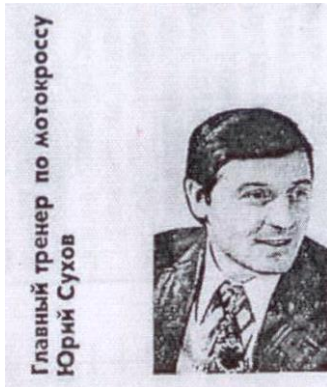


ЗА ЧЕСТЬ ФЛАГА

(из истории отечественного мотоспорта)

Это статья мастера спорта СССР Юрия Сухова, перепечатанная из журнала «За рулём» (1976г.). Она для тех, кто интересуется мотокроссом и хочет понять какими должны быть подходы к развитию отечественного мотоспорта сегодня.

Станислав Висоцкас, мастер спорта СССР,
старший тренер НРМФ по мотокроссу



Каждый успех гонщика или команды в международных соревнованиях оценивается в нескольких измерениях. Он не только повышает авторитет отечественного спорта, говорит о высоком уровне его развития в стране, но и является как бы дополнительным стимулом в поисках новых талантов, в стремлении молодых спортсменов к завоеванию более значимых высот. Эта связь прослеживается в мотокроссе очень чётко. Вспомним Игоря Григорьева, первым из советских гонщиков завоевавшего бронзу на мировом чемпионате. Этот результат стал плацдармом, с которого вскоре московский армеец воспитанник Подольского автотоклуба Виктор Арбеков шагнул в чемпионы.

Все любители спорта радовались первому золоту на первенстве мира в классе 250см³. А тренеры и специалисты кросса через два сезона могли констатировать, что в нашей стране появилась группа молодых талантливых гонщиков, способных повторить успех Арбекова – это Г. Моисеев, В. Кавинов, В. Погребняк, Л. Шинкаренко и некоторые другие. И вот в 1974 году мы снова радовались победе – новым чемпионом мира стал ленинградский армеец Геннадий Моисеев.

Что же принесла минувшая спортивная пятилетка нашему мотокроссу? Конечно – украшение её – триумф Моисеева. Заметными событиями являются также призовые места советской сборной в командных соревнованиях – третье (1972г.) и второе (1973г.) в «Трофее наций», неофициальном командном первенстве мира в классе 250см³, и третьи (1973, 1974гг.) в «Кроссе наций», аналогичном соревновании в классе 500см³.

Другой не менее радостный итог, самым непосредственным образом связанный с этими достижениями, - приток свежих сил в сборные команды. Первую «обкатку» в мировых чемпионатах прошли молодые гонщики А. Овчинников, В. Корнеев, А. Бочков, В. Гринбергс, В. Худяков, Ю. Худяков, В. Попенко. Включены в сборные коллективы С. Висоцкас, Ю. Семко, В.

Бородай, Р. Брахманис, В. Поздняков, А. Ефимов, А. Чернобылов, Н. Чванов. Поставщиками классных гонщиков стали не только спортивные клубы Москвы, Киева, Ленинграда – признанные опорные пункты мотокросса, но и Тбилиси, Кировограда, Челябинска, Калининграда, Вентспилса, Лиепайи. К работе со сборными командами вместе с опытным наставником Ю. Трофимцом (250см³) привлечены видные в прошлом гонщики А. Дёжинов (500см³), и Л. Чёрный (125см³).

Пополнение главных коллективов талантливой молодёжью стало возможным ещё и потому, что наши клубы за последние годы получили много кроссовых машин, и прежде всего ЧЗ чехословацкого производства. Таким образом, у молодых гонщиков появилось больше возможностей тренироваться и выступать на высококачественной технике, быстрее оттачивать мастерство. К сожалению, приходится признать, что наши мотоциклетные заводы по-прежнему в большом долгу перед кроссовым спортом. Выпускаемые ими модели значительно уступают лучшим зарубежным образцам.

На мой взгляд, сборная команда в классе 250см³ за минувшие пять лет прогрессирует. Правда, не теми темпами, как того хотелось бы, но общий количественный и качественный рост всё же заметен. Значительно больше претензий можно предъявить нашим «пятисотникам». Они топчутся на месте, несмотря на попытки тренеров обновить состав, опробовать на чемпионате мира перспективных гонщиков. Они не могут избавиться от неверия в возможности мотоциклов, от непонятной робости, а порой и откровенной осторожности в споре с зарубежными соперниками.

Общий прогресс советского мотокросса был бы куда заметней, если бы нам удалось решить ряд проблем, связанных с различными сторонами подготовки гонщиков самого высокого класса. В большинстве видов соревнований для гонщика, команды пик спортивной формы планируется к какому-то одному, самому важному выступлению. В кроссе всё иначе: старты следуют с апреля по октябрь и каждый самый важный. Как продлить этот пик, как подготовить и сохранить на столь длительный период физические, технические и психологические качества гонщика? Определённого ответа на эти вопросы пока нет. А он должен быть дан и может быть дан на основе совместной работы тренеров с представителями научных учреждений, институтов физкультуры, со спортивными медиками. В этом направлении до

сих пор ещё только предпринимаются робкие попытки: я имю ввиду две книги, вышедшие за последние годы, - «Мотоциклетный кросс. Подготовка гонщиков» Ю. Трофимца и «Психологическая подготовка мотоциклистов-кроссменов» В. Гаврилюка и В. Соколова. Этими пособиями пользуются тренеры, но они не покрывают дефицит в специальной методической литературе.

Пока же мы самостоятельно ищем пути к новым победам. Главное здесь – чёткая организация подготовительного периода, проведение различных по своему назначению тренировочных сборов. В этом году опробуем несколько изменённую систему. Общефизической подготовкой члены сборных команд занимались в своих клубах В их интересах первую пробу сил - этап чемпионата страны в классах 250 и 500 см³ провели как никогда рано, ещё в январе. Затем – новые сборы и товарищеские международные выступления. Постараемся сделать так, чтобы все наши «сборники» подошли к мировым первенствам (ныне мы выступаем в классах 125, 250 и 500см³) в полной боевой готовности.