1975 году я беседовал с ним во время чемпионата мира в Бельгии. Кнут признался, что он поторопился с решением. И правда, больно было смотреть на великого гонщика, которому в профессиональной «конюшне» не было равных соперников и который состязался чисто символически... Тренеры пмечно моральной угнетенностью объяснили его неожиданный проигрыш в 1975 году голландцу Р. Схутену.

В. К. Но вот кто всегда был бескомпромиссен в вопросе о переходе в профессионалы, так это лучший спринтер всех времен Даниэль Морелон — самый знаменитый полицейский мира.

А. Ю. Он успел прославиться среди полицейских, еще не надев форму. Будучи малышом, Даниэль тайком от матери уезжал кататься на велосипеде на улицы, перегруженные машинами. Сам Морелон любит вспоминать о том давнем времени: «Парижские полицейские были не раз шокированы тем, что никак не могли догнать меня, нарушителя, хотя внешне я выглядел в седле весьма некапзпсто».

Родился Даниэль 28 июля 1944 года в Бурк-ан-Бресе

(департамент Эн); рост Морелона — 180 сантиметров, вес — 75 килограммов. В полиции Морелон служит инструктором пожарной охраны.

В. К. Я хорошо помню Морелона еще с тех пор, когда выступал сам. В 1963 году в Бельгии я завоевал бронзовую медаль, а 19-летний Морелон был четвертым в спринтерской гонке.

Уже в 1964 году Морелон стал бронзовым призером Олимпийских игр в Токио. А через два года пришла серия удивительных побед:

1966 год — золотые медали первенства мира в спринте и на тандеме;

1967 год — чемпион мира в спринте;

1968 год — две золотые олимпийские медали;

1969, 1970, 1971 годы — звание быстрейшего в мире остается за Морелоном.

А. Ю. Свои высокие скоростные качества Морелон подтвердил и в Мюнхене. Выступая после победы, Даниэль признался, что его отличительная черта — честолюбие. Он стремился быть лучшим в Париже, а когда ему удалось выиграть первенство столицы Франции, Морелон стал мечтать о короне чемпиона мира. И он целеустремленно работал на мечту! Никто до Морелона не собирал в мировом велоспорте таких обильных «урожаев» в спринте. И на все предложения о переходе в профессионалы Морелон отвечал стандартно: «Никогда! Я не хочу, чтобы велосипед стал моей службой, я его возненавижу в этом случае...»

В. К. Но в «стаде» профессионалов Морелону все же пришлось побывать: в парижском Музее восковых фигур я видел статую Морелона, которая находится в одном зале с фигурами Ж. Апкетеля, Л. Бобе и Э. Меркса...

А. Ю. Отмечая победу Морелона в спринте, необходимо сказать и о бронзовой медали советского гонщика Омара Пхакадзе.

В. К. Обстоятельства сложились так, что я не смог прийти на велотрек во время решающих заездов — как раз в те же часы шоссейникам «разрешили» тренироваться на олимпийской трассе. Но нас выручил Николай Киселев.

Комментарий Киселева посвящен в основном Морелону и Пхакадзе:

«28-летний парижанин Даниэль Морелон принес первую золотую медаль для Франции на XX Олимпийских играх. Морелон — бессменный чемпион мира с 1966 года (!) — не оставил никаких надежд своим соперникам. Он не проиг-

рал за два дня олимпийского турнира спринтеров ни одного заезда, господствуя на мировом треке уже шесть лет. Титул олимпийского чемпиона Морелон впервые завоевал в Мехико. Рослый, худоцавый, Даниэль работает спортивным инструктором в пожарной охране. И потому, как он шутит, ему никакой огонь не страшен, в том числе и жар спортивных схваток на треке.

Его спринтерское оружие остро, а тактика — разнообразна. Он может навязать свою волю сопернику, как это было, например, в полуфинальных поединках с голландцем Клаасом Балком. Но он может и применить высшие скорости, как это случилось во втором матче заезде в финале против австралийца Мишеля Никольсона.

Морелон не любит вести заезд (как известно, в матчах встречах в каждом из двух заездов приходится выполнять роль или ведомого, или ведущего), когда по жребию ему приходилось уйти первым со старта. В поединке с Балком Морелон ехал круг медленно-медленно. После первого круга уже обязательность роли ведущего заканчивается, и дальше спортсмен может применить любые тактические уловки, чтобы оказаться позади своего соперника. Вот и Морелон, едва минул первый круг, устроил сюрплас (стояние на месте) как раз под нашей трибуной прессы. Наконец, у голландца не выдержали нервы, и он рванулся вперед. Морелон быстро пристроился в кильватер Балку, внимательно сторожа каждое движение голландца. Перед гонгом Морелон находился на полотне трека выше Балка и начал атаку сверху. Демонстрируя права настоящего хозяина заезда, он не давал ни разу возможности сопернику занять выгодную позицию и успешно выиграл первый старт. При этом результат на первый взгляд был довольно скромный — 200 метров за 11,78. Второй заезд, в котором повел голландец, француз выиграл легко.

Даниэль признался, что побаивался встречи в споре за золотую медаль с нашим Омаром Пхакадзе. Однако когда узнал, что чемпион СССР проиграл в полуфинале австралийцу Никольсону, Даниэль вздохнул легко. Никольсон демонстрировал на этом турнире хорошую скорость. Так, например, в первой матчевой встрече с Пхакадзе его результат был 11,30 секунды. Однако и он ничего не смог сделать с Морелоном, хотя тактическое построение в финальных заездах было совсем иным, чем в полуфинале. В первом из них Морелон чуть-чуть не проиграл и только на самом финише на какую-то ничтожную долю секунды

пересек синюю черту раньше сумевшего удрать от него австралийца.

И второй поединок сложился трудно. И здесь Морелон показал, что его оружие — скорость — остается наиболее сильным. 11,25 — так никто ни в одном заезде на олимпийском треке не блистал. Напомним, что в этом году у Морелона было вообще фантастическое время на заключительной 200-метровой гонке — 10,8.

Мне довелось познакомиться с Морелоном на чемпионате мира 1965 года на испанском морском курорте Сан-Себастьян, когда он уже получил мировое признание. Затем видел его на самом быстрейшем треке — в Мехико в 1967—1968 годах. И вот, спустя столько лет, он предстал по-прежнему неуязвимым, неустойчивым и еще более умудренным гонщиком. И, как пишут французские обозреватели, у «банка Морелона» акции, как никогда, высоки. Здесь, в Мюнхене, в спринте победить мог только Даниэль Морелон.

Серебряную медаль 23-летнего Никольсона, являющегося чемпионом не только Австралии, но и Дании (он выиграл последний титул на открытом первенстве маленькой скандинавской страны), не назовешь сюрпризом, тем более что Зеленый континент и прежде присылал на мировые турниры хороших гонщиков на треке.

К сожалению, Омар Пхакадзе не смог хорошо провести полуфинальные поединки. В первом из них, построенном в Тбилисском тактически примитивно, победа Никольсона была бесспорной. Во втором — борьба продолжалась до последнего метра, но опять-таки верх за австралийцем. А когда Пхакадзе уступил Балку на самом финише в первом заезде финала за третье место, закралось сомнение: не дрогнул ли Омар? Нет, не дрогнул. Неудача заставила его быть предельно внимательным, и чемпион СССР блеснул своей былой смелой атакой во втором заезде и тактической мудростью в третьем, который, кстати, увидел весь спортивный мир, в том числе и советские телезрители, в прямой трансляции.

Итак, 28-летний студент Омар Пхакадзе занял третье место в самом привилегированном виде гонок на треке — спринтерских. Его бронзовая медаль — первая для наших спринтеров за все Олимпийские игры. Теперь можно признаться, что поездка Пхакадзе в Мюнхен была под большим вопросом даже после его очередной победы на первенстве Советского Союза в Таллине в начале августа. Дома

Омар легко справляется со своими соперниками, независимо от их международных титулов, а вот за рубежом оружие чемпиона мира 1965 года притупилось. Это заставило сомневаться в бойцовских качествах и даже в его мастерстве. Приятно, что Омар все же не подвел на нынешних Олимпийских играх.

К сожалению, бронзовая медаль О. Пхакадзе была последним успехом советских велосипедистов. Вслед за неудачей чемпиона мира Э. Раппа в гите на 1 километр огорчила наша четверка в командной гонке преследования на 4 километра. В предварительных соревнованиях она имела третье время — 4.26,53 и в четвертьфинале встретилась с польским квартетом, имевшим шестой результат — 4.29,00. В команде стартовали В. Быков, В. Кузнецов, А. Степаненко, А. Юдин. На оригинальном табло вспыхивали не только цифры результата, с которым каждый из соперников проходил отрезки, но и одновременно показывали те доли секунды, на которые одна команда опережала другую. Сразу же табло фиксировало, что поляки идут несколько быстрее. Правда, разница во времени составляла десятые и сотые доли секунды и лишь на несколько кругов превышала секунду. Видимо, наши ребята были уверены, что это не слишком большая фора и что они сумеют ее ликвидировать. И действительно, повывсив на второй половине дистанции темп, советская сборная прошла всего на 0,8 секунды слабее соперника. И неизвестно, чем бы закончился этот поединок, если бы за четыре круга до конца не отвалился от четверки В. Кузнецов, а идти втроем — это, как правило, проигрыш. Так оно и получилось».

В. К. И все же гонщики СССР по праву возглавили турнирную таблицу по количеству набранных очков, деля первое-второе места с велосипедистами Австралии. Отнюдь не умаляя достижений команды Зеленого континента, нельзя все же не отметить весомость слагаемых суммы, набранной нашим коллективом. Две золотые медали в сочетании с бронзовой — столько не получила ни одна команда в соревнованиях гонщиков на XX Олимпиаде.

Эти медали нам вдвойне дороги как почин: они впервые завоеваны и на шоссе, и на треке. Советские велосипедисты в течение ряда лет упорно добивались высоких скоростей в 100-километровой командной гонке. И вот вершина достигнута. В полной мере относится сказанное и к великолепным достижениям советского тапдема.

Олимпиада весьма точно оценила расстановку сил в мировом велосипедном спорте. Она показала прежде всего прогрессивную роль в его развитии спортсменов социалистических государств. С другой стороны, очевидным стало, что так называемые главные европейские велосипедные страны теряют свои позиции. Италия ни на шоссе, ни на треке не получила ни одной медали, ни одного очка. У Бельгии лишь три очка. А Франция «держится» на одном Морелоне. Опустошения, производимые профессионалами в любительском спорте, нелегко восполнить.

Итоговая таблица велосипедных соревнований XX Олимпиады примечательна тем, что в ней впервые на верхней строчке стоит сборная СССР:

Место	Страна	М е д а л е й			М е с т			Всего	
		золо- тых	сереб- ряных	брон- зовых	IV	V	VI	меда- лей	очков
1—2	СССР	2	—	1	—	—	—	3	18
1—2	Австралия	—	3	—	1	—	—	3	18
3—5	ФРГ	1	—	1	1	—	—	2	14
3—5	ГДР	—	2	1	—	—	—	3	14
3—5	Польша	—	1	1	1	1	—	2	14
6—7	<u>Нидерланды</u>	<u>1</u>	—	—	<u>1</u>	—	—	<u>1</u>	<u>10</u>
6—7	Франция	1	—	—	1	—	—	1	10
8	Норвегия	1	—	—	—	1	—	1	9
9—10	Дания	1	—	—	—	—	—	1	7
9—10	Великобритания	—	—	1	—	1	1	1	7
11	Швейцария	—	1	—	—	—	—	1	5
12	Испания	—	—	1	—	—	—	1	4
13—14	Бельгия	—	—	—	1	—	—	—	3
13—14	Новая Зеландия	—	—	—	1	—	—	—	3
15—16	Болгария	—	—	—	—	—	1	—	1
15—16	Швеция	—	—	—	—	—	1	—	1

А. Ю. Через месяц, возвратившись на Родину, велогощники узнали, что их самоотверженность отмечена правительственными наградами — чемпионы Олимпийских игр за успехи в развитии массового физкультурного движения в стране и высокие достижения были удостоены ордена «Знак Почета». Среди кавалеров этой награды был и наш собеседник — Виктор Капитонов... Помню, Указ Президиума Верховного Совета СССР мы услышали, когда шла многодневная велогонка на первенство СССР. В машине

«ОК-1» — «организационный комитет № 1» — ехал и Виктор Капитонов. Он едва успел заглянуть домой после Олимпиады, как снова труба позвала его в дорогу. Тренер, к сожалению, не имел права для отдыха в бархатный сезон. Его ждала очередная Олимпиада. Пятая по счету в его жизни...

В. К. Так было — еще не успев остыть после жарких мюнхенских дней, все тренеры сборной страны, засучив рукава, принялись за работу. Нам стало ясно: Олимпиада-76 потребует кардинальной смены команды, ибо неумолимый пресс возраста уже давил на Борю Шухова, Валерия Ярды, да и отчасти на Валерия Лихачева.

А. Ю. До Монреаля было еще 1400 дней. А всесоюзная многодневка неслась по Прикарпатья, укатывала в Закарпатье, текла по Буковине... И сто сильнейших велосипедистов страны пытались заявить о себе, чтобы хотя бы одной строкой появиться в знаменитом тренерском блокпоте.

КАК ЖАР-ПТИЦУ ПОЙМАТЬ?

**Исповедь главного тренера сборной
Советского Союза,
воспоминание о том, как добывали «золото»
в олимпийском Монреале-76**

Сколько бы недель, месяцев и лет ни отделяло нас от Игр XXI Олимпиады в Монреале, нам всегда будет снится эта труднейшая гонка на 100 километров на замечательной автостраде «Транс-Канада»... Начиналась она, как и все почти шоссейные гонки, с сюрпризов... «Сборной Чехословакии требуются 20 специальных облегченных колес» — это сообщение стало известно всем велосипедным сборным буквально в считанные минуты. Дело объяснялось следующим — чехословацкие велосипедисты, прибыв в олимпийскую деревню, положили отдельно рамы и колеса своих машин перед входом в здание. Затем, взяв рамы, спортсмены отнесли их в расположение команды. Вернувшись к входу, велосипедисты с ужасом обнаружили, что колеса их велосипедов медленно «пережевывает» мусороуборочная машина. Некоторые, правда, удалось спасти, однако другие пришлось занять у команды соперников...

Знаете, почему я начинаю свой рассказ с этого эпизода, конечно же, не самого главного, да и не самого смешного? Мне до сих пор трудно даже в мыслях вернуться на Олимпиаду. Она забрала все силы без остатка. Вернувшись в Москву с победой, я первым делом попросил освободить меня от поста главного тренера сборной страны. Я очень устал. Физически и душевно. В глазах вертелись колеса. Не верилось, что уже все позади — годы труда, сомнений и надежд, нескончаемые километры на тренировках и томительные секунды ожидания старта, и буйная радость победы...

Сборная СССР в командной гонке на шоссе открывала счет очкам и медалям нашей дружины. Мы не знали:

сколько будет в конечном счете золотых наград — 30, 40 или 50, мы знали другое — наша медаль должна быть первой и обязательно золотой. Мы не имели права даже на второе место... Конечно, нам никто не говорил таких слов — мы сами себе их сказали.

У меня в руках журнал «Циклистика», вышедший в Праге накануне Олимпийских игр 1976 года. На основе математического анализа, сделанного электронно-вычислительной машиной, здесь приводится «Межолимпийская статистика». Изучив ее, я искренне поверил, что настанет день, когда ЭВМ начнут на равных играть в шахматы с гроссмейстерами и писать стихи на уровне Надсона и Северянина. Судите сами: сухие цифры дали полную картину того сдвига, который произошел в период между Мюнхеном-72 и Монреалем-76. Мы видим, как менялось соотношение сил, как формировались составы команд, как тренировалось новое поколение велосипедистов. Попробуем взглянуть на шоссейные гонки сквозь призму чемпионатов мира 1973 года в Сан-Себастьяне, 1974 года в Монреале и 1975 года в Метте.

Вот что пишет «Циклистика»: «В командной гонке на 100 километров наиболее ровную форму демонстрируют подопечные В. Капитонова: сборная СССР трижды получала серебряные медали, при этом в 1974 году ее отделяли от золота лишь 2(!) секунды, а в 1975 году чуть-чуть поболее — 5 секунд. Поляки могут похвалиться двумя золотыми медалями при одной неудаче (в Монреале они были только седьмыми). Ровно выступают шведы и голландцы, к числу лучших принадлежат и гонщики Чехословакии».

Необходимо такое пояснение: все три года между Олимпиадами нас преследовала неудача — мы занимали вечные вторые места. Чемпионами мира в эти годы становились шведы и дважды поляки. Но польскую сборную лихорадило в турнирной таблице: первое место неожиданно чередовалось с седьмым. А чехословацкая команда занимала места от третьего до... семнадцатого. Сильную же дружину ГДР наша четверка на первенстве мира 1975 года обыграла более чем на четыре минуты... И это в то время, когда спор между командами Польши и СССР решили 5 секунд.

За выступления в межолимпийском цикле сборная СССР в командной гонке заработала 21 очко, спортсмены Польши и Швеции — по 20, голландцы — 13, чехословаки — 11, гонщики ГДР — 9.

В групповой шоссейной гонке, которую все продолжают считать лотереей, после успешных выступлений в 1973 и 1974 годах сокрушительное поражение на горных трассах Арденн потерпели велосипедисты Польши. Советские спортсмены по итогам трех лет занимали в этом разделе состязаний лишь 10-е место. Лидировали с большим отрывом поляки — 41 очко, итальянцы, шведы и французы набрали по 10 очков, голландцы — 9, датчане — 7, швейцарцы — 6, австралийцы и представители ФРГ — по 5, в советской копилке было лишь 4 очка.

Если суммировать обе дисциплины, то можно было увидеть такую картину: поляки имели 61 очко, шведы — 30, а мы были третьими — 25, «на колесе» у нас пристроились голландцы — 22 и итальянцы — 13 очков.

Сильнейшим шоссейником этих лет был, несомненно, поляк Шурковский: в течение тысячи дней он завоевал три золотые и одну серебряную медаль чемпиона мира. Ничего подобного история любительского велоспорта еще не знала. В общей сложности Шурковский получил 36 очков. Но вот что примечательно — всего на четыре балла отстал от своего старшего товарища его соотечественник Шозда. За ними следовали швед Нильссон, голландец Гевверс, сибиряк Комнатов, поляк Мытник и шведы Филипсон и Юханссон, капитан советской олимпийской сборной Чаплыгин. Замыкали список одиннадцать сильнейших чемпионы мира швед Фагерлунд и поляк Ковальский.

Учитывая то, что большинство гонщиков, представленных в этом списке, может стартовать и в Москве-80, я расскажу о некоторых из них...

Рышард Шурковский — гордость польского велоспорта, четырехкратный победитель Велогонки Мира, общественный деятель, участник Всемирного конгресса миролюбивых сил, проходившего в 1973 году в Москве.

Свой спортивный путь Рышард начинал... с гандбола. Тренер команды, в которой играл Шурковский, часто жаловался на Рышарда: «У тебя слабый бросок. Ты недостаточно силен физически». Шурковскому надоело выслушивать подобные реплики — и он занялся велосипедом. Вот здесь-то сил, как шутят газетчики, у пана Шурковского хватило... На мой взгляд, Шурковский вместе со спортсменом ГДР Густавом Адольфом Шуром является лучшим велосипедистом за всю историю шоссейных состязаний.

Польский журналист Витольд Дуньский, характеризуя Рышарда, рассказал однажды такой случай:

— Шло первенство Польши по велокроссу в небольшом городке Пруднике... До финиша оставалось несколько сотен метров. Скоро должны были остаться позади все мук: холод, грязь, снег. Уже два часа заочевенными от мороза руками спортсмены держали рули велосипедов, а усталость притупила остроту восприятия. Спортсмены шли группой. И только впереди маячил один велосипедист. Кто он — претендент на первое место или отставший на круг неудачник? Зрители еще не могли ответить на свой вопрос, как вместо того, чтобы проехать над рекой по мостику, гонщик решил сэкономить расстояние и рискнул: он помчался по тающему льду... Когда спортсмена вытащили из-под льда, лицо его было залито кровью. Острая льдина, словно лезвие бритвы, рассекла щеку. Врачи не сумели затолкнуть гонщика в карету «скорой помощи». Спортсмен не хотел отказаться от борьбы... Он победил. И когда Шурковский стоял на пьедестале почета, то поворачивался к операторам телевидения боком, чтобы в кадр не попала его пораненная щека... Он не хотел оставить такую память о своем первом триумфе. Он думал в тот миг и о родителях, которым будет тяжело увидеть сына, измазанного в крови...

Так он пришел в большой спорт, чтобы навсегда остаться в его истории.

Перед Монреалем Рышард считался фаворитом № 1. В его коллекции не было только золотой олимпийской медали. Удастся ли ему завоевать ее?

Ответ на этот вопрос зависел не от одного Шурковского. Главное слово могли сказать его соперники, которые слетятся в Монреаль со всех пяти континентов. Но самый опасный конкурент поджидал Рышарда в национальной сборной Польши. Это Станислав Шозда из клуба «Желони» в Ополе — второй велосипедист мира, блестяще выигравший Гонку Мира-74... Но тогда на трассе не было Шурковского... Вот что рассказывал об этом замечательном спортсмене С. Токарев, повидавший на своем журналистском веку разных гонщиков:

«В его лице ничего от мальчишка: мужчина — резкие морщины, следы тысяч ветров, тяжелая, волевая челюсть, хитрый прищур глаз, прямой взгляд которых трудно выдержать. Он умеет быть вежливым и обходительным, он велеречиво извинялся перед корреспондентом «Советского спорта» за то, что заставил ждать его полчаса. Но второй их тренер Ян Магера говорил мне, что со Сташеком очень

нелегко: у него чисто холерический темперамент, и невозможно порой предвидеть, какую окраску примет его настроение в следующую минуту. «Но все финишеры трудны, не так ли? — сказал Магера. — И ваш Лихачев, должно быть, тоже. Просто у них нервная работа».

По профессии Шозда — зоотехник, он из крестьян, из-под Ополе. Его обнаружил когда-то в прибалтийской гонке «Дружба» покойный Хенрик Ласак. Только после того как он так нелепо погиб в автомобильной катастрофе, стало ясно, чем был для польского велоспорта этот молодой, быстрый, общительный и безошибочно проницательный человек. Потому что и Шурковский, и Шозда, и Мытник, и все другие — это ребята, которых нашел он. Сейчас другие тренеры пожинают плоды усилий Ласака, но и эти другие — тоже его ученики.

Шурковский и Шозда. Это — проблема. Когда в 1973 году Шозду спросили, что надо, чтобы выиграть Гонку Мира, он ответил: «Для меня это вопрос теоретический, первым я быть не могу». Мог, не мог — тоже теория. Но вот в Барселоне на чемпионате мира Шозда был в лучшей форме, чем Шурковский. Однако Сташек получил указание сработать на Рышарда и выполнил это задание бесспорно: слишком крупной фигурой общественного звучания был для Польши Шурковский, а дисциплина в команде — еще один из уроков Ласака».

Зелинский, бывший капитан сборной, проехал гонку-74 в качестве «пилота» — конвойного мотоциклиста. Однажды на финише у него спросили: «Что такое Шозда?» Он, не задумываясь, ответил: «Второй Шурковский».

Но Шозда не хочет быть вторым Шурковским. Он хочет быть самим собой — Станиславом Шоздой.

Вот именно это обстоятельство и учитывал я, зимними московскими вечерами думая над тем, как сложится борьба в Монреале-76.

Вместе с двумя безусловными лидерами мирового спорта в списке сильнейших шестое место занимал их соотечественник Тадеуш Мытник. Мне хочется сказать несколько слов об этом труженике — «польском локомотиве», как зовут его журналисты всех стран.

Я заметил, что на всех финишах, когда польская сборная побеждала, ее лидеры — Шурковский, Шозда и Ковальский — прежде всего бросались обнимать, целовать и качать Мытника. Именно Тадеуш своей фантастической работоспособностью обеспечивал им быстрые финиши. Его

смело можно назвать человеком-плечом. Он во многом напоминает мне Анатолия Череповича.

Впервые в состав сборной Мытник был включен в 23 года. На чемпионате мира-73 в Барселоне дебютант не «испортил каши», наоборот, в слаженном, четко взаимодействующем экипаже он был своеобразным «мотором», задавал темп. Когда остались позади 100 километров командной шоссейной гонки, выяснилось, что результат, показанный Р. Шурковским, С. Шоздой, Л. Лисом и Т. Мытником, — лучший.

Через год новый успех — польская «шостка» — шестерка, цвета которой защищал и Тадеуш, одержала командную победу на Гонке Мира. А летом 1975 года в Бельгии Мытник второй раз завоевал золотую медаль чемпиона мира в командных соревнованиях на шоссе.

Слава не вскружила голову заслуженному мастеру спорта ПНР, пятикратному чемпиону страны. По-прежнему он строг к себе. «Мне еще много надо работать над совершенствованием скоростных качеств, чтобы овладеть столь же «острым» финишем, как у Шурковского, Шозды или советских «спринтеров» — В. Галинаукаса, В. Лихачева, — признавался Тадеуш Мытник. — Пока эти недостатки приходится компенсировать повышенной выносливостью, работоспособностью».

Как никто из сильнейших спортсменов мира, Мытник умеет проходить индивидуальную гонку. Здесь-то и проявляет он твердость характера, умение, стиснув зубы, оставлять километр за километром под колесами машины и при этом стараться идти как можно быстрее. В борьбе один на один со стихией и временем сначала Мытнику не стало равных во Вроцлавском воеводстве, а затем и в стране. «Хочешь быть классным велосипедистом — тренируйся в любую погоду. Преодолевай в себе усталость, научись чувствовать ритм гонки, чтобы потом знать, где прибавить» — так вкратце звучали напутствия его первого тренера.

В обыденной жизни, вне гонок Мытник, светловолосый, чуть выше среднего роста спортсмен, не производит впечатления человека с железными нервами и выдержкой. Он застенчив, мягок, общителен, готов часами рассказывать вам о конструкциях кораблей (Тадеуш — будущий судостроитель, учится в техникуме). Друзья его, тот же Шозда, считают, что в компании Мытник незаменимый партнер: мастер на всякого рода розыгрыши, певун. Осо-

бенно хорошо поют песни они с женой Веславой. Говорят, что это лучший вокальный дуэт среди польских велосипедистов.

Говорят, что Тадеуш мог и не стать велосипедистом. У него с детства была другая мечта — футбол. Он вырос в местечке Явожина, что во Вроцлавском воеводстве, откуда родом и Шурковский. Казалось, как и многих мальчишек, сверстников Мытника, имя знаменитого гонщика притянет паренька в велоспорт. Однако он думал больше о том, как, наконец, из защитника школьной команды перекавалифицироваться в форварда: уж очень хотелось забивать голы; на тренировках Тадеуш тщательно отрабатывал удар с обеих ног, научился «подрезать» мяч так, что он летел в самый угол ворот. Не потеряла ли польская сборная способного нападающего в тот день, когда Хенрик Цепала, тренер клуба «Каролина», завлек 15-летнего юношу в свою велосипедную секцию? Целый месяц Цепала убеждал Мытника, что тот создан только для велосипеда. Эх, всем бы детским тренерам такую прозорливость... Найти беззаветного труженика — это все равно что, копая картошку, увидеть среди черной земли алмаз.

«Труженик», «работяга»... Конечно, в нашей сборной тоже были и есть «люди команды» — Черепович, Гусятников. Кстати, Саше перед Монреалем было лишь 26 лет и он еще многое мог сделать для спорта, но, положи руку на сердце, разве Гусятников, этот умница, трудяга, разве он составил бы конкуренцию тому же Мытнику в индивидуальной гонке? Нет, раздельный старт всегда отбрасывал Гусятникова с передовых позиций, а Мытник, наоборот, именно здесь перемещался в группу лидеров.

Четвертым в польской сборной наверняка должен был выступать Мечислав Новицкий. Этого спортсмена отличает исключительная работоспособность, финишный рывок и смелость. Мечислав пришел на шоссе с трека, имея бронзовую медаль за командную гонку преследования на 4 километра в Мюнхене-72. В 1975 году Новицкий получил золотую награду на первенстве мира за победу в командной гонке на шоссе. Здесь он выступал на дистанции в 25 раз большей, чем в Мюнхене...

Вот теперь, когда мы познакомились с нашими главными соперниками в командных состязаниях, перенесемся в Канаду-76... Надвигается, надвигается, надвигается переполненная людьми площадка возле столбов с надписью «Финиш».

Разноцветные, плотно сцементированные скоростью и желанием победить четверки велосипедистов несутся в рвущем коридоре болельщиков по идеальному покрытию шоссе.

Радио на пяти языках — английском, французском, немецком, польском и русском, захлебываясь, комментирует последние мгновения командной гонки велосипедистов, которой открылась XXI Олимпиада.

Позади 99 километров борьбы.

Впереди лишь последний километр. Тысяча метров — таких трудных и ответственных. 112 спортсменов из 28 стран мира заканчивают сложнейшее состязание.

Обстоятельства жизни заставили меня за четыре года между Олимпиадами полностью сменить команду. В Монреаль не поехали ни Валерий Ярды, ни Валерий Лихачев, ни Борис Шухов, ни даже Геннадий Комнатов. Причем с Геной я простился с последним. Этот преданный коллективу парень тренировался до самого решающего дня перед отъездом в Канаду и надеялся все же попасть в команду. Мне казалось стопроцентной несправедливостью — не включить в сборную омского гонщика, но... На беду Комнатова, он уступал в росте Чаплыгину, Пиккуусу и Каминскому около пятнадцати сантиметров. Он, если можно так выразиться, выпадал из ансамбля, нарушал аэродинамику команды. Внимательно проанализировав результаты трех последних чемпионатов мира, я пришел к выводу, что спортсмен, который сидит в команде за Комнатовым, вынужден работать в полторы силы — за себя и частично за Геннадия. Нет-нет, не подумайте, что Комнатов хоть в одной гонке жалел себя, экономил силы. Просто его посадка в седле такова, что сидящий за его спиной партнер не может спрятаться от встречного ветра, то есть он не может передохнуть. Он вынужден работать — пусть не в полную силу, пусть в четверть... На чемпионате мира в 1975 году Пиккуус, сидевший за Комнатовым, еле-еле доехал до финиша. У него свело ногу. На мои вопросы: «Почему у хорошо тренированного спортсмена сводит ногу?» — Ааво не мог ответить. Теперь я понимаю, у него не нашлось слов, чтобы свалить вину на своего друга по сборной.

Видите, к какому я пришел выводу: нужно было прощаться с человеком, который верно и самозабвенно служил спорту и входил в основной состав сборной страны шесть лет... Именно Геннадию Комнатову мы обязаны многими победами, а теперь...

— Акселераты пошли! — полушутя ругал я Чаплыгина, Пиккууса и Каминского.

Надо искать четвертого, вводить его в наезженный коллектив... А как ребята примут новичка?

Нужны были убедительные научные данные, чтобы доказать четверке, что Комнатов «выпадает» из нее... Я попросил своих друзей посчитать на ЭВМ результаты всех гонок и вывести общий коэффициент... Математическая раскладка полностью подтвердила мою интуицию.

Теперь необходимо было так построить цикл тренировочных состязаний, чтобы наши соперники за рубежом — и в первую очередь чемпионы мира — поляки — не догадались, что мы стоим перед проблемой замены Комнатова. Они, разумеется, не могли себе представить, что я откажусь от олимпийского чемпиона, который, плюс ко всему, находится в блестящей форме. Они бы посчитали меня, тренера, сумасшедшим: ведь ради одного Комнатова нужно было создать такую команду, где бы волевой и мужественный сибиряк задавал темп.

Я вынужден был пойти на огромный риск и повезти на восьмидневный велотур по Дании Геннадия Комнатова. И здесь — на скоростных дорогах — Геннадий быстрее всех промчался дистанцию 1120 километров, показав 26 часов 57 минут 19 секунд. Занявший второе место чемпион СССР Александр Аверин проиграл победителю полторы секунды. Всем специалистам мирового велоспорта — и прежде всего польским экспертам — казалось очевидным, что советская сборная выступит в Монреале в составе: Комнатов, Чаплыгин, Каминский, Пиккуус... От добра добра не ищут. Какой тренер станет экспериментировать с составом за 34 дня до Олимпиады?

Да, Комнатов мужественно выполнял роль, извините за выражение, «подсадной утки». Я откровенно объяснил Геннадию, что его место в сборной займет кто-то другой — я не сказал, кто конкретно, просто заявил: «Кто-то четвертый должен быть выше 180 сантиметров. Такова ныне спортивная жизнь...» Будущий тренер, Комнатов полюбил меня. И о нашем разговоре никому не говорил. Тайну он сохранил до последнего дня.

Мне хотелось застать врасплох всех соперников — и поэтому я вынужден был «играть в кошки-мышки» даже во время своеобразного пролога перед чемпионатом СССР, который разыгрывался 23 и 28 июня.

«Советский спорт» писал в отчете о прологе:

«Накануне тренеры сборной СССР долго судили-рядили, как все-таки сформировать команды для этих важных отборочных соревнований. Наконец, сошлись во мнении — разбили всех кандидатов на поездку в Монреаль на «больших» и «маленьких». Деление это, хотя и было условным: кто повыше ростом — «большие», пониже — «маленькие», все же имело определенный тренерский расчет. В команду «больших» вместе с опытными... В. Каминским, В. Чаплыгиным и А. Пиккуусом был впервые включен А. Чуканов, спартаковец из Ворошиловграда, лишь в нынешнем сезоне заявивший о себе (он выиграл весной чемпионат страны в индивидуальной гонке). По своему телосложению он больше подходил к «большим». А Г. Комнатов, стартовавший год назад на мировом первенстве в Бельгии, возглавил на сей раз команду «маленьких».

Так, впервые в этом очерке вы познакомились с фамилией будущего героя Монреаля — Анатолий Чуканов...

Прочитав «Советский спорт», я поморщился: тайна постепенно выходила наружу. Правда, даже сверхосторожный тренер польской сборной, прекрасно читающий по-русски, вряд ли заподозрил бы в игре «большие» и «маленькие» тактический маневр. Да и сам отчет о ходе командной гонки не давал представления о готовящемся ударном варианте. Команда, которую возглавил Комнатов, получила наименование СССР-1. Четверка, на которую я рассчитывал в Монреале, называлась СССР-2 и была еще третья сборная страны — В. Баско, С. Гусейнов, С. Калеев, С. Шелпаков.

Поначалу сборная СССР-2 работала, как хорошо отлаженный четырехтактный двигатель. Через каждые тридцать секунд, ровно по графику, менялись лидеры. Даже прокол у Чаплыгина и переменный дождь не нарушили плавность хода.

А вот команда СССР-1 мчалась вперед лишь на самолюбии Комнатова, которого поддерживал его земляк Риннат Шарафуллин, а сильные физически В. Панченков и В. Шаповалов почему-то из ансамбля выпадали.

Перед самым финишем я с удивлением и тревогой заметил, что в команде «больших» начал сдавать Пиккуус — он работал на коротких отрезках по 15 секунд, а товарищам приходилось тащить группу по полминуте... На этих километрах могло поколебаться мое представление об окончательном составе главной команды, но товарищи помогли

Пиккуусу поверить в себя, и он перед финишем подравнялся со всеми.

Меня очень волновал и новобранец — Толя Чуканов. Он немного сдал на последних метрах, но в целом выглядел неплохо. А главное — по всему чувствовалось: он ребятам «подошел».

«Тайное оружие» нашей сборной, впервые проверенное 21 июня, должно было «выстрелить» через 28 дней...

О всех своих сомнениях я не говорил даже близким друзьям. Тренер сборной страны Виктор Вершинин, мой стародавний друг и боевой напарник по Велогонкам Мира пятидесятых годов, с нетерпением дожидался моего возвращения из Дании. Виктор Григорьевич сидел над сложнейшими схемами и расчетами. Впервые я увидел своего товарища в очках.

— Ты что, Григорьич? — спросил я его.

— Мартышка к старости слаба глазами стала... — отшутился Вершинин, а потом спросил в упор: — Как с Комнатовым? Неужели будешь рисковать? Ведь Геннадий в любом случае обеспечит нам призовое место, а дебютант, хоть он и из морской пехоты, может не выдержать... Что тогда? Насмарку вся работа?

Стоявший рядом молодой тренер сборной Николай Морозов пытливо смотрел на нас, не зная, кому отдать предпочтение. Доводы Вершинина были в высшей степени благоразумными. С ними нельзя было не считаться. Но, с другой стороны, начинающего педагога больше привлекал рискованный план, предложенный мною...

Всю ответственность за состав команды я целиком возложил на себя. Подчеркиваю еще раз: мы мечтали только о золотой медали, настраивались лишь на победу. Мы не хотели знать никаких спасительных «если»... Мы — гонщики... А это что-то значит. Это не просто велосипедисты, крутящие педали. Это люди, способные идти через невозможное, через «не могу».

Итак, утро 18 июля 1976 года. Шоссе «Транс-Канада». Вся советская делегация приехала посмотреть состязания. Председатель Спорткомитета СССР Сергей Павлович Павлов подошел ко мне и по-дружески сказал:

— Я стопроцентно уверен в твоих ребятах. Витязи, как на подбор...

Дан старт... Снова нам не повезло со жребием — мы стартовали перед своими главными соперниками — сборной Польши. В машине «шевроле-пикап» технической помощи

я был рядом с механиком Юрием Петровичем Самойловым. За 15 лет этот человек видел много гопок. Он уже сотни раз стартовал со сборной командой на велосипедных трассах Советского Союза, ГДР, Польши, Чехословакии... Эта Олимпиада для него — третья. А все равно заметно, что не унять ему волнения...

Самойлов — механик команды. Он в сборной для того, чтобы «матчасть» работала как часы. Это человек, который все знает и о машинах, и о ребятах, закончивших олимпийскую велогонку. Вот как он сам рассказывает о чемпионах:

— Кто хоть раз в жизни выходил на старт, тот знает, что такое предстартовая лихорадка. Победить себя — уже полдела.

«Петрович, опусти седло на миллиметр, что-то не так...» — это Чуканов. Первый раз стартует парень в такой гонке. Силеп, прекрасно тренирован, верит и тренеру, и мне, а все равно волнуется...

«Пожалуйста, Толя... Плохо? Давай еще посмотрим. Что-то скрипит? Проверим. Накачать побольше? Пожалуйста...»

Каждая машина уже проверена мною раз пять. Каждая настроена, как скрипка. Я заменил оси на новые — титановые, проверил переключатели, цепи, шатуны. Но все равно беспокойно на сердце: а вдруг поломка. Тогда — прощай надежда на победу.

Смотрю на ребят: все непохожие и в сборную съехались из разных мест, а теперь — команда, одна семья.

За плечами у каждого из них тысячи километров изнурительных тренировок, огромный труд и неукротимое стремление к победе. Бесстрашные бойцы, спаянные воедино четырьмя такими лаконичными и выразительными буквами на груди — «СССР».

Старт! Ребята сразу предложили высокий темп. Никакой разведки, только вперед! Потом мы узнаем: такое начало обескуражит соперников. Советские гопщики сразу захватили лидерство. Теперь только бы не было проколов. Мне, водителю, было удобнее передать ребятам просьбу механика: идти по накатанной части шоссе. Там чище и безопаснее.

Все вы видели по телевизору, как дружно катился наш квартет. То один, то другой выходил вперед и на 25 секунд становился лидером, прикрывая друзей от ветра, сообщая группе дополнительный заряд энергии.

А если бы кто-нибудь отстал, то на стоклометровой дистанции прибавилось бы лишних сто раз по 25 секунд. Это непосильная нагрузка. Такое случилось с командой ГДР: из-за прокола отстал один гонщик, и команда, которая вначале шла следом за нами, в результате оказалась на десятом месте.

Запомнился в олимпийской гонке и такой эпизод — может быть, незначительный, нехарактерный, но уж больно точно отражающий психологическое состояние тренера... Когда до финиша оставалось приблизительно километров двадцать, польские чемпионы мира приблизились к моим ученикам на 40 секунд.

Уже пересекли белую линию финиша команды, стартовавшие первыми. Руководство советской делегации поручает одному из тренеров по велосипеду передать мне, что разрыв сокращается.

По портативной рации мой коллега связывается с нашим «шевроле-пикапом». «Что слышно на трассе?» — спрашивают меня. А я не могу ответить — сам не пойму... Это было как раз в тот момент, когда капитан команды Чаплыгин чуть не упал из-за фляги... Рация на другом конце надрывается: «Второй, второй, я первый. Как меня слышите? Перехожу на прием...»

В ответ был, естественно, лишь треск и шум, в котором на другом конце угадывался дорожный ветер — попутный ли? Вот что тревожило их, в нетерпении стоящих у электронного секундомера, наших искренних болельщиков, ждавших только победы...

«Второй» — были мои позывные... Я молчал...

Позднее в одной из газет я прочитал: «Второй» — это Капитонов. И мы отчетливо, «вторым зрением» видим его в кузове «технички» в шапочке, надетой козырьком назад, забывшего и про рацию, и про все на свете. Кроме гонки, кроме этого неудержимого движения вперед». И кроме, добавлю от себя, этой проклятой чаплыгинской фляжки...

Но гонка еще несется. И висит над трассой полицейский вертолет, с которого журналист Валерий Кудрявцев ведет репортаж. Сверху ему, естественно, видно все: «В шестерке побывали датчане, шведы, чехословацкий квартет... За полчаса до окончания гонки команды заняли позиции, уже не изменившиеся — СССР, Польша, Дания, ФРГ, Чехословакия, Великобритания, Швеция — экс-чемпионы мира лишь на 7-м месте».

Особый разговор о результатах. Два года назад на этой же трассе чемпионы мира шведы показали 2:12.22,0. Наши проиграли тогда две секунды. Сейчас примерно при той же погоде в основном на тех же велосипедах (полностью обновили свой парк лишь поляки — у них теперь один из самых легких машин — итальянские титановые «Казаники» весом в 6,9 кг) улучшили результаты призеров чемпионата мира 1974 года сразу на четыре минуты. Предсказать подобный спусок скоростей в позапрошлом году было невозможно. Гонщики едва не падали от усталости. Те же Каминский и Чаплыгин долго приходили в себя, и видно было, какой высокой ценой заплачено за серебряные медали. Тогда они не могли сократить двухсекундный разрыв от шведов. Сегодня же они самих себя «обогнали» на 4 минуты. Пусть будут долго звучать в нашей памяти эти цифры!

Замечательный польский гонщик, четырехкратный победитель Велогопок Мира в личном зачете, рекорд которого очень трудно кому-либо превзойти, неоднократный чемпион мира Рышард Шурковский, спортсмен, не имеющий лишь одного звания — олимпийский чемпион, в день своего поражения подошел ко мне и пожал руку:

— Ты встал на моем пути. Теперь мне уже не быть победителем Олимпиады. Но я рад поздравить тебя и твоих молодцов. Мне нравится, что своей победой они готовы поделиться со всеми людьми. Это редкое качество.

Да, чемпионам мира не удалось ликвидировать разрыв, хотя на последних километрах мчался на последней скорости. Потом Каминский рассказал корреспондентам «Правды» в своем первом интервью в ранге олимпийского чемпиона:

— Это самая приятная гонка в моей жизни. Почему? Перед стартом почти не волновался. Даже аппетит утром был на удивление, а это верный показатель спокойствия. Все ребята были отлично подготовлены и уверены в своих силах. Скорость сразу развили высокую. И выдержали ее до конца. Закон командной гонки таков: сделаешь самую малую передышку — все, на победу не рассчитывай!

Эти строчки мы прочитали на следующий день в газете «Правда», которая специальным самолетом была доставлена в олимпийский Монреаль. Позвольте предложить цитату:

«У вас прекрасно подготовленная команда, — сказал старший тренер велосипедистов Польши Кароль Мадай. —

Сначала я думал, что нам составят конкуренцию еще и гонщики ЧССР, ГДР, Швеции. Оказалось, спор на таких скоростях по плечу лишь двум сборным. Есть с чем поздравить главного «виновника» победы — Капитонова...

Да, наш тренер заслуживает добрых слов вместе с победителями. Олимпийский чемпион 1960 года в Риме, о котором тогда писали, что он открыл дорогу советским велосипедистам в мировой спорт, на второй Олимпиаде подряд выводит на трассу команду чемпионов. Как тут не порадоваться преимственности поколений!»

Не считите за нескромность, что я не смог удержаться и не оборвал цитату при упоминании фамилии «Капитонов». Здесь ведь дело не только во мне — в олимпийской победе отразился труд всех велосипедных тренеров страны.

Но вернемся еще раз в 18 июля. Победа уже была одержана. Я не мог двинуться с места — ноги не слушались. Стоял у финиша и смотрел на длинное—двадцатиметровое электронное табло. Ко мне подошли фотокорреспонденты:

— Можно вас снять?

— Фотографируйте ребят, — ответил я, — они заслужили!

Подбежал радиокорреспондент:

— Виктор Арсеньевич, кто из ребят может сказать несколько слов для наших слушателей?

— Любой, — говорю, — любой может и любой достоин.

Корреспондент «Московской правды» кричит Пиккуусу:

— Ааво, ты, помнишь, обещал победу? — и журналист машет газетой с интервью.

Пиккуус, финишировавший несколько позднее команды, поднимает голову, мокрую от пота, болезненно морщится, с гримасой боли трет ногу — у него еще не прошла судорога: «Я сделал все, что мог. Как там поляки?»

А чемпионы мира уже давно финишировали и проиграли нам 5,5 секунды... До Ааво еще не может прийти смысл того, что он совершил. Он весь еще там — на трассе, он весь в борьбе... Вспоминаю свою молодость и свой неповторимый 1960 год, когда я также в полузабытьи спрашивал капитана: «Слушай, значит, мы выиграли?»

Прямо здесь же — на обочине автострады — мы поливаем гонщиков холодной водой. Кто-то протягивает Пиккуусу газету. Ааво берет ее, но руки дрожат, и никак не может расписаться — ни по-русски, ни по-эстонски. Тогда

я поворачиваю журналиста, и Пиккуус, положив газету на спину корреспондента, начинает писать. Потом подходят другие ребята и тоже оставляют автографы. Вижу, как Чуканов выводит: «Теперь уж никто не догонит». Володя Каминский иронизирует: «Самая легкая гонка в моей жизни». Чаплыгин лаконичен: «Счастлив», всего одно слово. А других, собственно, и не нужно...

Корреспондентов сотни. И четверка отважных гонщиков отвечает на все четыре стороны:

— Мы решили сразу уйти в отрыв, насколько хватит сил. Сменяли друг друга на первых километрах через 30—45 секунд. Важно было любой ценой сохранить этот отрыв, поддержать темп, несмотря на погоду.

Они говорят, а я про себя улыбаюсь: легко сказать, решили сохранить... Местечко Фэйрвью, возле которого крутилась трасса гонки, в переводе означает «огненный пейзаж». Но в день старта велосипедистов этот Фэйрвью напоминал разогретую духовку.

Мне нравится, как отвечал дебютант команды — мое «секретное оружие» — Толя Чуканов. Он так до конца и не понял, как тяжела она, олимпийская победа.

— Мы долго не знали, что идем первыми. Тренер кричит что-то нам вслед из «технички», а мы не слышим. Наконец, на 50-м километре наши тренеры показали с обочины, что выигрываем у поляков больше минуты. И тут я испугался: а вдруг догонят? Мы стали идти еще быстрее.

Наивный Толя, когда же это вы опережали поляков на минуту? Разве что во сне. Счет все время шел на секунды... Вот что такое волнение дебютанта, моего «акселератика». Он, видите ли, считал, что выигрывает целую минуту, и все равно волновался, а я смотрел на секундомер и, зная силу воли поляков на финише, заклинал своих учеников: «Ну, еще немного, потерпите, зато потом хорошо будете отдыхать...» На последних километрах мне пришлось снова прибегнуть к хитрости и крикнуть в микрофон, что мы выигрываем всего лишь четыре секунды. Хотелось подхлестнуть... Всю гонку я по своим часам, как по сердцу, отсчитал. Так, наверное, тренеры и седеют...

Хорошо ответил корреспондентам Валерий Чаплыгин:

— Я думал во время гонки вот о чем: пройдет какое-то время, и в далекой-далекой от Монреаля курской больнице, где работают мой отец и мать, узнают о нашей победе, узнают наши тренеры и друзья. И я еще подумал: ведь это мы для вас для всех сделали.

Володя Каминский, этот в обычной жизни такой молчаливый человек, пустился в философствование:

— Когда мы шли по трассе, думал: а все ли теперь я сделал? Ведь если проиграем, как домой ехать? И когда поднялся в небо наш флаг, стало спокойно — сделали все, и дома глаза опускать не придется.

Да, за эти два часа было многое — и солнце вполнеба, и красивый красный флаг в голубом канадском небе. Но для меня, тренера, важной была такая деталь: после награждения Володя Каминский сказал новичку Чуканову: «А ты — молодец». А потом все они по очереди сказали друг другу: «Спасибо!» И похлопали друг друга по плечам. И замолчали. Да и о чем было говорить, когда и без того все было ясно...

Капитану сборной Валерию Чаплыгину все же пришлось выступить на пресс-конференции. Он сказал:

— Мы победили на 100 километрах потому, что были хорошо тренированы, крепко спаяны и очень дружны. У нас был единый, синхронный коллектив. И мы верили в победу!

Говоря о товарищах по команде, начну с Володи Каминского. В команде он самый старший. Мы с ним дружим уже около пяти лет, хотя он живет в Минске, а я — в Курске. В гонке он всегда надежный лидер. Надо вести группу 500—600 метров, а он готов вести ее значительно больше, лишь бы товарищам было легче.

Пиккуус — из Тарту. Ему 21 год. Моложе всех. Характер у парня эмоциональный, больше свойственный южанину. Придя в команду, Ааво долго не мог влиться в ее ансамбль. Но он оказался трудолюбивым, много тренировался, выступал на шоссе и на треке. Умеет «видеть» все этапы гонки, отлично финишировать, но очень переживает, когда проигрывает.

25-летний Анатолий Чуканов попал в команду позже всех. Он — из Ворошиловграда. В 1976 году Толя выиграл в Симферополе чемпионат СССР в индивидуальной гонке. Он очень спокойный, общительный, может выступать как в индивидуальной, так и в командной гонке. Его заветная мечта — завершить командную гонку на 100 километров быстрее двух часов...

Пройдут годы. И станет историей сегодняшний день. И погрузневшие, повзрослевшие олимпийские чемпионы сменят боевые машины на тренерские мотоциклы и «пикапы». Но им всегда будет вспоминаться нещадное монре-

альское солнце и то волнение, которое они испытывали, когда спинами ощущали, как нагоняла их польская четверка, как отвоевывала она секунду за секундой, как судорогой свело мышцу у Пиккууса, как он хотел пропустить одну смену, но потом решил: крепись, не подавай вида, никто не должен заметить твоей усталости. Иначе все вспомнят о своем перенапряжении... А разве забудут они, как за полкилометра до финиша Ааво провел последнюю свою смену и выложился, как на финише, и сразу отстал. Силы его кончились.

А когда Пиккуус все же приехал к финишу, то с велосипеда слезть не мог — его вынимали из туклепов и вели под руки, чтобы не упал. Он не мог пошевелить губами — они окаменели на жарком ветру...

Им долго еще будет сниться эта гонка, и они по инерции будут жить мельканьем спиц в легких колесах...

Мне же, тренеру, времени на сон нет никакого. Мои мысли уже об Олимпиаде-80. Да, в Монреале наша команда была самая молодая: Каминскому — 26 лет, Чуканову — 25, Чаплыгину — 24, Пиккуусу — 21. Она была и самой высокорослой — от 183 сантиметров Пиккууса до 188 сантиметров Каминского. Она была и самой разнополлярной, где молчаливый Каминский соседствовал с общительным Пиккуусом, где любящие тихое пенне Чаплыгин и Чуканов жили в одной комнате с обожающими громкий джаз Каминским и Пиккуусом, где служивший в морской пехоте Анатолий Чуканов умеет сдерживать себя, а вчерашний юниор Пиккуус ничего не хочет скрывать в душе — ни горя, ни радости. Где 21-летний Пиккуус уже целый год носит звание «заслуженный мастер спорта» и где 25-летний Чуканов еще не успел стать мастером спорта международного класса... Их всех сравнивает олимпийская победа. Они получают одинаковые значки заслуженных мастеров спорта, они бережно будут хранить одинаковые золотые медали. Им вручат правительственные награды — ордена «Знак Почета»... Они очень разные — мои ребята. Но все они из породы тех людей, которые умеют идти по жизни с отвагой и весельем победителей...

Кто из них сумеет продержаться на гребне спортивной волны до Московской олимпиады-80? Трудно ответить. Дело не в возрасте. Весь смысл в том, что спорт стремительно развивается, и с каждым годом мало быть на прежнем уровне, надо постоянно идти вперед и выше. А силы-то ведь не беспредельны у человека. Но как хочется мне

в 1980 году на горах в Крылатском, где будет проложена олимпийская трасса, в последнее мгновение перед стартом оправить на ребятах майки, будто собираю их не в гонку, а на бал... Сейчас я надеюсь, что монреальская четверка сохранится в полном составе, но... мне ведь очень хотелось, чтобы и Комнатов получил вторую золотую медаль... В спорте компромиссов не бывает...

Будет новая Олимпиада. Будет новый взмах судейского флажка. И на ходу я впрыгну в кузов «технички», лихо заломлю козырек проверенной в боях желтой солнцезащитной шапочки и крикну: «Поехали!»

А в это время диктор будет, наверное, передавать по радио в Крылатском:

— Советские гонщики вышли, чтобы отстоять звание олимпийских чемпионов, завоеванное ими в Монреале. Напомним технические результаты...

И замолкнут болельщики. И вспомнят они 18 июля 1976 года.

Командная гонка на 100 километров.

1. СССР (Анатолий Чуканов, Владимир Кампский, Ааво Пиккуус, Валерий Чаплыгин) — 2 часа 8 минут 53 секунды;

2. Польша (Тадеуш Мытник, Мечислав Новицкий, Станислав Шозда, Рышард Шурковский) — 2:09,13;

3. Дания (В. Блаудзун, Г. Франк, И. Хансен, И. Вунд) — 2:12,20;

4. ФРГ — 2:12,35;

5. Чехословакия — 2:12,56;

6. Великобритания — 2:13,10.

* * *

В этой книге мы знакомим вас в основном с «анатомией побед» на Олимпиадах. Поражений стараемся не описывать. А ведь их было очень много, как обидных, случайных, так и глубоко закономерных. Иногда проигрывали спортсмены, неточно выполнившие тренерскую установку. А бывало, я неверно оценивал ситуацию и давал неясные указания, которые опровергались самим ходом состязаний. «Все бывает, все может статься, — слабое утешение, — вспыхнет спиртом сирени май...» От ошибок никто не застрахован. Они были. Они будут. И если бы их отменили, то пришлось бы отменить и спорт...

Бедой советских гонщиков, к примеру, является неумение финишировать...

Проанализируем, учитывая это, итоги групповой гонки на Олимпиаде-76, где лучший из советских спортсменов Николай Горелов финишировал пятым... Что произошло в Монреале?

Швед Бернт Юханссон, в одиночку преодолевая весьма опасный подъем, оторвался от группы лидеров менее чем за пять километров до финиша. Лидеры, увлеченные борьбой друг с другом и проявлявшие большую осторожность на мокром от дождя шоссе, упустили шведа. Он «убежал» от преследовавшей его группы на 31 секунду.

Юханссон, 23-летний студент факультета физкультуры из Гётеборга, стал первым шведом, выигравшим шоссейную гонку после победы в Антверпене в 1920 году Х. Стенквиста. Белокурый скандинав был безмерно счастлив после финиша.

Юханссон, который собирается стать тренером по гимнастике, сказал: «Я видел их (лидеров) все время, однако они никак не реагировали на мой рывок. Особенно я опасался Новицкого и Горелова». Он добавил, что гонка была очень тяжелой. Особенно трудно было начинать каждый очередной круг. «Я все время боялся, что упаду на скользком шоссе». Признание откровенное.

На вопросы корреспондентов отвечал счастливый тренер Курт Садерлунд.

— Является ли для вас сюрпризом победа вашего ученика?

— Вообще нет, накануне в командной гонке он вел своих товарищей по несколько километров без смены. Я знал, что Бернт в отличной форме.

— Планировалось ли его участие в групповой гонке?

— Да, Юханссон был заявлен. В этом году он, кстати говоря, выиграл групповую гонку на чемпионате Скандинавских стран.

— Успех на Олимпиаде — его первая победа в большом спорте?

— Нет, в 1975 году он выиграл «Молочный тур» по Англии и два года подряд финиширует третьим в гонке по Алжиру — «Большой приз Аннабы». Кроме того, Бернт — чемпион мира 1974 года в командной гонке на 100 километров.

— Участвовал ли он два года назад в групповой гонке?

— Да, но падение подвело его.

— На последних кругах ваш ученик вел все время вперед головную группу. Другие гонщики как будто только

создали видимость, что они трудятся, явно приберегая силы для финиша. Чем была вызвана такая активность Бернта?

— Юханссон хорошо знает свои слабые и сильные стороны, он не обладает качествами финишера. Поэтому ему пришлось постоянно поддерживать высокий темп группы. Заметив, что соперники выбиваются из этого ритма, он резко прибавил и ушел далеко вперед.

— Где он начал заниматься спортом?

— Впервые Бернт сел на велосипед 10 лет назад. Он родился и вырос на берегу большого озера Венерн в городе Мариестад. Бернт — прирожденный мастер групповых гонок. Его рост 175 сантиметров, вес 67 килограммов. Мы вправе ожидать от него еще немало побед. В 60-е годы успехи знаменитых братьев Петтерссонов вскружили голову многочисленным поклонникам велоспорта в Швеции. Каждый старт трехкратных чемпионов мира считался синонимом победы. Казалось, что рекордам не будет конца. Вот тут-то и не заладилось — семейная команда распалась: один из братьев перешел в профессионалы. Шведский велоспорт остался у разбитого корыта. Приуныли специалисты, болельщики, считая, что в Швеции нет достойных претендентов.

Однако вскоре нашлись храбрецы, которые по-хорошему завидовали братьям и упрямо шли по их стопам. Желание возродить шведскую традицию в велоспорте подхлестывало энтузиастов, среди которых выделялись еще совсем юный Бернт, Фагерлунг, Нильссон, Филипссон. Сердца четырех друзей бились, как говорится, в унисон. Редкое совпадение: их объединяла еще и любовь к классической музыке, особенно к Моцарту.

Вообще говоря, в Швеции командные гонки не пользуются большой популярностью, иногда проводится гонка на 70 километров, но состав команды только 3 человека. Вот почему Бернт Юханссон был особенно горд, когда ему вручали золотую медаль чемпиона мира в 1974 году.

Не успел 23-летний студент из Гётеборга стать чемпионом Олимпиады, как тут же посыпались соблазнительные предложения от коммерсантов крупных промышленных фирм.

Бернт рассказывал: «Дельцы от спорта, зная о нашем трудном материальном положении, буквально не давали нам покоя. У нас нет уверенности в завтрашнем дне. Торд Филипссон, например, до сих пор не может найти работу,

хотя вскоре получит диплом экономиста. Все же мы не думаем переходить в профессионалы. Я давно мечтаю взять старт в Велогонке Мира. Ее популярность огромна».

У светловолосого юноши молодой тренер — Курт Садерлунд, который, несмотря на то, что всего на 6 лет старше своего подопечного, пользуется большим авторитетом. Бернт полностью доверяет своему учителю. В каждой гонке тренер старается внушить спортсмену, что удача зависит только от него самого, от его воли и трудолюбия. И добавим — от оправданного риска.

«За ним и на подъеме удержаться было тяжело». Знаете, кто это сказал? Не поверите — Горелов! А ведь у Николая давняя и заслуженная репутация «горного короля».

Да, за три километра до финиша Юханссон умчался на спуске и один понесся к своей славе. Метров за триста он еще оглядывался, но улыбка уже не сходила с его лица. Он понимал, что через минуту станет олимпийским чемпионом. Потом оглядываться перестал, снял руки с руля и последние 200 метров ехал с поднятыми руками, уже не управляя велосипедом. Спустя полминуты примчались остальные.

— Я бросился вправо, но за западногерманцем Чалером вправо качнулись и остальные, веером рассыпались вокруг, — Горелов восстанавливал по моей просьбе в памяти последние секунды перед финишем, — в миллиметре от педалей мелькнула железная ограда. Кажется, я даже не педалью, а нервами почувствовал ее. Еще миг, и притерли бы совсем...

Но они уже пролетели финиш. На пленке остался опасный рывок Чалера поперек дороги, из-за которого в последний момент чуть не произошло падение. Западногерманский гонщик был дисквалифицирован, и места вслед за олимпийским чемпионом Юханссоном заняли Мартинелли, Новицкий, де Вольф, Горелов, Монт... Пройдя 175 километров по трудной, скользкой дороге со средней скоростью 40 километров в час, эти гонщики показали себя смелыми и отважными людьми.

Их самоотверженность на века осталась в олимпийской летописи, запечатленная в таких строках:

26 июля. Шоссе. Групповая гонка на 175 километров. Трасса «Монтройял».

1. Юханссон (Швеция) — 4 часа 46 минут 52 секунды;

2. Мартинелли (Италия);

3. Новицкий (Польша);
4. Де Вольф (Бельгия);
5. Горелов (СССР);
6. Монт (США);
7. Бернаде (Франция);
8. Алжери (Италия) — у всех одно время: 4:47.23;...
17. Аверин;...
39. Чаплыгин (они финишировали в группе, которой дано одно время: 4:49.01);...
44. А. Пиккуус — 4:54.49.

Посмотрим теперь на статистические прогнозы, приведенные нами перед Олимпиадой в Монреале. Как и предполагал журнал «Циклистика», первыми в командной гонке оказались советские и польские спортсмены, сборная ЧССР заняла пятое место, «отведенное» для нее ЭВМ.

В групповых состязаниях лишь Юханссон, бывший фаворитом № 8, смог оказаться на высоте. Кроме него, ни один из явных претендентов не попал даже в первую десятку. Это еще раз доказывает, что элементы лотереи в индивидуальной гонке присутствуют. Поэтому-то мы не раз подчеркивали в этой книге: «Он рискнул... Он пошел ва-банк... А тот, кто рискует, — пьет шампанское...»

В одном, конечно, не ошиблась «Циклистика»: из десяти сильнейших в межолимпийском цикле пять спортсменов — Чаплыгин, Юханссон, Шурковский, Шозда и Мытник — стали обладателями золотых и серебряных медалей, добытых на шоссе...

* * *

Одним из самых замечательных сооружений в Монреале являлся, конечно же, олимпийский велодром, задуманный как сооружение многоцелевого назначения. Длина трека равнялась 285,74 метра, ширина — 7,5 метра. Площадь внутри велотрека была такой значительной, что на ней можно было разбить пять теннисных кортов. На трибунах велодрома собиралось до 7 тысяч зрителей, правда, почти каждый четвертый покупал лишь входной билет — на «стоячее место».

Перекрытие велодрома напоминало скорлупу гигантского ореха, оно имело 4 точки опоры — и это-то позволило получить внутри пространство, свободное от колонн. При велодроме были все необходимые технические и административные помещения, а также раздевалки, рестораны, комнаты прессы.

Олимпийская программа на трекке открывалась заездом мастеров гита на 1000 метров. Когда финишировал последний участник, электрическое табло высветило буквы и цифры, рассказывающие о величайшей трагедии, случившейся с двукратным чемпионом мира сибиряком Эдуардом Раппом. Вот что зажглось над сводами велодрома:

20 июля. Гит на 1 километр с места.

1. К. Ю. Грюнке (ГДР) — 1.05,927;
2. М. Вартен (Бельгия) — 1.07,516;
3. Н. Фредборг (Дания) — 1.07,617;
4. Я. Кешковский (Польша) — 1.07,660;
5. Э. Вермейлен (Франция) — 1.07,846;
6. Х. Михальский (ФРГ) — 1.07,878;
7. Г. Бундл (Норвегия) — 1.08,093;
8. В. Байни (Швейцария) — 1.08,112;...
29. Э. Рапп (СССР) — дисквалифицирован.

Дисквалифицирован Рапп?..

Невероятность? Нелепость? Глупый розыгрыш?

Нет, скрипучее колесо удачи снова подвело Эдика на Олимпиаде... Если четыре года назад Рапп занял в Мюнхене 8-е место, то сейчас — 29-е... Корреспондент агентства Франс Пресс, стараясь сохранить беспристрастность, отстучал по телексу: «Рапп, «улизнувший» на мгновение раньше выстрела, убежденный, что он совершил фальстарт, прекратил гонку, проехав чуть больше метра. Однако судья, упустивший до этого на старте Фредборга и еще одного гонщика, выигравших на этом ощутимое время, отказался позволить Раппу перезаезд. Советский тренер подал апелляцию в жюри, которое отклонило ее, мотивируя тем, что гонщик сам прекратил соревнование по собственному желанию.

Этот случай, вероятно, стоит Раппу золотой медали».

Отметим очень важное свидетельское показание французского журналиста: «Судья, упустивший до этого на старте Фредборга и еще одного гонщика, выигравших на этом ощутимое время, отказался позволить Раппу перезаезд».

Два года назад, уезжая в Монреаль, чтобы завоевать вторую золотую медаль чемпиона мира, Рапп сказал в Омске своему тренеру Геннадию Павлухину: «Наверное, я все-таки выиграю». Рапп никогда раньше не говорил подобных слов. И тренер ему поверил.

Тогда, в 1974 году, столица XXI Олимпийских игр стала для Эдика счастливым городом. Тогда тренер Павлухин

говорил своему ученику: «Я не хочу ничего, кроме морального удовлетворения после мюнхенского разгрома. Ничего другого. Только удовлетворения. Морального». И Эдик тогда-то и произнес: «Наверное, я все-таки выиграю»...

Тогда, в 1974-м... Был тот же Монреаль. И почти те же самые соперники. Но всемирный форум быстрейших велосипедистов назывался тогда чемпионатом мира, а не Олимпиадой... Одно слово, а что оно значит... Оно разделило для Эдика всю его спортивную жизнь на два слова: «тогда» и «сейчас».

Тогда... Один из корреспондентов передал взволнованный репортаж об Ученике и Учителе. Да-да — об обоих с прописной буквы... Там говорилось:

«...Они медленно обходили чашу трека. Будто невзначай посматривали на машины соперников, с ходу, на глаз определяя, у кого какпе стоят передачи. Так они делают всегда. Потом сошлись, молча взглянули друг другу в глаза и так же молча поставили нужную передачу. Эдуард отошел в сторонку, лег на траву, закрыл глаза. Эти минуты священны. Потом им еще надо было встретиться перед стартом, сказать что-то незначительное, лишь для того только, чтобы знать — друг рядом. Эдуарду еще нужна была рука тренера на плече, да и Павлухину это тоже было необходимо. Маленький, годами оберегаемый ритуал.

Раскаленные до предела предстартовые минуты. Один километр — минута, семь и шестьдесят одна сотая секунды... Все! И ты — быстрейший в мире».

Потом счастливый Рапп давал интервью:

— Скоро я снова выйду на трек. Почувствую прохладу его полотна. Увижу взметнувшийся к небу вираж. И вновь попытаюсь понять эту неуловимую, эту вечную тайну скорости. Все начнется сначала. Потому что я — гонщик. Проживший на свете уже 24 года и лишь дважды побеждавший Время. У меня с ним свои счеты.

Тогда, в 1974-м, ему было 24 года. Он был целиком предан спорту. Не позволял себе никаких «хобби». Тренировки, учеба в институте, состязания... И все!..

У нас любят говорить: «Спортсмен-интеллектуал». Даже есть книжная рубрика: «Спорт и личность». Но читаешь иные книги-биографии и спрашиваешь себя: «А где же здесь Спорт? А Личность здесь где же?»

Эдуард Рапп — и спортсмен большой, и личность значительная. Впрочем, судите о его взглядах на спорт по

блицинтервью, которое он дал в тот день, когда стал чемпионом VI Спартакнады народов СССР. Раппа спросили:

— Вас в шутку называют специалистом по «сотым». Вы считаете, что больше, чем «сотые», выигрывать не нужно или больше — трудно?

— Я, конечно, мог бы ответить, что больше не пужно. Но точнее, больше — трудно, — ответил Эдик. — Сейчас в мире, да и в стране у нас, много равных по силам гонщиков. Чтобы выигрывать «десятые», надо быть на голову выше.

— Но сотые доли секунды — все же слишком зыбкое преимущество...

— Что делать! Ходишь, как канатоходец по проволоке. Один неверный шаг...

— А как вы относитесь к неудачам?

— Бывает такая полоса — все бросить хочется. Спасает то, что я пытаюсь найти и нахожу объяснение своим неудачам. Когда проиграл и не знаешь отчего, — хуже нет. Это надолго выбивает из колен.

— Вернемся к «сотым». Вы чувствуете, что выигрываете их или нет?

— В принципе почувствовать, что выигрываешь «сотые», невозможно. Но я обычно стартую последним, знаю секунды соперника и знаю, какой надо взять темп, чтобы такие секунды показать. Я беру темп чуть выше. Главное при этом — настроиться на лучший результат.

— Мы слышали, что вы мастер настраиваться. Не поделитесь ли своими секретами?

— Их нет. В начале года я просматриваю календарь и отмечаю для себя соревнования, которые необходимо выиграть, потому что во всех победить невозможно. Это и есть, так сказать, стратегический настрой — на сезон.

Есть еще и конкретный — на определенный старт. Я много читал о том, как настраиваются некоторые большие спортсмены, как они задолго отключаются, уходят в себя. У меня ничего такого нет. Хожу по треку, шучу, смеюсь, спокойно разминаюсь, все слышу и вижу вокруг. Возможно, это от склада моего характера. Вот только когда сажусь в седло машины, то говорю себе: «Рапп, надо, надо, надо!» И мысленно я уже работаю в том темпе, в котором надо работать.

В Монреале Рапп настроился только на победу, на золотую медаль... А получилось... 29-е место.

Три специальных корреспондента «Правды», тщательно взвешивая каждое слово, нет, каждую букву, беспрерывно курая сигареты, выверяя формулировки, продумывали отчет в газету. Москва вызвала их раньше времени. И пад Атлантическим океаном понесли их взволнованные и в то же время очень объективные оценки:

«Признаться, еще до вечерних состязаний мы ждали медали от такого опытного велогонщика, как Э. Рапп, которому предстояло выступать в гите с места на 1000 метров. Да и позиция для атаки на пьедестал почета у него была отличная — вице-чемпиону мира достался предпоследний номер, а подготовлен он был, по отзывам специалистов, хорошо. Новый олимпийский трек вчера, по сути дела, проходил приемку. Овал выложен столь дорогим деревом, что покрытие спортивной трассы впору сравнивать с паркетом знаменитых дворцов. Вот только никто толком не знал, насколько это покрытие «быстрое». Однако результаты все росли и росли, сильнейшие гонщики мчались со средней скоростью почти 55 километров в час.

И вот пришла пора отправляться в путь Раппу. Внешне спортсмен был спокоен. После старта Эдуард обычно быстро набирает скорость. «Но что это? Почему он медлит на этот раз?» — пронеслась мысль, когда судья, поддерживавший гонщика за седло, опустил руку, и Рапп перекатил стартовую черту. Выстрел в тот момент еще не прогремел, и велосипедист, видимо, решил, что был фальстарт. Вместо того чтобы рвануться вперед, он начал поворачивать руль, желая развернуться и вновь выйти на старт. А в это время судья, наконец, выстрелил. Произошло это в столь короткие секунды, что об этом гораздо дольше рассказывать. Судейская коллегия была неумолима: неоднократно победителю и призеру мировых чемпионатов не разрешили стартовать вторично. Арбитры объявили Раппа сошедшим с дистанции. Обидный случай: готовиться четыре года — и допустить такую досадную осечку».

А вот как увидели, поняли и представили драматическую ситуацию три представителя молодежной газеты «Комсомольская правда»:

«Конечно же, главные события Олимпиады те, что определяют Победителя. Но есть и другие, быть может, не столь важные и значительные, однако привлекающие внимание. События драматические, в которых проявляется сущность спорта, его скрытый смысл. Они звучат как некие контрапункты в сложной олимпийской мелодии.

Драма на велодроме. Так можно было бы назвать эту часть нашего рассказа — о состязаниях велосипедистов на треке. И жертвой драматических обстоятельств стал советский спортсмен Эдуард Рапп.

Казалось, ничто не предвещало беды. Соревнования на крытом олимпийском велодроме, похожем на гигантскую морскую раковину, шли своим чередом. Гит на тысячу метров с места. Один за другим проносятся велогонщики по оранжевому четырехсотметровому овалу. Главные претенденты на победу стартуют последними. Серебряный призер чемпионата мира прошлого года Эдуард Рапп и чемпион мира Клаус Юрген Грюнке из ГДР. И все ждал, когда наступит их старт.

Первым выезжает на трек Эдуард Рапп. Его велосипед у белой линии. Рядом — двое арбитров: один держит машину, другой — чуть поодаль стоит наготове со стартовым пистолетом в руке. То, что произошло потом, заняло считанные мгновения.

Судья на старте отпустил велосипед. Рапп, приподнявшись в седле, начал разгон. Он прошел уже метра три, и тут прозвучал выстрел. Рапп прекратил разгон, вернулся к линии старта. Он решил, что произошла ошибка, фальстарт. Ведь он начал разгон раньше выстрела.

Повторного выстрела не последовало. Стало быть, он мог не возвращаться. Поступить так, как датчанин Нильс Фредборг, который промчался по треку пять метров, прежде чем выстрелил пистолет. И не вернулся, продолжал наращивать скорость. И стал в итоге бронзовым призером.

Эдуард поступил иначе. Совесть его не позволяла воспользоваться преимуществом, которое предоставляли ему судьи, он вернулся. И конечно же, поступил благородно.

Но он не знал, что это его решение окажется роковым. Да, судьи ошиблись. Они сработали несинхронно. Гонщика надо было выпустить одновременно с выстрелом. Но, с их точки зрения, фальстарта не было. Ведь отсчет электронного времени начинается не с выстрела, а с момента пересечения велосипедистом стартового бруска. Выстрел тут — не более чем символика. Рапп этого тоже не знал.

Вновь стартовать ему не разрешили. В данном случае судьи в отличие от гонщика не проявили благородства, став на формальную точку зрения. Мол, старт был дан правильно, и спортсмен напрасно прекратил гонку. И следовательно, надо считать, что он сошел с дистанции.

Мы незнакомы со всеми параграфами правил соревнований по велоспорту. Но законы спортивного рыцарства нам понятны. И мы считаем, что советский гонщик Эдуард Рапп поступил в полном соответствии с духом олимпизма. Но споткнулся о букву правил. Очень жаль...»

И они правы по-своему — Михаил Блатин, Николай Долгополов и Юрий Макарецев... Им надолго запомнится та июльская ночь — тревожная, глухая... Они прониклись человеческой трагедией Эдика Раппа, они почувствовали, почему после дисквалификации Эдик сел на полотно трека и не уходил с него, несмотря на требование комиссаров — комиссаров полиции и комиссаров Международного союза велосипедистов. Эдик не пытался выразить свой протест именно таким образом — сидячей забастовкой. Нет. Рапп просто не представлял, как ему теперь появиться в Омске, как взглянуть в глаза отцу. «Вся страна надеялась, ждала, верила, а ты...» — и отец ничего больше не скажет... А нужно ли что-нибудь еще добавлять сейчас?..

Сейчас можно добавить лишь одно: после того как погас факел в Монреале и велосипедисты всего мира перевели часы на московское время, коллегия комиссаров в итоговом отчете о соревнованиях велосипедистов на Олимпиаде, направленном в Международную федерацию любительского велоспорта (ФИАК), внесла предложение об изменении пункта технического регламента, касающегося процедуры старта в гите на 1 километр. Суть поправки сводится к тому, чтобы отказаться от предварительной команды диктора по микрофону и последующего выстрела из револьвера. Стартер, удостоверившись в готовности гонщика на исходной позиции, свистком разрешает ему начать движение, подобное тому, как по свистку судьи на футбольном поле игрок имеет право произвести удар по мячу. Момент начала движения не играет роли, так как электрохронометр включается при наезде переднего колеса на контактную полосу. Фальстарт может быть дан двумя пистолетными выстрелами только в случае падения гонщика, прокола шины, поломки существенной части велосипеда или если гонщик перепрыгнет передним колесом через линию старта, «запустив» электрохронометр задним колесом, что дает выигрыш до 0,6 сек.

Но может ли это служить утешением для Раппа сейчас?

Сейчас? Сейчас — нет. Сейчас ничто его не утешит. И спасти может только самоотреченность. «И работа опять выручает меня, как всегда. Человек выживает, когда он

умеет трудиться. Так умелых пловцов на поверхности держит вода», — писал сорок лет назад Константин Симонов.

Работа, работа, работа...

Трудиться же Раппу, выросшему в семье шофера, не привыкать.

Мне вспомнился чемпионат мира 1975 года, когда Эдик на треке «Рокур» проиграл 0,12 секунды и занял 2-е место... Это было тоже поздно вечером — 20 августа. Луна плотно приклеилась к темному небу, как раз между двумя высоченными тополями, взметнувшимися над велотреком. В Москве в тот миг уже наступило 21 августа, а в Омске, выросившем Эдуарда Раппа, было уже 4 часа утра. Но в доме над Иртышом, в квартире знаменитого сибирского шофера Рейнгольда Григорьевича Раппа, который 30 лет водит тяжелые грузовики по нелегким трассам, не гас свет: ждали из Льежа вестей от сына. Знали, что Эдик ведет на треке трудную борьбу, ибо именно этому научил его отец. А вот чем закончится поединок со временем, этого, конечно, не знали.

Эдуард хорошо прошел всю дистанцию и отстал от К. Ю. Грюнке лишь на двенадцать сотых секунды. Он мужественно боролся до последнего сантиметра дистанции в один километр. В Льеже счастье улыбнулось не ему — Рапп стал вице-чемпионом мира. Я специально не написал слова «экс-чемпион». Объясню почему: нужно было видеть, с какой ответственностью выступал тогда Эдик, понимая, что от советской команды именно ему доверено открывать чемпионат мира, нужно было все это увидеть, чтобы понять цену его серебряной медали и не буркнуть: «А ведь год назад был первым». Когда тренер Г. Павлухин сказал ученику: «Подождем следующего года», Рапп спросил в раздумье: «Сколько точно дней осталось до Олимпийских игр в Монреале? Ведь уже меньше года!» Для него отсчет времени тогда начался в обратную сторону, приблизительно так, как считают мгновения перед стартом космонавты... Специально не говорю, что трек в Льеже старомодный, тихходный, что синтетическое покрытие, стоившее миллионы франков, себя не оправдало в первый же день первенства мира и уже подвело многих гонщиков. Не заостряю внимание на этом по одной причине, чтобы не подумали, будто пытаюсь оправдать относительную неудачу Раппа, сменившего золотую медаль на серебряную.

Позволю привести в заключение крохотную статистическую справку: Рапп участвовал в четырех чемпионатах

мира, два раза он привозил в Омск золото и два раза серебро. Он ни разу не был даже третьим... А менял он цвета медалей ровно через год. Что это — случайность, закономерность? На этот вопрос должен был ответить монреальский трек...

К сожалению, результат нам уже известен. Гит в 1976 году оказался «не наш». В протоколе первым стоит имя олимпийского чемпиона Клауса Юргена Грюнке — невысокого и отнюдь не Геркулеса с виду (172 см рост, 73 кг вес) 25-летнего гонщика из Берлинского спортклуба. И он, и Рапп в этом году на отборочных гонках проходили километр с места быстрее 1 минуты 8 секунд, так что хороших скоростей от них в Монреале ждали. Грюнке показал 1.05,927, это почти 55 км в час. (Вот уж счет и на тысячные доли секунды пошел с этой Олимпиады.) Слухи о высоких скоростных качествах монреальского велодрома оказались непреувеличенными...

И в жизни, и в спорте Клаус Юрген Грюнке стремится к универсальности. 25-летний строитель-монтажник по стальным конструкциям из городка Бад-Лаухштедт любит музыку и живопись, литературу и цирк.

— На треке я не замыкаюсь в одной дисциплине: был чемпионом мира в гите на 1 километр с места, имею медали мировых первенств в командной гонке преследования, наконец, выигрывал чемпионаты ГДР на тандеме вместе с Айхштедтом. Большое спасибо тренеру Вернеру Малитцу, всегда поощрявшему разносторонность на треке и говорившему о пользе занятий разными видами.

И еще: «Вот вернусь домой, обниму жену, дочурку Пеги (ей четыре года) и буду готовить ее в олимпийские чемпионки, ибо уверен, что со временем и женский велоспорт завоюет олимпийское признание...»

Серебряная олимпийская медаль досталась бельгийцу Мишелю Вартену, до этого не входившему в число фаворитов гита. Его результат — 1.07,516. Бронзовая медаль у датчанина Нильса Фредборга — 1.07,617, который оправился от тяжелой травмы, преследовавшей его два года.

Сумел бы двукратный чемпион мира Э. Рапп опередить К. Ю. Грюнке, показавшего блестящий результат — 1 минута 05,92 секунды? Гадать трудно. Но вспомним, что второе и третье места заняли 19-летний бельгиец М. Вартен и 30-летний датчанин Н. Фредборг, прошедшие 1 километр быстрее чем за 1.07,5. А такой результат Э. Рапп показывал неоднократно и на менее быстрходных треках.

Но в Монреале Раппу «места под солнцем» не пахло...

Наиболее обстоятельный психологический рассказ о драме в Монреале, на мой взгляд, принадлежит Валерию Кудрявцеву, в давнее студенческое время неплохому велосипедисту, выполнявшему на XXI Олимпиаде обязанности специального корреспондента «Советского спорта»:

«Рапп вышел к старту, как всегда, сдержанный, настроенный на борьбу, и только по тому, как его тренер — Геннадий Павлухин — хлопотал возле него (то шлем его поправит, то майку пригладит), было видно, как тяжело даются им минуты ожидания.

Наконец, прозвучало: «Мсье, внимание!» В следующий миг обычно звучит команда «Старт!» и выстрел. На этот раз сигнал был дан. Путь открылся. Рапп провернул колесо, но выстрела, к которому он привык за свои почти десять лет выступлений на треке, все еще не было. Выстрел раздался чуть позже, и, полагая, что случился фальстарт, Эдуард повернул велосипед.

Теперь попробуем, будто видеозапись, медленно прокрутить эти же секунды. Да, судья задержался с выстрелом. Но по новым правилам, вступившим в действие с этой Олимпиады, главное — команда стартера, выстрел — лишь громогласное приложение к ней. Сработала привычка — не трогаться раньше выстрела. Видимо, так... Но вот что еще любопытно. За пять минут до Раппа стартовал Фредборг. Он прошел несколько метров, потом только раздался выстрел. Был ли это фальстарт? Или Нильс Фредборг услышал то, чего не слышал зал — сигнал «Пошел!» — и все было правильно? Этого мы уже не узнаем. Но публика посчитала: был фальстарт! На Нильса обрушился свист трибун. Может, именно этот свист прозвучал в ушах Раппа, когда он вернулся назад, уверенный, что, признаваясь в фальстарте, он поступает честно?

Вспомнилось старое: когда бы снова все начать, тогда бы не было ошибок...»

В 1980 году Раппу будет 30 лет. Много это или мало для спринтера? Француз Жерарден утверждает, что все великие спринтеры в 30 лет достигали вершины своей формы. Лучший пример — Морелон, которого воспитал сам Жерарден.

Форма-то формой... Но сможет ли Рапп и в Москве-80 сказать ту фразу, которую он произнес в 1974-м: «Наверное, я все-таки выиграл!» Сумеет ли он оправиться психо-

логически? Хватит ли у его тренера Павлухина мужества и честности, чтобы сказать Эдику: «Я не хочу ничего, кроме морального удовлетворения после мюнхенского разгрома и монреальского недоразумения. Ничего другого. Только удовлетворения. Морального».

А это удовлетворение может быть лишь в том случае, если Рапп в Москве на треке «Крылатской бабочки» возьмет реванш за все свои олимпийские неудачи...

У Эдика осталось еще одно свидание. Он обязан поить жар-птицу!..

* * *

Признаться, с надеждой ждали мы индивидуальной и командной гонок преследования. Этот вид состязаний занимает половину программы Олимпийских игр. Не случайно он привлек к себе внимание во всех странах, которые культивируют велоспорт. С 1962 по 1970 год советская сборная не возвращалась домой с мировых первенств без медалей в гонке преследования. Потом мы, к сожалению, стали присутствовать при награждении медалями других. Особенно ощутимый урон мы понесли на Олимпиаде-72. Тренеры, естественно, попытались сделать все возможное за четыре года, чтобы вернуть утраченные позиции. По всей стране был брошен клич: «Алло! Мы ищем таланты!» Были просмотрены на треке десятки тысяч юных спортсменов. А ленинградские специалисты стали искать будущих мастеров преследования на треке в... бассейнах. Да, именно на голубой дорожке ленинградский тренер А. Кузнецов в 1970 году впервые увидел художавого подростка — мастера спорта В. Осокина. Он предложил Володе попробовать свои силы в велоспорте, объяснив, что при малом собственном весе Владимир может развивать рекордную скорость. Договорились так: получится результат через год — они продолжат тренировки на треке, не удастся сделать из пловца трековика — расстанутся...

Уже в 1971 году Осокин проносился 4 километра за 4 минуты 52,48 секунды.

За два года перед Монреалем-76 в нашей стране была сформирована очень перспективная команда из молодых спортсменов — ленинградца В. Осокина, краснодарца Александра Перова, туляка Виталия Петракова и москвича Виктора Соколова. Самым молодым в сборной был Саша Перов, родившийся в 1955 году, трое его товарищей были на год старше.

Команда считалась сильной и за два сезона должна была «скататься». Правда, сборная страдала одним недостатком — часто в решающие мгновения не выдерживал скорости Соколов и выпадал из ансамбля. Если говорить честно, проблема «четвертого» номера в команде не была снята с повестки дня и во время Олимпиады.

Перелистаем протоколы гонок преследования. Вот страница, помеченная 22 июля. Открываем, читаем:

Монреальский велодром. Индивидуальная гонка преследования на 4 километра.

1. Грегор Браун (ФРГ) — 4 минуты 47,61 секунды;
2. Герман Понстен (Голландия) — 4.49,72;
3. Томас Хушке (ГДР) — 4.52,71;
4. Владимир Осокин (СССР) — 4.57,34;
5. Пиццоферато (Италия) — 4.47,89;
6. Саттон (Австралия) — 4.49,61;
7. Инверсен (Норвегия) — 4.51,04;
8. Класа (ЧССР) — 4.53,28.

Может возникнуть недоумение, почему результат Орфео Пиццоферато лучше, чем у Осокина, но он занимает лишь пятое место. Ответ простой: первые четыре призера выявлены по заездам в полуфиналах, а места с пятого по восьмое определены по лучшим результатам в четвертьфиналах.

Владимира Осокина на пьедестале, к сожалению, не оказалось. Он принес в копилку советской сборной зачетные очки, но медали не завоевал. Уже не первый год во время чемпионатов мира и Олимпийских игр Володя повторял одну и ту же ошибку — он уверенно выступал в предварительных заездах, в одной восьмой финала, даже в четвертьфинале, но... ему не удавался решающий заезд. Так было с ним и в 1975 году, когда на первенстве мира, показав лучший результат в предварительных состязаниях, ленинградец мог завоевать лишь серебряную награду.

В полуфинале монреальского турнира Осокин встретился с будущим олимпийским чемпионом Грегором Брауном. Борьба шла все четыре километра. Круг за кругом оставался позади, а между соперниками, ни на метр не сокращаясь, лежала та же половина круга, как было на старте. Лишь 0,17 секунды проиграл Володя своему более счастливому конкуренту. Теперь ему предстояло бороться за бронзовую медаль с чемпионом мира Т. Хушке.

Совершенно не пытаясь оправдать Осокина, не могу не умолчать о тактической уловке Хушке. Наблюдая, как

самоотверженно, не щадя сил, Осокин боролся с Брауном, чемпион мира решил про себя так: «Если не получится начала заезда с голландцем Понстеном, то я не стану «ломаться» и докачусь дистанцию в тренировочном темпе, чтобы затем, сохранив силы, вырвать бронзовую награду у уставшего Осокина».

На первом километре Хушке уступил голландцу 0,26 секунды. Хитрый, опытный, искушенный в турнирных хитро-силетениях, 28-летний студент берлинской экономической академии Томас Хушке понял: «Заезд проигран... Надо беречься, экономить силы...» — и он прекратил борьбу...

В финале голландец встретился с Брауном. Они держались вровень лишь половину дистанции, а затем Грегор предпринял спурт, а голландец просто докатывался до белой черты.

Как и предполагал Хушке, в заезде за третье место он легко обыграл Осокина...

Очень огорчительная неудача талантливого ленинградца — ведь Осокин показал лучшую сумму мест в пяти заездах, лучшую сумму после четырех заездов, именно ему принадлежал абсолютно лучший результат на монреальском треке — 4.45,10. Владимир был отлично подготовлен технически и физически. Однако гонка преследования — не бесстрастная математическая формула. Для Осокина пять заездов — это пять поединков с различными соперниками, это решение различных стратегических и тактических задач, это все возрастающий психологический груз ответственности...

На что рассчитывал ленинградец, показывая лучшие результаты в первых двух заездах? Устрашить соперников? Вряд ли что-нибудь может выбить из седла такого опытного тактика, как Хушке, который прошел блестящую подготовку на шоссейных трассах и даже был вторым на первенстве ГДР?.. Неужели неудача прошлогоднего чемпионата мира ничему не научила Володю, не убедила его в наивности такой тактики?

Международный комиссар, судивший состязания в Монреальском велодроме, замечательный знаток мирового велоспорта, тбилисец Мирон Барамия верно подметил основную ошибку нашего лидера гонок преследования:

«Если на Мюнхенской олимпиаде после предварительных заездов отбиралось только восемь сильнейших гонщиков, то в Монреале — уже шестнадцать. Стартуя одним из последних, вместе с итальянцем О. Пиццоферато, В. Осо-

кни уже знал, что результат 4.55—4.56 гарантирует ему выход в одну восьмую финала («проходным» оказался результат 5.00,39). Также благоразумнее было бы сохранить силы и в одной восьмой финала, где те же 4.55—4.56 обеспечивали спокойную победу над венгром Г. Сючем.

Следует заметить, что Г. Браун, проходивший во всех заездах половину дистанции резвее Осокина (особенно первый километр — на 1—2 сек.), в конце по сигналу тренера Г. Килиана заметно сбавлял скорость. В полуфинале же, в очной схватке с Осокиным, пройдя первый километр за 1.11,60, Браун удержал высокий темп до конца дистанции и, несмотря на все усилия соперника, сохранил преимущество в 0,17 секунды. Именно в этот решающий момент сказалась некоторая усталость Осокина.

Что же касается его неудачного выступления в финале за 3-е место, то этот вопрос чисто психологического порядка. Упустив «из рук» золотую медаль, Осокин был совершенно неузнаваем и практически без борьбы проиграл сильно простуженному в тот день Т. Хушке, который в свою очередь «отдал» предыдущий заезд Г. Понстену, решив, что при его состоянии лучше сэкономить силы для схватки за бронзовую медаль».

К сожалению, Осокин не смог полностью оправиться от случившегося и в последние дни уже не был тем мощным «мотором» в командной гонке преследования, каким мы его привыкли видеть.

Тем не менее по хорошей традиции последних трех лет наша четверка неплохо начала соревнование.

Показательно, что и здесь тренер команды ФРГ, когда победа в полуфинале над четверкой Великобритании уже не вызывала сомнений, дал сигнал своим гонщикам расслабиться на последнем километре. Половину же дистанции чемпионы мира прошли с наивысшей на этих соревнованиях скоростью (2.11,31), на 0,01 секунды лучше команды СССР, причем второй километр с ходу был пройден ими за 1.03,08 (!).

К сожалению, финалы показали, что силы нашего квартета были полностью исчерпаны.

Примечательно, что довольно неровная по составу команда Великобритании, ведущий гонщик которой 28-летний А. Халлам в индивидуальном преследовании имел лишь 20-е время (на 17 сек. хуже Осокина!), а 19-летний Я. Бэнбери уже в первом заезде не выдержал темпа, пока-

зала свои наилучшие результаты именно в решающих заездах.

Наши молодые, но уже достаточно опытные и титулованные гонщики (средний возраст советского квартета около 22 лет, в то время как команды ФРГ — 25,7, ГДР — 24 года) при более целенаправленной тактической и психологической подготовке имеют реальные шансы завоевать золотые медали на предстоящих чемпионатах мира и Олимпиаде-80.

Тем более что чемпион Монреаля Г. Браун решил не искушать судьбу и, закончив в 1977 году военную службу, перешел в профессионалы, связал свою судьбу с французским клубом «Пежо-Эссо». Любительский велоспорт потерял еще один талант. А жаль, ведь Грегор Браун — это настоящий талант. Такие появляются раз за много лет, считал тренер ФРГ Густав Килиан. Так он охарактеризовал победителя Монреальской олимпиады, уроженца Нойштадта (Пфальц), 21-летнего Грегора Брауна.

Олимпийский чемпион начал заниматься велоспортом лишь в 1973 году. Первый старт на международных соревнованиях был для Брауна неудачным — выступая в составе западногерманской команды на первенстве мира, в командной шоссейной гонке он занял лишь 18-е место.

Но в 1975 году Браун сменил «специальность» — перешел на трек в гонку преследования. Здесь ему удалось дважды победить своего соотечественника Лутца — чемпиона мира в этой дисциплине.

В Монреале Браун не имел себе равных. Именно благодаря ему и сборная ФРГ смогла отстоять свое звание олимпийского чемпиона в командной гонке преследования, победив в финале молодую команду Советского Союза.

В официальных протоколах ход командной гонки преследования выглядит так:

1. ФРГ (Г. Браун, Х. Лутц, Г. Шумахер, П. Фонхоф) — 4.21,06;

2. СССР (В. Осокин, А. Перов, В. Петраков, В. Соколов) — 4.27,15.

3. Великобритания (И. Бэндери, М. Беппет, Р. Крокер, И. Хэллам) — 4.22,41;

4. ГДР (Н. Дюрниш, Т. Хушке, У. Вунтервальдер, М. Виганд) — 4.22,75;

5. Польша — 4.27,12;

6. ЧССР — 4.30,11;

7. Голландия — 4.30,39;

8. Италия — время не фиксировалось, ибо эту команду обогнали гонщики СССР.

* * *

Как всегда, «изюминкой» состязаний на треке был спринт. Правда, решения МОК о сокращении велосипедной программы, а также о допуске от каждой страны минимального числа участников привели к тому, что классическая и самая зрелищная из гонок — спринтерская на треке Монреаля собрала всего 25 спортсменов (год назад на первенстве мира стартовали 50 претендентов на медали)... От каждой страны мог бороться лишь один гонщик. Сборную СССР представлял харьковчанин Сергей Кравцов.

Среди семи с половиной тысяч болельщиков, каждый вечер заполнявших трибуны велодрома, всегда была и неоднократная чемпионка мира по скоростному бегу на коньках и спринтерским гонкам на велосипеде, олимпийская чемпионка и мировая рекордсменка по конькам американка Шейла Янг. Она приходила болеть за своего брата — члена сборной США по велоспорту Роджера Янга. «Жаль, что велогонщицы лишены права выступать на Играх. Смелость и грация, жесткость и женственность — разве это не стало бы украшением праздника красоты и силы», — с сожалением констатировала знаменитая спортсменка, с интересом наблюдавшая за тактической игрой, дипломатической невозмутимостью и фантастическими двадцатиминутными сюрплясами «королей» мужского спринта, три дня выяснявших отношения между собой.

Уверенную победу одержал 25-летний студент экономического факультета университета в Братиславе Антон Ткач. Имя в велоспорте не новое. Еще в Мюнхене на XX Олимпиаде Антон стартовал в гите на один километр и занял тринадцатое место. Через два года Ткач уже был чемпионом мира в спринте. Его успех в 1974 году — здесь же, в Монреале — ряд специалистов разных стран недооценили. В Антоне увидели лишь пробивную, вселомоющую силу. А он был далеко не таким прямолинейным, как представлялось кое-кому.

Уже после своей олимпийской победы Антон признается, как ему удалось и пересилить и перехитрить трехкратного олимпийского чемпиона и семикратного победителя первенств мира француза Морелона.

— На тренировках в Монреале,— скажет Ткач,— я проходил 200 метров за 11 секунд, а со второй позиции — и за 10,60 секунды. В первом заезде я ушел от Морелона за 300 метров до финиша. Это было слишком далеко. Я противопоставил хитрости силу. И выиграл. У меня было на финише 10,78. Но я понял, что дважды такой длинный спурт не пройдет. Второй заезд я проиграл. Пошел к тренеру: мы смотрели видеозапись, и я еще раз убедился, как ловок Морелон. Я мчался на метр от бровки, и в этот узкий коридор успел прорваться Морелон. Мы решили, что теперь я уйду не за 300, а за 200 метров до финиша и пойду по самому краю трека...

И пошел. И победил...

Спринт XXI Олимпиады так запечатлелся в технических результатах:

1. Антон Ткач (ЧССР) — 10,78; 11,17;
2. Даниэль Морелон (Франция) — 11,58; —
3. Ганс Юрген Гешке (ГДР) — 11,35; дисквалификация; 11,42;
4. Д. Беркман (ФРГ) — (—); дисквалификация соперника; (—);
5. С. Кравцов (СССР);
6. И. Чо (Япония);
7. Н. Фредборг (Дания);
8. Дж. Росси (Италия).

Впервые на Олимпиадах разыгрывались места с пятого по восьмое. И в этом заезде, где борьба шла лишь за символические зачетные очки, отличился будущий инженер-физик С. Кравцов, легко обыгравший всех соперников. Жаль, что Сергей поздно разбудил в себе честолюбие. Спихнуться он пораньше, может быть, и вспомнил бы, как не раз лицом к лицу побеждал тех же самых Ткача, Морелона и Гешке... Но зачем гадать, когда есть секундомер, куда как более объективный судья...

Приятно было видеть, как после вручения наград Ткач утешал нашего Кравцова.

Оказывается, Антон и Сережа подружились еще в 1970 году во время первенства мира в Англии. Ткач рассказывал своим друзьям:

— Понимаете, успех на Олимпиаде итожит целый период жизни — я ощутил это очень остро. Четче видишь свое место в спорте, убеждаешься, что взаимопомощь, поддержка друга всегда необходимы, что без этого невозможно шагать по жизни... Почему-то я вспомнил дождливую

ночь в Лестере — свой дебют на чемпионате мира... Наверное, потому, что пришел тогда ко мне Сергей Кравцов, успокоил — я очень нервничал: дождь прервал нашу борьбу, судьи перенесли состязания на следующий день. А он вроде бы и не соперник мой — советовал: «Возьми себя в руки, можешь добраться до пьедестала...» Показал я одно с ним время, разделили мы тогда третье место, получили по бронзовой медали. Правда, организаторы не учли возможности дележа третьего места. Во всяком случае, мне досталась весьма оригинальная медаль. На ней написано: «3-е место в спринте женщин». Что ж, храню — уникальная награда...

Мне было в Лестере 19 лет. А вы знаете, как важно смолоду обрести друга. Таким другом стал для меня Сергей.

И в том, что в 1974 году на чемпионате мира в финале спринта он еще до решения судей поздравил меня с победой, проявился его характер настоящего друга.

В решающем заезде силы наши оказались настолько равными, что судьи минут десять изучали пленку фотопленки. Сергей подошел и пожал мне руку, когда трибуны молчали. Каждый спринтер хорошо ощущает решающее мгновение, чувствует, проиграл он или выиграл, и я понял, как он беспредельно честен и благороден в борьбе.

Велосипедный спринт — дело тонкое. Вместе с моим трепером Яромиром Жаком мы заблаговременно разработали план подготовки. Хотели прежде всего преодолеть барьер отборочных соревнований. Преодолимпейские старты стали для меня своеобразной пробой сил: я проверял, как бороться с тем или иным соперником, какую тактику выбрать. Проверял до тех пор, пока не добился того, что нужно, того, что вело к победе.

Это было очень трудное время. Спать я предпочитал тогда прямо в раздевалке велодрома в Брно около своей машины, чтобы не тратить драгоценные часы на дорогу, иногда тренировался и ночью.

Теперь все мои силы и помыслы направлены на то, чтобы как можно лучше подготовиться к Московской олимпиаде, отстоять на ней свое чемпионское звание. А это задача, пожалуй, еще более сложная, чем завоевать его, — совершенно резонно считает Ткач.

Если в Монреале для чехословацкого гонщика только начался блистательный путь к вершинам Олимпа, то для Француза Морелона это были последние состязания. О нем,

33-летнем семикратном чемпионе мира уже, года два говорили в прошедшем времени, просто-напросто списывали со счетов и начинали забывать все его предыдущие блистательные победы. Даже до того дошли, что победу на чемпионате мира 1975 года посчитали случайной.

Он и сам уже начал подумывать, а не пора ли заканчивать карьеру, отложить велосипед. А тут еще семейное горе — смерть маленького Франсиса. Было от чего опустить руки, забросить все, забыться... Нужно было разобраться в себе, принять какое-то решение.

Обозреватель газеты «Юманите» Эмиль Бессон утверждал за два месяца до первенства мира в Бельгии:

— Данпэль Морелон вновь будет чемпионом.

И он стал им на августовском чемпионате мира в бельгийском городке Рокур.

Наутро после победы он был словоохотлив, давал интервью:

— А вы знаете, к рождеству, похоже, жена готовит мне отличный подарок: у нас будет ребенок. И дом наш в Сюси-ан-Бри вновь наполнится радостью и счастьем. Должен сказать, что мысль о будущем сыне придала мне силы и сделала меня чемпионом мира. К тому же я должен доказать самому себе, что в атлетическом плане я не сломлен, что есть еще сила. Велосипед помог мне собраться, выстоять в этот трудный жизненный момент.

...Зима 1975 года была хмурой и тягостной. Весна принесла немного радости, но я еще не чувствовал, что готов к трудным испытаниям. Только во время розыгрыша Большого приза Парижа, когда меня обошел итальянец Росси, я понял, что набираю силу. И пошло-поехало: выиграл подряд Большие призы Амстердама, Копепгагена, Ганновера...

Как спортсмен-любитель я объехал уже весь мир, побывал на всех континентах. Я защищал честь своей страны, моей Франции. И я счастлив, что богат. Нет, не деньгами, не в них счастье. Я богат титулами и званиями. А это гораздо больше, чем счет в банке. Двукратный олимпийский чемпион, победитель семи мировых и одиннадцати национальных чемпионатов, шести десятков международных соревнований. Все это, конечно, не стоит даже одной ставки в «Тур де Франс», понимаю. Но я выбрал свой путь и не жалею об этом.

Все мое состояние — это домик в Сюси-ан-Бри. Больше у меня ничего нет. Я работаю инструктором по спорту в парижской полиции. Времени это занимает не очень мно-

го, так что могу спокойно тренироваться. Впрочем, когда я закончу выступать, буду ходатайствовать о должности тренера по велоспорту.

Я хочу уйти красиво. Монреаль будет моим последним стартом. Ну, а дальнейшая цель ясна: надеюсь стать тренером. И Жерарден во всем поддерживает мою программу.

По всему выходит, что перед Московской олимпиадой Луи Жерарден передаст свою тренерскую эстафету Даниэлю Морелону. И подобная перспектива никого не удивляет. Все по логике вещей. Чемпион — один из самых уважаемых спортсменов Франции. Его любят, к его мнению прислушиваются. Он — самый опытный, самый знающий из велосипедистов-трековиков Франции. Выходец из многодетной семьи (у Даниэля 10 братьев и сестер), он очень рано познал все трудности жизни, понял, что только сам сможет проложить в ней свою дорогу. И он выбрал правильный путь. И достойно завершил его, вернувшись в Сюси-ан-Бри с «серебром»...

Вот, кажется, и вся велосипедная программа Монреаля исчерпана в этих воспоминаниях и размышлениях. По традиции посмотрим итоговую таблицу состязаний на шоссе и треке:

Место	Страна	Медалей			Мест			Всего	
		золотых	серебряных	бронзовых	IV	V	VI	медалей	очков
1	ФРГ	2	—	—	2	—	1	2	21
2	СССР	1	1	—	1	2	—	2	19
3	ГДР	1	—	2	1	—	—	3	18
4	Польша	—	1	1	1	—	—	2	12
5	ЧССР	1	—	—	—	1	—	1	9
6	Бельгия	—	1	—	1	—	—	1	8
7	Дания	—	—	2	—	—	—	2	8
8	Франция	—	1	—	—	1	—	1	7
9	Италия	—	1	—	—	1	—	1	7
10	Швеция	1	—	—	—	—	—	1	7
11	Голландия	—	1	—	—	—	—	1	5
12	Великобритания	—	—	1	—	—	1	1	5
13	Австралия	—	—	—	—	—	1	—	1
14	Япония	—	—	—	—	—	1	—	1
15	США	—	—	—	—	—	1	—	1

Что можно добавить к этим немым и в то же время красноречивым цифрам?

Хорошо выступили советские велосипедисты на шоссе. Второй раз подряд — в Мюнхене и в Монреале — выиграть золотую олимпийскую медаль в трудной стокилометровой командной гонке по плечу только очень сильным, очень мужественным парням.

Их победа была вдвойне приятна: они сохранили престиж советской велосипедной школы и открыли счет золотым наградам для нашей олимпийской команды. Пятое место Н. Горелова в групповой шоссегонке на 175 километров тоже следует рассматривать как большой успех. Ведь кроме В. Капитонова и Ю. Мелихова, финишировавшего четвертым в Риме, не было наших велосипедистов в пятерке сильнейших на олимпийских трассах в групповых гонках.

На фоне успехов шоссегонщиков выступления наших трековиков выглядят скромнее. Конечно, приятно, что советский квартет в командной гонке преследования сумел завоевать серебряную медаль. В Мюнхене в этом виде программы наших не было среди финалистов.

Сдали свои позиции и советские спринтеры. Если в Мюнхене О. Пхакадзе завоевал бронзовую медаль, то в Монреале С. Кравцов довольствовался пятым местом, которое впервые разыгрывалось на олимпийских турнирах.

На XX Олимпийских играх в Мюнхене советские велосипедисты, выступающие в спринтерской гонке на tandeme, завоевали золотую медаль. Теперь же этот вид исключен из программы олимпийских велосипедных гонок. И в активе у советских трековиков оказалась одна серебряная медаль вместо двух — золотой и бронзовой, завоеванных на прошлых Олимпийских играх.

Что же касается неофициального командного зачета, то здесь советские велосипедисты по существу остались на прежних позициях. В Мюнхене мы поделили 1—2-е места с велосипедистами Австралии (18 очков). В Монреале советские гонщики заняли второе место — проиграли гонщикам ФРГ всего два очка.

Как и прежде, сильны гонщики ГДР. У них общее третье место, а их лидер К. Ю. Грюнке стал олимпийским чемпионом в гите на 1 километр. Убедительную победу в спринте одержал и чехословацкий велосипедист А. Ткач, впервые завоевавший титул олимпийского чемпиона в этом

классическом виде трековых гонок. Как всегда, уверенно выступали польские гонщики.

Ушла в историю еще одна Олимпиада. Вспоминал я ее строго и придирчиво. Наверное, так и надо, ибо мужественное осознание всегда лучше, чем самообман и бездумность. Ощущение краткости межолимпийского цикла только повышает ответственность за каждый год, месяц, день, ответственность перед обществом и самим собой...

Как хотелось бы, чтобы небо всегда было ясным, а человек всегда счастливым. Чтобы сами слова «страдание, испытание» забылись... Увы! — невозможно отменить упрямую диалектику жизни. Но ей можно и нужно противопоставить гордую диалектику человеческого духа: к радости через испытания!

В спорте эти испытания — каждый миг...

Монреаль уже начинает затягиваться дымкой элегических воспоминаний. А Москва олимпийская грядет и грядет...

И я мечтаю, что в Москве-80 подпишусь под своими словами, сказанными после Рима-60:

— И вот, наконец, победа! Ты стоишь на самой высокой ступеньке пьедестала почета под прицелом разнокалиберных объективов. Советский флаг медленно ползет по флагштоку, и советский Гимн звучит торжественно и знакомо. Победа! Ни с чем не сравнимое мгновение, ради которого потрачено немало лет и сил. И только теперь, когда все позади, ты понимаешь, что ради такого мгновения стоило жить!

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ РЕДАКЦИИ	3
«ПРОМЕЛЬКНЕТ ВЕЛОСИПЕД БЕСШУМНЫМ МАХОМ ПТИЦЫ...»	
<i>Исторический трактат об одной удивительной машине, которая называлась «костотрясом», «самокатом», «быстроногом» и «бициклом», а став «велосипедом», промчалась по олимпийским трассам от Афин-96 до Мельбурна-56</i>	5
«ВСЕ СВОИ ТРАВМЫ И ВСЕ СВОИ РАДОСТИ МЫ УВЕЗЛИ С СОБОЙ...»	
<i>Рим-60, Токио-64 и Мехико-68, увиденные глазами первого олимпийского чемпиона</i>	56
С ПЬЕДЕСТАЛА ИМ ВИДЕЛАСЬ РОДИНА	
<i>Диалог авторов о Мюнхене-72 с комментарием заинтересованных и незаинтересованных лиц</i>	104
КАК ЖАР-ПТИЦУ ПОЙМАТЬ?	
<i>Исповедь главного тренера сборной Советского Союза, воспоминание о том, как добывали «золото» в олимпийском Монреале-76</i>	144

Капитонов В. А., Юсин А. А.
К20 **И снова спиц мельканье... Велоспорт на
Олимпиадах. М., «Сов. Россия», 1978.**
192 с. с илл. на вкл.

Велосипед—один из немногих видов спорта, который был представлен на двадцати одной Олимпиаде. Авторы ведут повествование от Афинских игр 1896 года до последней Монреальской олимпиады 1976 года и показывают, как, начиная с Хельсинки-52, с каждым четырехлетием мужал, закалялся в сражениях на шоссе и учился побеждать советский велоспорт.

На Олимпиаде-80 в Москве именно велосипедисты открывают состязания по всем видам спорта. Нашей команде нужна только победа—важен «Золотой почин»! А о том, как готовятся победы на Олимпиадах, главный тренер сборной СССР показывает на примерах Олимпийских игр в Мюнхене и Монреале, вводя читателя в творческую лабораторию.

В книге можно найти ответ на любой вопрос, связанный с историей велоспорта на всех Олимпиадах.

К 60902-058
М-105(03)78 БЗ-37-13-1978

7А7.1

Издание получило диплом Оргкомитета «Олимпиада-80»

Виктор Арсеньевич Капнтонов

Анатолий Андрианович Юсин

И СНОВА

СПИЦ

МЕЛЬКАНЬЕ...

Художник **Н. И. Шевцов**

Редактор **Л. П. Орлова**

Художественный редактор **Е. Ф. Николаева**

Технический редактор **Т. С. Маринина**

Корректор **Л. В. Конкина**

ИБ № 1672

Сдано в набор 16/V.1978 г. Подп. к печати 19/IX-78 г. Формат бумаги 84×108¹/₃₂. Физ. п. л. 6,0+8 вкл. Усл. п. л. 10,92. Уч.-изд. л. 11,09. Изд. инд. ОИ—27. А01461. Тираж 50 000 экз. Цена 1 руб. Бум. № 1 типогр. Заказ № 2612

Издательство «Советская Россия» Государственного комитета РСФСР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. Москва, пр. Сапунова, 13/15. Отпечатано с матриц ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени Первой Образцовой типографии имени А. А. Жданова на ордена Трудового Красного Знамени фабрике «Детская книга» № 1 Росглавополиграфпрома Государственного комитета Совета Министров РСФСР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. Москва, Сущевский вал, 49.

К ЧИТАТЕЛЯМ

Издательство просит отзывы об этой книге и пожелания присылать по адресу: Москва, проезд Сапунова, 13/15, издательство «Советская Россия».

**ИЗДАТЕЛЬСТВО
«СОВЕТСКАЯ РОССИЯ»**

**Выходят книги
олимпийской серии:**

- Ю. Титов. Восхождение. (Гимнастика на Олимпиадах)
- В. Кузнецов, В. Теннов. Олимпийские кольца «королевы спорта».
- Выпуск I — Бег, бег, бег.
- Выпуск II — Прыжки и метание.
- А. Иванецкий. В красном углу ковра. (Борьба на Олимпиадах)
- Ю. Тюкалов, И. Масленников. От одного до восьми. (Гребля на Олимпиадах)
- Л. Булдакова. Шесть в нападении — пять в защите. (Волейбол на Олимпиадах)



1 руб.

· Советская Россия ·