



Артем Басалкин. Фото Артура Гроховского

Роль шкотового в олимпийских гоночных классах

Рассмотрим роль шкотового в олимпийских гоночных классах, чтобы определить те качества и умения, которыми он должен обладать.

Для начала отметим основную особенность коротких гонок и выявим их отличия от дальних маршрутных. Короткие гонки большого количества экипажей всегда считались важнейшим этапом повышения парусного мастерства и спортивного роста. Цель такой гонки – прийти к финишу первым, обогнув правильно знаки на дистанции. Это не всегда легко сделать, поскольку в олимпийских программах яхты идут практически с одинаковой скоростью! И, тем не менее, зачастую мы наблюдаем в течение гонки и на финише большие отрывы яхт друг от друга.

Существует определенная «победная» формула, которая предусматривает одновременное решение нескольких задач:

- составление стратегического плана на гонку;
- решение тактических задач во время гонки;
- выполнение технических элементов экипажем в целом;
- поддержка максимальной скорости яхты на автоматизме;
- выбор правильной настройки яхты с учетом конкретных условий.

Еще трехкратный олимпийский чемпион Валентин Манкин, выступавший за СССР (сейчас он – тренер олимпийской сборной Италии), говорил: «Когда-то я вывел простую формулу: время равно расстоянию, деленному на скорость. То есть первым к финишу приходит тот, кто идет быстро в правильном направлении. Эта формула работала тогда, работает и сейчас. Так что принципиально ничего не изменилось».

Это действительно простая и очень эффективная формула, но все-таки перемены за тридцать лет произошли, и довольно большие! Прежде всего буквально за несколько олимпийских циклов подверглась глобальной модернизации материальная часть. Очень сильно изменились формы парусов, их материал и даже размеры, мачты стали мягче и легче, их делают из другого сплава, корпуса теперь легче и жестче. Все это приводит к тому, что скорости яхт увеличились, экипажу надо работать быстрее, соответственно, требования к шкотовым повысились, а задачи, которые им необходимо решать, стали сложнее.

Дальние маршрутные гонки – это уже абсолютно другой вид парусного спорта. Тут важно, чтобы лодка имела хорошую мореходность, развивала стабильную скорость, была надежной и безопасной, а от экипажа требуется умение правильно прокладывать маршрут, учитывая изменения метеорологических условий; остальное отходит на второй план.

Итак, можно сделать вывод, что задачи матросов на длинных гонках несколько отличаются по специфике и скорости действия от тех, что они решают на коротких гонках. Необходимо правильно и стабильно выполнять действия и, главное, обладать большим терпением и выносливостью длительное время.

Таким образом, первая и главная особенность коротких гонок заключается в сложности маневрирования на протяжении всей гонки в условиях плотного контакта с остальным флотом. При этом важное значение приобретает концентрация внимания всего экипажа для эффективного решения задач, возникающих в ходе всей гонки. При маневрировании яхты принимать решения приходится в считанные секунды, оценив изменения обстановки и проанализировав их, чтобы совершать правильные действия. И, конечно, знание правил парусного спорта и эффективное их применение дает большое преимущество в гонках флота.

Главные соревнования четырехлетия – это Олимпийские игры. В целях подготовки к ним проводятся другие соревнования и мероприятия в похожих климатических условиях. Соответственно разрабатывается четырехгодичный план с учетом уровня подготовленности членов экипажа и поставленных целей на Олимпиаду. На сегодняшний день олим-

пийская программа подготовки спортсменов является важнейшей, ведь только в ходе нее можно получить знания и умения в парусе, необходимые для дальнейшего повышения уровня мастерства в других профессиональных классах яхт. Как видим, в парусном спорте, как и в других видах спорта высших достижений, действует неотъемлемый принцип: чем выше цель, тем больше спрос и сложнее задачи. При этом каждая мелочь становится важной, ведь речь идет о малочисленном экипаже, здесь каждому его члену приходится решать сложные задачи и на каждого возлагается большая ответственность, поскольку любой промах, совершенный шкотовым или рулевым, непосредственно отражается на итоговом результате.

Как уже сказано, в олимпийских классах особое значение имеют высокая физическая и психологическая подготовка. В различных погодных условиях в ходе гонки физическая нагрузка, естественно, меняется: чем сильнее ветер, тем больше требуется физической силы и выносливости. Что касается психологической устойчивости, то она зависит в большей степени от тренированности и опыта экипажа, но, как правило, наибольшая нагрузка ложится именно на рулевого в ходе гонки. Он же несет и всю ответственность за результат, поэтому ему требуется хорошая поддержка шкотового. Это может быть либо тактическая помощь рулевого, либо информационная в виде сообщений об изменении погодных условий, ветре, волне, положении яхты относительно флота, прогнозировании ситуаций на марках и стартах. По сути дела, хороший шкотовый – это правая рука и вторая пара глаз рулевого. В идеале все члены экипажа должны четко знать и выполнять не только свои функции, но и любого другого члена экипажа яхты, независимо от количества ролей на борту. Это одна из основных важных формул правильной и эффективной его работы – ведь только при взаимозаменяемости возможна высокая результативность. В спорте высших достижений всегда предъявляются повышенные требования к спортсменам, а от команды требуется высокая мотивированность прежде всего на достижение результата.

У каждого рулевого, цель которого – вести яхту на максимально высокой скорости, конечно, есть свои предпочтения: одни хотят от шкотового совета по тактике, другие – по стратегии. Примерно в 90-е гг. в одном американском экипаже шкотовый полностью решал тактические задачи в гонке, он буквально диктовал рулевого, когда ему надо повернуть или совершить какие-то другие тактические действия. Рулевого оставалось только вести яхту максимально быстро и решать какие-то вопросы настройки. Но сегодня таких экипажей среди олимпийцев очень мало в основном из-за слабой подготовки (тактической, в первую очередь) шкотовых.

Нельзя не сказать о распределении ролей членов экипажа на борту и их взаимодействии в ходе гонки. Здесь важно, чтобы шкотовый, так же как рулевой, «чувствовал» гонку и при этом направлял свои силы на поддержание максимальной скорости яхты в гонке. Их цель – не быть пассажиром, а стать хотя бы помощниками рулевого!

Таким образом, если определить требования, предъявляемые к шкотовым в коротких гонках, то он должен:

- иметь специально разработанную программу физической подготовки в своем классе яхт и в конкретной его должности. Выполнять эту программу, совместно с командой внося в нее изменения в зависимости от поставленных задач. Разработать специальную физическую программу для шкотового – задача экипажа и тренера;
- проводить работу с материальной частью, знать все недочеты, следить за ее состоянием; иметь знания о настройке яхты и проводить работу с ней;
- знать правила парусных гонок и уверенно применять на гоночной практике;
- участвовать в разработке стратегии гонки и оказывать помощь в решении тактических задач, предоставляя рулевого информацию о перемещении соперничающих яхт по гоночной дистанции;
- совершенствовать уровень выполнения технических элементов, в гонке уметь поддерживать максимальную скорость яхты буквально на «автомате»;
- стремиться к высокому взаимопониманию со своим рулевым, вплоть до «телепатического» уровня, в гонке находиться «здесь и сейчас» и иметь постоянную мотивацию на улучшения результативности гонки;
- постоянно повышать свой уровень мастерства и квалификации в различных областях парусного спорта, анализировать свои действия, работать индивидуально с тренером по отработке технических элементов, повышению уровня физической подготовки и т. д.;
- знать техническую базу яхт конкретно своего класса и постоянно совершенствоваться в этом;
- уметь свободно общаться на международном «парусном языке».

Тот шкотовый, который хочет стать профессионалом своего дела, должен придерживаться вышеприведенной формулы.

Рассматривая вопрос о методике подготовки шкотового, надо понимать, что это в первую очередь – задача тренера команды. Независимо от мастерства шкотового, он всегда должен придерживаться своей программы. На начальном уровне его подготовки тренеру нужно:

Разработать программу плана работы для шкотового (определить его обязанности на берегу, на воде, объем работы с материальной частью и т. д.)

Вносить коррективы в программу подготовки шкотового в зависимости от его результативности с учетом слабых и сильных сторон спортсмена, а также поставленных задач и целей на определенные соревнования.

Следить за физической подготовкой шкотового, ежедневно проводить работу над ошибками при выполнении технических элементов на воде.

Обучать шкотового работать с материальной частью, с настройкой яхты и уметь мотивировать спортсменов на результативность экипажа в целом.

Поддерживать своего подчиненного, помогая ему в различных вопросах, уделяя особое внимание психологической подготовке его и всего экипажа.

Все это позволит подготовить квалифицированного шкотового, готового к участию в соревнованиях самого высокого уровня.