

## ЮРИЙ ПИЛЬЧИН

*«Искать и достигать цели!»*



Пильчин Юрий Владимирович, заслуженный тренер России, судья всероссийской категории, почетный член ВФПС

В истории много людей, достигших тех или иных высоких спортивных результатов. Зачастую их результаты, успехи связаны не только с их личным вкладом, но и со сложившейся вокруг системой, атмосферой, которые являются необходимой питательной средой для воспитания чемпионов. Однако при этом совсем немного личностей, которые были способны сломать стереотипы, повернуть телегу вялотекущей истории в новом направлении, дать мощный импульс новому пониманию. Для этого требуются неординарные, энергичные личности. Одной из таких личностей стал Юрий Владимирович Пильчин, благодаря которому в кризисный момент в СССР в конце 60-х за короткий период удалось системно переломить ситуацию и выйти на конвейер подготовки чемпионов.

Возвращаясь к истории, можно вспомнить, что первые результаты выступлений советских яхтсменов на международной арене на Олимпийских играх 1952 г., так же как и на следующих 1956 г. успеха не принесли. Однако, уже на Олимпийской регате 1960 года лучшие советские яхтсмены смогли удивить спортивный мир, заняв второе (неофициальное) командное место. Этот всплеск результативности специалисты того времени связывали со значительным (в 2 раза) увеличением объема тренировочной работы, использованием соревновательного метода подготовки. Авторство новации отдают тогдашнему Главному тренеру сборной команды СССР И. П. Лаврову.

Однако, следующее десятилетие было опять отмечено чередой низких результатов наших лучших яхтсменов, поскольку конкуренты быстро разобрались в причинах такого феномена и так же перестроили свою подготовку. Теперь нужна была новая прорывная идея и она появилась.

Ее авторство вполне справедливо связывают с именем Юрия Владимировича Пильчина. Это был неординарный, энергичный человек, реформатор, который смог сдвинуть телегу вялотекущей истории парусного спорта, дать мощный импульс новому пониманию как делать чемпионов, создавший за короткий период инновационную систему подготовки яхтсменов экстра класса.

Первое знакомство восьмилетнего Юры с морем началось после войны, в 1945г., когда отца направили на работу в Сочи. Там Юра впервые увидел скользящие по морю лодки с белоснежными парусами и научился плавать. Романтика странствий по водным просторам стала мечтой всей жизни. Говорят же: «Кто не ходил под парусами, тот не моряк».

Вернувшись с родителями в подмосковную Лобню в 1949 году, он пришел в яхт-клуб «Спартак». Его первый тренер, Елена Архангельская приняла мальчика на занятия в детскую секцию. С этого, по большому счету, все и началось. Первой яхтой был швертбот класса «Ерш».

Когда в 1956 году Юрию пришло время служить в армии, он попросился на флот. Два года службы на Балтийском флоте не пропали даром. Ему повезло: в учебном отряде тренировался и участвовал в соревнованиях на шлюпках под парусами, а служба на корабле занимался парусом в таллинском яхт-клубе ВМФ зимой на буерах, а летом на яхтах.



Матрос Балтфлота Юрий Пильчин, 1957г.

В 1957 году, накануне Олимпийских Игр в Риме, таллиннская спорт судоверфь впервые начала изготавливать олимпийские швертботы класса «Летучий Голландец», куда Юрий попал в группу испытателей и на всю жизнь влюбился в этот класс.

Вернувшись на «гражданку», Юрий продолжил тренировки в яхт-клубе «Труд» у старшего тренера Екатерины Сахаровой.

Катастрофически не хватало лодок. Ветераны парусного спорта вспоминают, что поначалу гонялось всего несколько лодок. Популярность парусного спорта с каждым годом росла. Всем

хотелось попробовать свои силы в гонках, число участников быстро увеличивалось. К гонкам привлекал настоящий парусный дух, который объединял всех, кто не представляет свою жизнь без паруса.

Многочасовые тренировки дали результат – на чемпионате СССР по парусному спорту 1959 года Юрий Пильчин в составе экипажа с Виталием Жилко заняли второе место на швертботе класса «Летучий Голландец».

Хотя больших успехов в спорте Юрий Пильчин и не добился, но цепкий, аналитический ум выхватывал то необходимое, что формировало его как будущего лидера. У него не было специального спортивного образования, однако постоянный поиск нового, самообразование, конструкторские способности, профессиональная инженерная деятельность на переднем крае науки в области прорывных технологий космических исследований были плодотворным фундаментом для будущей парусной деятельности.

Занимаясь спортом, работая ведущим инженером в НИИ, Юрий уделял время общественной работе – дважды в 1965 и 1969 избирался в Президиум федерации парусного спорта РСФСР.

В 1969 году Юрия Владимировича пригласили в Спорткомитет СССР – старшим тренером молодежной сборной страны. С его приходом заметно активизировалась работа с молодежью. Конец 60х, начало 70х годов в стране отмечается заметным подъемом детско-юношеского парусного спорта. Во многих городах открываются юношеские секции и отделения паруса в спортивных школах, появляется ряд перспективных тренеров на местах, заработала научная мысль в поисках новых путей повышения спортивного результата. Были заключены контракты с верфями Польши и ГДР на поставку качественных детских судов международных классов, которых так не хватало в стране.

Все это позволило существенно расширить календарь соревнований, создав стройную систему юношеских соревнований от клубного до всесоюзного уровня. Юрий Владимирович был инициатором проведения юношеских зимних сборов и регат в Туапсе. Хорошей школой для молодых яхтсменов, многие из которых впоследствии стали лидерами сборной команды страны.

Для дополнительной возможности выявлять одарённых спортсменов, в календарь Всесоюзных соревнований были включены такие соревнования с пересадкой экипажей как «Хрустальный кубок». Многоступенчатые соревнования начинались с городских и заканчивались Всесоюзной регатой с участием сборных команд союзных республик в Таганроге, где для этой цели был организован специальный флот судов.



Большой заслугой Юрия Владимировича явилось создание фундаментальной программы – методики по переподготовке тренеров парусного спорта при ГЦОЛИФКе ( Государственный центральный ордена Ленина институт физической культуры). Это был настоящий прорыв в теории развития высокотехнического вида спорта, каким является парусный.

Юрия Владимировича отличала способность с ходу увидеть хорошую идею, оценить перспективу, быстро среагировать и перевести в плоскость практической реализации. Так Заслуженный тренер РСФСР, профессор Юрий Ларин вспоминает:

*«Познакомился я с Ю. В. Пильчиным в начале 70х годов. После окончания института мне удалось организовать в Таганроге научно-исследовательскую лабораторию спортивной электроники, где небольшая группа энтузиастов занялась исследованиями в области парусного спорта. Получив первые, как мне представлялось интересные результаты, сел в поезд, приехал в Москву и утром пораньше пришел на Скатертный 4, где тогда находился Спорткомитет СССР. Стою у двери отдела парусного спорта, жду. Первым кто появился на работе, был Юрий Владимирович.*

— «Что у тебя?»

— «Да вот начали измерять и кое-что получили».

— «Показывай».

*Он быстро включился в дело, просмотрел весь материал.*

— «Так, собирай все это и пошли к руководству».

*Пришли в большой кабинет и мне пришлось снова показывать и рассказывать, что это может дать на практике.*

*Ю. В. Пильчин активно поддерживал меня, а в конце сформулировал, что если развивать это направление работ, то наш парус сможет не только быстро догнать, но и войти в мировые лидеры.*

*Нашим работам была дана высокая оценка, а лаборатория получила не только моральную поддержку, но и ощутимую материальную помощь.»*

К этому времени относятся успехи молодёжной команды на первенствах Европы: 3-е место в 1971г. Евгений Белоусов; 1-е место в 1973г. Виталий Зарослов в классе «Финн».

К 1974 году сборная команда СССР по парусному спорту на 80% состояла из спортсменов прошедших подготовку в молодёжной команде. Поэтому назначение Ю.В. Пильчина в 1974 году главным тренером по парусному спорту было принято парусной общественностью как должное.

Весь опыт, накопленный при работе с молодёжной командой, Юрий Пильчин применил к основной команде, проходящей подготовку к Олимпийским играм в Канаде.



Пильчин Ю.В и Ляпунов В. - победитель Хельсинской регаты 1978 в классе Торнадо

Все знают, что в парусном спорте без качественной материальной части планировать высокие результаты практически невозможно, и Юрий Владимирович это прекрасно понимал. В первую очередь была организована и налажена работа отдела парусного спорта Спорткомитета СССР с организацией Судоимпорт.

Многое в советское время держалось на личных отношениях, недостаточно было «пробить» так необходимую валюту для приобретения необходимой материальной части – важно было получить лучшее, что было на тот момент в мировой парусной индустрии. В кратчайшие сроки были налажены можно сказать дружеские отношения с владельцами западных верфей и производителями парусов. В ФРГ удалось подружиться с Экартом Вагнером (владелец западноевропейского филиала компании NORS SAILS) именно эти паруса использовал Виктор Потапов на чемпионате мира в 1978г заняв 1 место на катамаране немецкой фирмы «Гласс», в США компания «Вангард» поставляла лучшие в то время швертботы класса Финн и 470. «Летучий голландец» для Владимира Леонтьева и Валерия Зубанова и «Звездник» для Валентина Манкина и Александра Музыченко построила фирма «Мадер» ФРГ с владельцем которой удалось построить плотные творческие отношения (все пожелания В.Леонтьева и В.Манкина были учтены и выполнены). Как известно дружеские отношения это прежде всего колоссальный труд души, но без труда как говорится.....

Не все производители относились к советским искренне, что поделаешь такова жизнь иногда при заказе без личных встреч сборная СССР получала явно не лучшие образцы. К таким примерам можно отнести катамаран английской фирмы «Сейлс крафт» принадлежавшей Олимпийскому чемпиону 1976 г в классе катамаран «Торнадо» Ридженальду Вайту. Владимир Васильев на Олимпийских играх 1976 г в Кингстоне Канада занял лишь 12 место.

Но не одной материальной частью жив парусный спорт, в команде активизировалась научная группа, куда стали регулярно привлекаться ведущие спортивные специалисты и ученые из других видов спорта для обмена опытом работы. Ежегодным стало проведение научно-практических конференций, обучающих семинаров, где специалисты и тренеры со всей страны обменивались опытом, получали последнюю информацию о делах в мире паруса. Регулярно выпускались методические материалы по подготовке спортсменов.

Тренеры, работавшие в сборной, должны были писать методические разработки. В подготовке сборной команды стали использовать уникальные тренажерные устройства для развития специальных качеств. В целом, удалось существенно изменить всю систему работы сборной команды от планирования на всех этапах до резкого увеличения интенсивности тренировочного процесса, перейти на круглогодичную подготовку. Поскольку сами объемы подготовки имеют естественный физический предел (нельзя же работать 24 часа в сутки!), то исследовав энергетическую сторону деятельности яхтсменов в различных погодных условиях, было решено повысить качество учебно-тренировочной работы за счет ее интенсивности. Это реализовалось путем повышения количества выполнения отдельных элементов управления яхтой (поворотов, огибаний знаков, постановки-уборки спинакера, стартов и т.д.) в единицу времени, доведя их выполнение до полного автоматизма с высоким качеством исполнения в любых погодных условиях.

Такой подход заметно увеличил нагрузку на организм спортсмена, но зато дал быстрый прирост результатов в гонках. Параллельно решались и вопросы эффективного восстановления после высоких нагрузок. Переходу на круглогодичную подготовку на воде способствовало освоение в зимний период условий Кубы по инициативе Юрия Владимировича, куда ежегодно выезжали тренироваться ведущие яхтсмены страны. Да и в строительстве и освоении условий Сочи для работы в межсезонье он вложил много усилий, создавая учебно-тренировочный центр, который служит парусу и поныне. Сильными чертами его характера были широта души, высокая коммуникабельность и преданность делу, которому он служил.

Как пример: В те годы попасть в Москве в гостиницу было близко к удачной игре в лотерею. Многие яхтсмены, не москвичи, приезжавшие по тем или иным вопросам в Спорткомитет или возвращаясь из зарубежных командировок и не имевшие возможности попасть на ночлег в гостиницу, радушно принимались в доме Юрия Владимировича. Иногда желающих было так много, что все лежащие места, включая свободное пространство на полу, было занято. И это всегда сопровождалось далеко за полночь горячими дискуссиями о парусе, о регатах, о том, что надо бы сделать, что бы наш парус стал лучшим в мире.

Олимпийские игры 1976 года в Канаде подтвердили правильность выбранной методики. Сборная команда заняла второе общекомандное место.





Олимпийская сборная 1976 года. Слева направо Максим Тинеев (шк.Торнадо – 12м ОИ ), Владимир Васильев (рул.Торнадо-12м ОИ), Владимир Леонтьев ( рул.FD-5м ОИ), Александр Потапов( шк.470- 4м ОИ), Юрий Пильчин - главный тренер, Николай Поляков( шк.Солинг-4м ОИ), Андрей Балашов( рул Финн-2м ОИ), Владислав Акименко(шк.Темпест-2м ОИ), Валентин Манкин(рул Темпест-2м ОИ), Виктор Потапов( рул 470- 4м ОИ), Борис Будников( рул Солинг- 4м ОИ).

Результаты были замечательными: второе место в классе «Темпест» – В.Манкин, В.Акименко; второе место в классе «Финн» – А.Балашов; четвёртое место в классе «Солинг» – Б.Будников, Н.Поляков, В. Замотайкин; четвёртое место в классе «470» – В.Потапов, А.Потапов; пятое место в классе «Летучий Голландец» – В.Леонтьев, В.Зубанов.



Пильчин Ю.В. и Будников Б.Ф. серебряный призёр Олимпийских игр 1980г.

Годы до следующей Олимпиады отмечены чередой успешных выступлений на мировых регатах, чемпионатах Европы и мира. Впервые в истории паруса советские яхтсмены становятся чемпионами мира дважды: Виктор Потапов и Александр Зыбин в классе катамаран " Торнадо", чемпионами Европы в 1977 году в классе 470 становятся братья Юрий и Василий Корячкины, в 1978 повторяет этот успех

экипаж Михаила Кудрявцева и Эдгара Терёхина. Обладателем Кубка мира 1978 г. становится экипаж в классе Летучий голландец в составе Владимир Леонтьев и Валерий Зубанов.



Подготовка к предолимпийской регате, Таллинн 1979г.  
Слева-направо: Андрей Балашов, Яков Кливер, Юрий Пильчин, Юрий Ларин.

На Олимпийской регате 1980 г., проходившей в Таллиннском заливе, команда подошла уже как признанный лидер, что и доказала, заняв командой первое место, подтвердив этот результат тремя медалями в индивидуальном зачете: первое место в классе «Звёздный» – В.Манкин, А.Музыченко; второе место в классе «Солинг» – Б.Будников, Н.Поляков, А. Будников; третье место в классе «Финн» – А.Балашов; четвёртое место в классе «Катамаран «Торнадо» – В.Потапов, А.Зыбин; пятое место в классе «Летучий Голландец» – В.Леонтьев, В.Зубанов.

Следует сказать, и это вполне естественно, не всем в команде нравилось, что делает Главный, не все новации воспринимались на "ура". Было и сильное сопротивление начавшейся перестройке, особенно со стороны ветеранов. Конечно же, Ю.В. Пильчин не был ангелом. Сильные люди обычно не всем удобны и их методы достижения цели не всегда понятны, что порождает конфликты. Такие трения и привели в конце концов к тому, что он был вынужден подать заявление и уйти добровольно с поста Главного тренера сборной.

Парусный спорт страны от этого решения существенно потерял. Результаты наших яхтсменов на международной арене пошли на спад. Не стало больше громких побед. И только через долгих 16 лет россияне смогли снова стать Чемпионами мира и Олимпийскими медалистами.

В 1980 году, после Московской Олимпиады, Юрий Владимирович перешел на работу в Московский Спорткомитет. Там он возглавил Школу высшего спортивного мастерства по водным видам спорта, а также успешно занимался теоретической подготовкой тренеров и яхтсменов. Он был очень востребован как судья. Ему доверяли судейство самых ответственных соревнований страны в качестве Главного судьи. И с этой работой он всегда справлялся блестяще.

В 1981 году в соавторстве с Лариным Ю.А. Ю.В. Пильчин опубликовал книгу «Подготовка яхтсмена-гонщика». В книге подробно описана система подготовки гонщика. Материал был собран на базе работы со сборной СССР в то время, когда она приносила больше всего медалей, описаны принципиальные моменты, которые необходимо соблюдать при психологической, физической и технической подготовке яхтсмена в течение всего годового цикла. Книга до сих пор имеет большой успех среди тренеров и яхтсменов.

В 1987 году его назначили начальником Отдела водных видов спорта Спорткомитета г.Москвы, и в 1988 году возглавил «Экспериментальную школу высшего спортивного мастерства по парусным и гребным видам спорта».





Пильчин Ю.В. - начальник управления водных видов спорта С.К.г. Москвы 1988 г парусный центр

Закончив карьеру тренера в парусном спорте, выйдя на пенсию в 1997 году, Юрий Владимирович Пильчин совместно с единомышленниками создали команду «Нью Стар» по водомоторным гонкам. Коллеги поручили ему возглавить команду в качестве тренера-менеджера.



С 2007 по 2011 команда стала четырёхкратным чемпионом Европы и трёхкратным чемпионом мира.

Юрий Владимирович всегда был полон жизни и оптимизма, имел свое мнение и множество идей. Жизненный девиз Юрия Пильчина - «Искать и достигать цели». Как говорил он сам: «Я всегда настроен на победу».





Пильчин Ю.В. и 3-х кратный Олимпийский чемпион Манкин В.Г. 2009г.



## ГРАМОТА

к медали “В память 30-летия Игр  
XXII Олимпиады 1980 года в г. Москве”

**Пильчину  
Юрию Владимировичу**

*за значительный вклад  
в развитие спорта и  
международного спортивного  
сотрудничества,  
пропаганду здорового образа  
жизни*

Президент  
Российской Федерации

Д. Медведев

“ 9 ” сентября 2010 г.