

# ОЛИМПИАДА — ПОДГОТОВКА СБОРНОЙ



Павел Игнатьев. Фото Жилия Мартин-Паре



К Олимпиаде-2008 наша парусная сборная подошла с неутешительными результатами. И одна из потерь — отсутствие путевки в женском классе швертботов «470». Это означает, что экипаж под командой Влады Ильенко (один из сильнейших — и это не преувеличение! — в Европе) в Китай не поедет. Кроме того, мы лишились еще одной лицензии в классе катамаранов «Tornado». Лишились и права отстаивать честь российского флага в «Звездном» классе (а ведь когда-то по численности его флота наша страна уступала только США).

Но это было когда-то. На Олимпиаду-2008 парусная сборная страны смогла завоевать лицензии лишь в семи\* следующих классах: «Yngling», «470» (мужчины), «Laser», «Laser Radial» (буквально в последний момент), «Finn», парусная доска «RS:X» (мужчины и женщины). Но и в тех классах, где олимпийские лицензии мы все же получили, наши результаты на

\* Есть все же шанс, что российский экипаж в классе «Tornado» примет участие в олимпийской регате. Новозеландские обладатели лицензии отказались от участия в Олимпиаде, а наши спортсмены стоят первыми в списке претендентов на вакантное место.

последних чемпионатах мира очень низкие — в лучшем случае, в первой тридцатке (за исключением, разве что, женской тройки «Yngling»). Чтобы убедиться в этом, давайте посмотрим майский 2008 г. мировой рейтинг ISAF.

«Yngling» (экипаж Е.Скудиной) — 3-е место, «470» (экипаж бр. Шереметьевых) — 33-е место, «Laser» (М.Семерханов) — 81-е, «Laser Radial» (А.Кивилук) — 107-е, «Finn» (Э.Скорняков) — 18-е, «RS:X» — 80-е (А.Шелихов) и 78-е (Т.Базюк) места. Из всей сборной страны в первой десятке находятся лишь два экипажа

— Е.Скудиной и А.Басалкиной (и оба — в классе «Yngling»). Так что дело даже не в малом количестве лицензий (7 из 11 — не так уж и плохо), а в их качестве. Поэтому слова главного тренера сборной Олега Хоперского, что перед командой стоит задача добыть две медали, выглядят излишне оптимистичными (напомним, что на прошлой Олимпиаде в Афинах мы ни одной медали в парусных дисциплинах не завоевали вовсе).

Конечно, можно говорить о том, что мы никогда и не были великой парусной страной, но, пожалуй, столь низкого уровня олимпийской сборной, как сегодня, не было последние 40–50 лет. В чем же причина такого спада? Какая работа со сборной командой на сегодня ведется в стране и как готовятся спортсмены, ее составляющие?

Ответ будет достаточно прост, хоть и печален: никакой единой работы по четко установленному для всей сборной (или хотя бы для отдельного класса) плану не ведется. Единого методического управления на уровне сборной нет. Более того, нет и самих методичек. Каждый тренер индивидуально занимается со своим экипажем так, как считает нужным. ВФПС ограничивается лишь утверждением индивидуальных планов тренеров де-факто.

В советской парусной сборной был хорошо отработанный вариант системы взаимоотношений, который сегодня (с учетом ряда реалий) мог бы выглядеть так. Спортсмены, попавшие в основной состав сборной России, встают на «довольствие» команды. А это значит, что они получают материальную часть, экипировку, спортивные стипендии, выезды на международные соревнования за счет Росспорта, ВФПС и спонсоров, привлеченных последней.

ВФПС же решает все вопросы с перевозкой матчасти на сборы и соревнования. (Следует отметить, что в последние годы многие страны взяли на вооружение старую советскую систему содержания и подготовки спортсменов в том или ином ее варианте. Так, например, после прихода В.Манкина в руководство сборной командой Италии, вся она целиком стала комплектоваться... офицерами ВМС или Финансовой гвардии. Ничего не напоминает, нет? Можно вспомнить и о том, что все яхты покойного Э.Табарли проходили по реестру как учебно-тренировочные суда французских ВМС.)

Работа спортсменов в таком варианте должна, видимо, вестись под руководством тренера, стоящего на ставке ВФПС или Росспорта и не являющегося личным тренером кого-либо из спортсменов. Тренировки сборной должны проходить по общему плану и методикам, обсуждаемым на совете (состоящем не только из тренеров первых номеров) с привлечением специалистов, достигших успехов на этом поприще и в стране, и в мире.

При этом особенно важно, чтобы бонусы (в том или ином виде) за командный результат получали все спортсмены, входящие в команду, что развивает взаимовыручку и укрепляет сплоченность.

Не менее важен вопрос вознаграждения местных тренеров. Такие тренеры, подготовившие спортсменов

в сборную команду страны, должны получать через региональные спортивные бюджеты все причитающиеся им за это выплаты, чтобы иметь возможность работать со следующим поколением.

Сегодня же, увы, получается наоборот: если спортсмен попал в состав сборной команды страны, то для региона и школы, подготовившей его, наступают тяжелые времена, поскольку предстоящие расходы не идут ни в какое сравнение с первоначальными. Ведь даже учебно-тренировочные сборы оплачиваются не в полном объеме: проезд, перелет, переброска матчасти, катер, бензин и многое другое (оформление виз, страховок и т.д.) осуществляются за счет самого спортсмена! Компенсируются только расходы на питание и проживание. Ну и, само собой, финансы на приобретение парусов, специальной одежды отсутствуют совсем или выделяются в смешном размере. И для подготовки новых спортсменов нет уже ни людей, ни средств...

Нужно говорить прямо: все наследие советского периода мы уже «проели». Имеющаяся в распоряжении спортсменов и тренеров научная база устарела. Современных специалистов, лично, а не понаслышке знакомых с постановкой современного процесса обучения парусному мастерству, в стране практически нет. Произошел разрыв тренерских поколений: старое уже ушло

или уходит, а новое еще не пришло в этот вид спорта. Устарел и опыт прежних тренеров (пусть и уникальный) — его нужно перенимать выборочно.

К сожалению, то учебное заведение, которое должно готовить специалистов подобного уровня, а также вести флагманскую работу по созданию научно-методической базы подготовки спортсменов (и тренеров!) высшего порядка — имеется в виду Государственный университет физической культуры им. П. Ф. Лесгафта — на современном уровне этим не занимается. Теоретических работ именно в этой части на соответствующей кафедре практически не ведется. Во всяком случае тренерам сборной о них неизвестно.

Следует подумать и об изменении системы отбора в сборную страны. Помимо высоких результатов, показываемых на международных регатах высокого уровня, надо учитывать и результаты, достигнутые на Кубке и чемпионате России. Участие в этих регатах должно стать обязательным, а сами они — проходить в разных регионах: не только в Анапе или Сочи, но и в Москве, Петербурге, Тольятти и т.д.

Спортсмен, завоевавший право быть членом сборной команды, должен иметь возможность нормально работать в ней весь следующий сезон, будучи свободным от постоянного прессинга отборов «на финансирование». Нынешняя же система отбора чаще всего не позволяет проводить



плановые эксперименты с матчастью, решать тактические задачи, вести поиски правильных решений. Сравнительно редкие выезды на крупные состязания мирового или европейского уровня приводят к тому, что фактически каждая подобная регата становится для членов сборной отборочной, на которой надо выкладываться по полной, настраиваться и экспериментировать просто некогда и негде. Гонщики «стоят на конвейере».

Показательно, например, положение дел в сборной команде Голландии. Там принята система де-факто профессионального спорта, хорошо знакомая всем, кто вырос и тренировался в советские времена. Члены сборной получают зарплату, их финансирование ведется централизованным образом через национальную парусную федерацию. Источник средств — титульный спонсор федерации, индивидуальные спонсоры, государственные субсидии и гранты. Тренер тоже оплачивается федерацией и работает сразу с тремя экипажами, составляющими ядро сборной в каждом классе (а на «скамейке запасных» своей очереди ждут еще три экипажа и т. д.). Подобная внутренняя конкуренция хорошо сказывается на стимулировании спортсменов — качественный рост голландской сборной за последние два года виден невооруженным, что называется, глазом. Нельзя не отметить, что условия отбора на саму Олимпиаду там одновременно и жестче, чем у нас, и в то же время весьма гибкие. Парадокс? Вовсе нет. На Олимпиаду-2008 от Голландии в каждом классе, где завоеваны лицензии, поедут по три экипажа, а кто из них станет защищать цвета национального флага в Поднебесной, решит уже на месте сам тренер класса. Он к тому же имеет право и возможность привлекать к подготовке вверенных его попечению спортсменов нужных специалистов — от гидрометеорологов до психологов.

В нашей же сборной психологической (тем более — на централизованном уровне) работы со спортсменами не ведется. Постоянного психолога в команде нет, а ведь победы (как и проигрыши) на соревнованиях высшего уровня — это результат именно психологической подготовки, поскольку волны, как и ветер, одинаковы для всех

участников соревнований. Об отсутствии психолога в команде говорится не первый год, но воз и ныне там. В прошлом году была, правда, предпринята попытка пригласить на один из чемпионатов мира подобного специалиста — это был человек, далекий от парусного спорта. Кончилось тем, что ряд тренеров отсоветовали своим воспитанникам обращаться за консультациями к нему. Подобные кавалерийские наскоки «для галочки», предпринимаемые вместо систематических и целенаправленных усилий по ликвидации слабых мест сборной, лишь дискредитируют хорошие начинания.

В сборной нет даже штатного массажиста, да что там массажиста — просто специализированного спортивного доктора, готового разработать схему фармакологического вывода спортсменов на пик формы к важнейшему старту сезона. Заметим, что это — один из ключевых моментов подготовки практически всех ведущих команд мира (речь не идет о допинге или стероидах).

К сожалению, надо вновь сказать о том, что сборная команда страны как организация мало что дает спортсменам. Большая часть всех затрат, необходимых для подготовки экипажа «звездного» уровня, ложится на региональные ШВСМ и на самих гонщиков. А ведь с тех, кому мало дают, и спрашивать многого не приходится. А «стоимость» олимпийской медали в парусном спорте просчитана, можно сказать, с точностью до копейки для каждого класса. Так, по оценкам питерских специалистов, цена подготовки экипажа в классе «Звездный», способного уверенно «взять» олимпийскую награду, составляет от 800 тыс. до 1 млн. евро на весь четырехлетний межоллимпийский период. Сюда входит все — от стоимости матчасти соответствующего уровня до затрат на поездки и сборы. Деньги же гонщикам приходится добывать едва ли не самостоятельно (нет, конечно, региональные Спорткомитеты и ШВСМ помогают), собственноручно заботясь о поиске спонсоров. Титульного спонсора у ВФПС (как и всей сборной страны по парусу) нет с 1992 г. — чем положение в нашем виде спорта отличается (и не в лучшую сторону) от многих других видов спорта в стране. А ведь парусный спорт на Олимпиаде способен принести стране едва ли не

дюжину медалей — мало какая из дисциплин (за исключением, разве что, легкой атлетики) может поспорить с ним в «медалеемкости»! Поневоле вновь вспоминается положение дел за границей, где в ряде стран (например, в Англии) крупные корпорации в прямом смысле слова борются (т.е. участвуют в тендере) за право стать титульным спонсором национальной сборной. Можно взглянуть и на крохотную Данию, где на каждой баночке пива «Tuborg» написано: «Поддержи парусную сборную своей страны!» И ведь поддерживают, да еще как!

Конечно, очень много спортсменам дала новая система президентских стипендий и грантов. По крайней мере, для тех из них, кто способен привозить реальные результаты с чемпионатов мира и Европы. Эти средства позволяют членам сборной нормально существовать, не думая о пропитании. Но здесь возникает замкнутый круг: для того чтобы получать стипендии и гранты, надо успешно выступать на международном уровне (занимая места на чемпионатах мира и Европы не ниже пятого). Чтобы успешно выступать, надо много тренироваться, много выступать на регатах более скромного уровня. Чтобы это делать, надо иметь возможность не думать о деньгах на повседневную жизнь («на пропитание»). Чтобы иметь возможность не думать о деньгах... На колу мочало, начинай сначала.

Вновь повторю: советское спортивное наследство мы уже проели. Спортсменов, которые «сами по себе» подготовлены так, что смогут успешно выступать на мировом уровне, в стране практически нет и больше не будет. Остальных надо долго и целенаправленно готовить, «вывозя» на крупные регаты мирового уровня. А для этого нужны средства. Нужны генеральный (титульный) спонсор и (или) масштабное государственное финансирование. И, конечно, необходимы современный менеджмент, методики подготовки спортсменов, четко работающая организация, регулярное и прозрачное финансирование, психологическая и медицинская помощь, своевременно обновляемая матчасть, постоянная тренировочная база.

Нынче каждый экипаж, каждый тренер — сам себе менеджер. Все организационные проблемы — от офор-