

# Олимпийцы опускают паруса

Юрий Ларин, проф., заслуженный тренер РФ, г. Таганрог.  
Фото Артура Гроховского

Олимпийские игры современности – не только чисто спортивное событие, но и соревнование, определяющее статусное положение той или иной страны. Так, имперские амбиции бывшего СССР сразу после окончания тяжелейшей войны в 1945 г. тут же были сориентированы на завоевание лидирующих позиций в мировом спорте, причем страна сразу перешла на профессиональную (в нарушение тогдашнего статуса МОК) подготовку атлетов. Та же цель завоевания лидерства в мире спорта за очень короткое время была на наших глазах реализована амбициозным Китаем.

**С**егодняшнее руководство России прикладывает значительные усилия для сохранения статуса одной из наиболее успешных стран в спорте, однако далеко не везде это получается. Наглядный пример – результаты зимней Олимпиады 2010 г. Печально, но факт, что и наш любимый парусный спорт – в том же списке малоуспешных. Причем с каждым годом все шире пропасть между нами и другими странами (даже не лидерами!), в том числе и из СНГ. Попытки руководителей сборной команды объяснить все бедой отсутствием необходимого финансирования абсолютно несостоятельны и уведут поиски ответа в другую плоскость. Денег на подготовку нынче в десятки (!) раз больше, чем в «лихие 90-е», а тогда у нас все же были чемпионы мира, Европы, победы на всех ведущих мировых регатах, олимпийские медали.

Слабые не интересны, поэтому вполне логична точка зрения Министерства спорта РФ: а стоит ли посылать парус на Олимпиаду 2012 г.? Такой исход будет уже трагедией, поскольку на следующий цикл подготовки мы вообще можем остаться без государственной поддержки, а значит, не будет регат, подготовки резерва, резко снизится интерес общества к этому виду спорта и т. д. Мы перейдем в разряд радиоуправляемых моделей: хотите – развивайтесь, хотите – не развивайтесь, но все за счет собственных источников финансирования. На местах тут





же будут приняты аналогичные решения. Этого допускать нельзя.

К сожалению, даже в руководстве ВФПС существует мнение, что олимпийский парус не очень-то и нужен; мол, для нас парус – это образ красивой жизни. Опасное заблуждение. Да, к Олимпиаде в России готовится не более 10% яхтсменов, но это вершина всей парусной пирамиды, без которой остальной парус значительно обеднеет в прямом и общем смысле. К тому же, лучшие гонщики на всяческих регатах, не связанных с Олимпийскими играми – все-таки бывшие олимпийцы. Олимпийские игры создают (для паруса в том числе) огромную имиджевую компоненту в общественном мнении. А это база для развития современных стоянок крейсерских яхт и катеров, строительной индустрии судов, в том числе и детских классов. Для примера, в США, где находятся в эксплуатации многие миллионы парусных судов, олимпийским парусом занимается менее 3% яхтсменов, но авторитет их высочайший! Да и оценка работы федерации со стороны государства в целом дается по результатам на Олимпийских играх.

Теперь о положении дел у наших олимпийцев. Главный организатор паруса России – ВФПС, вводя в заблуждение, возможно из лучших побуждений, постоянно искажает историю нашего прошлого. На сайте федерации можно прочесть о каких-то десятках завоеванных олимпийских медалей. Зачем

эта лакировка? Сюда зачисляются все медали, завоеванные в период СССР, да к тому же ведется подсчет не по классам, как это делает официальная статистика МОК и ISAF, а по каждому члену экипажа. Считается, например, что «Солинг» в 1996 г. дал сразу три медали, поскольку в данном классе экипаж состоит из трех человек. Объявив себя преемником СССР (по медалям), Россия записала себе все медали, завоеванные спортсменами Союза, в том числе и украинскими гонщиками, которые и были их «основными поставщиками» в тот период (В. Манкин, Е. Брасловец, Л. Москаленко, Р. Таран).

Реально россияне в современных Играх послевоенного периода, т. е. почти за 60 лет завоевали одну золотую (Т. Пинегин, Ф. Шутков), три серебряные (А. Балашов, Б. Будников, Г. Шайдуко) и две бронзовые (В. Потапов, А. Балашов). И это все. Последней была медаль Г. Шайдуко в 1996 г., а вот после уже три Олимпиады подряд мы – без медалей. И с высокой степенью вероятности, основанной на сегодняшних «успехах», можно прогнозировать отсутствие представителей России на парусном пьедестале и в 2012 г.

Руководство же ВФПС прежде всего в лице главного тренера полно оптимизма, говоря о каких-то планах на семь-восемь медалей?! Бездоказательный блеф. Сейчас основные усилия должны быть направлены на поиски путей выхода из глубочайшего кризиса (посмотрите наши рейтинги на сайте

ISAF или последние результаты россиян на весенних регатах в Испании и Франции, где мы на 30-х–70-х местах).

Практика показывает, для того чтобы перейти в мировом рейтинге с 40–50-х мест на 20-е, требуются значительные усилия и немалое время. Перемещение же с 20-х мест в первую десятку – это уже очень серьезная работа, а бороться за лидерские позиции, т. е. за медали – это штучная работа, доступная далеко не каждому, поскольку наверху «случайных» спортсменов нет. Такое под силу лишь очень талантливым и чрезвычайно трудолюбивым, а их еще надо найти.

Почему я остановился на этом? К сожалению, не касаясь атмосферы в самой команде, информации о подготовке к олимпийской регате нет никакой. Это закрытая тема. Где анализ выступлений, пусть и неудачных, ведь надо же искать причины существующего положения, чтобы можно было вносить необходимые коррективы?

Весь зимний подготовительный период был проведен в комфортных условиях Канар, Майорки, Майами, а результат просто ошеломил. При этом ориентиром для наших лидеров выступают попадание в «золотой флот», в число первых 20% участников и т. п. Хотя основной целью может стать лишь участие в олимпийской регате в нескольких классах. Это – реальная цель, вполне достижимая. Сегодня это наше место в мировом парусе. А одним прыжком попасть в призеры – несерьезно.



Само же попадание на Олимпиаду через отборочную регату в декабре 2011 г. в г. Перт (Австралия) требует специальной подготовки именно к этой регате. Для нас выход на пик спортивной формы в декабре не так прост, для этого требуются серьезная временная и климатическая адаптация, эффективный отдых после напряженного сезона 2011 г. и, самое главное, построение такого плана выхода на максимальный уровень готовности, который позволит реализовать задуманное. Поскольку в России таким моделированием никто не занимался, условия Перта не изучал, работа будет со многими неизвестными. Могу посоветовать обратиться к опыту 2000 г., когда сложилась аналогичная ситуация: отборочная регата к Олимпиаде в Сиднее проходила в январе 2000 г. в Мельбурне. Здесь кое-что можно найти полезного и избежать хотя бы простых ошибок.

Теперь о том, что же привело к таким печальным результатам сборной команды? По моему мнению, основной проблемой остается малоэффективный, непрофессиональный учебно-тренировочный процесс в команде.

С 2000 г. сменилось шесть (!) главных тренеров сборной, однако лучше от этого не становится. Да и последнее, произошедшее в декабре 2010 г., назначение особого оптимизма не прибавляет. Именно назначение, хотя обставлено это было как бы выборы конкурсной комиссией ВФПС, однако с наперед заданным результатом. Про-

грамма избранника без какого-либо анализа ситуации, обозначения прорывных направлений и технологий в подготовке ведущих яхтсменов страны представляла собой сообщения о намерении получить семь-восемь медалей в 2012 г.

Прошло совсем немного времени, и вот уже заговорили о том, что ошиблись с выбором главного тренера, ну а дальше, как обычно... Сейчас можно говорить лишь о подправке имиджа команды за счет более четкой организации работы, не более.

Стоит уже давно провести дискуссию о том, как поднять результативность наших профессионалов. Выскажу свою точку зрения, не претендуя на всевидение, которую я неоднократно высказывал в узком кругу специалистов паруса в России, докладывая на разных уровнях в Австралии, Франции, Ю.Кореи, других странах. В США выступал с циклом лекций о подготовке яхтсменов высшей квалификации в университете Ю.Каролины на факультете спортивного менеджмента, за что был отмечен дипломом профессора. В Мичиганском университете, где был на стажировке в 2009 г., провел очень интересный «круглый стол» на эту же тему. Многие вопросы были освещены в ряде публикаций как в России, так и за рубежом.

Очень коротко: развитие вижу в двух направлениях – совершенствование управления подготовкой на основе современного менеджмента и разработка методических новаций.

Проблемой проблем остается кадровая. В России сложилось устойчивое мнение (и практика адекватна этому), что тренером в парусном спорте может быть чуть ли не любой желающий, имеющий начальные навыки управления яхтой. Да, научить элементам управления яхтой могут многие практики паруса, а вот воспитать яхтсмена-гонщика может профессионал, знающий педагогику, психологию, физиологию, теорию физического воспитания, основы спортивной подготовки, технические знания (основы аэро- и гидродинамики, метеорологии) и т. п. К сожалению, таких специалистов в наших вузах не готовят, поэтому большинству приходится заниматься самообразованием.

При определении термина «тренер по парусному спорту» следует различать несколько категорий.

Тренер-организатор – наиболее распространенная категория. Обычно все знает, все умеет, но основная деятельность связана с организацией работы (сметы, выбивание средств, лодки, транспорт, гостиницы, питание и т. п.). Со сметами у нас работать научились, на обучение времени не остается.

Тренер начальной подготовки владеет основами педагогики, закладывает навыки управления яхтой и обеспечивает учебный процесс на раннем этапе подготовки.

Тренер-методист – основное звено в подготовке именно спортсмена-гонщика, обязательно владеющий про-

фессиональными знаниями в области спортивной тренировки.

Если же говорить о тренере, способном готовить спортсменов экстра-класса, то он должен уметь глубоко анализировать, искать новые формы и методы спортивного совершенствования, эффективно их применять в своей работе, быть тонким психологом, иметь общий широкий кругозор. Очень важно быть новатором в своем деле, поскольку, используя только уже известное, стать лидером невозможно. Для этого необходимо создание полноценной кафедры парусного спорта с хорошей исследовательской базой для поиска новейших путей подготовки яхтсменов-чемпионов. Такую задачу в рамках сегодняшней реформы высшей школы в стране не удастся решить только за счет госбюджетных средств.

Предложения привлекать к работе главным тренером России зарубежных специалистов – очередное заблуждение. Вспомним, в частности, В. Г. Манкина. Это величайший спортсмен XX в., но он не проявил себя как организатор-методист ни в период работы главным тренером сборной СССР, ни главным тренером сборной Италии (в 1992 г. Италия с ним осталась без медалей, в 1996 г. – была одна бронзовая медаль у А. Синсини). Это только подтверждает давно известную закономерность: великий спортсмен не всегда может стать великим тренером. У них разные механизмы реализации:

спортсмен должен быть максимально эгоистичным, чтобы взять победу, а тренер все должен отдать спортсмену для его победы. Это два противоположных человеческих типажа.

Да и практика того же футбола в России с привлечением иностранцев для управления сборной командой никак себя не оправдывает. В то же время не исключается практика привлечения толковых специалистов к отдельным видам подготовки. Того же В. Г. Манкина – для перенятия опыта эффективного использования правил соревнований в тактической борьбе, в конфликтных ситуациях. Эта тема у него разработана на высочайшем уровне, а сами правила он знает просто наизусть.

Следует разработать перспективную программу подготовки собственных высококвалифицированных специалистов, способных работать в современных условиях, ориентироваться на перспективу. Отметим, что эта проблема в целом не решена и в мировой практике и будет по-настоящему инновационной, что даст нам определенное преимущество на среднюю перспективу. В целом, в мире паруса ведется определенная исследовательская работа по совершенствованию методов тренировки, но еще не очень интенсивно, хотя здесь можно быстро достичь прогресса.

Из истории: в 70–80-е гг. в сборной СССР были начаты поиски новых

форм подготовки. Проведены исследования энергозатрат яхтсмена в гонке, определены его доминирующие физические качества, методы нетрадиционного формирования навыков управления рулем, откренивания, в том числе с использованием оригинальных тренажеров и валидных тестов, что незамедлительно сказалось на результативности всей команды. Именно в те годы советские яхтсмены вышли на передовые позиции в мире. Надо учиться и на своем опыте.

Какие направления можно рекомендовать сегодня? Один из наименее изученных и, вероятно, наиболее перспективных при подготовке яхтсмена вопрос исследования вестибулярного аппарата с целью разработки методов его адаптации к работе в условиях постоянной качки. Она активно воздействует на вестибулярный аппарат, поэтому сама идея адаптации этого аппарата, чрезвычайно сильно влияющего на состояние организма человека (буквально все люди подвержены укачиванию), лежит на поверхности. Из своей практики скажу, что даже начальные исследования в этой области дают интересный материал, используя который в практике подготовки позволяет за короткий период существенно продвинуться вперед.

Другое направление: известно, что спортсмен управляет лодкой на дистанции то левой, то правой рукой, располагаясь то правым, то левым бо-



**ЗЕНИТ ЦФР**  
Наблюдательный прибор  
со стабилизацией и цифровой  
фоторегистрацией изображения

Гирскопическая стабилизация позволяет наблюдать за удаленными объектами и производить фотосъемку даже в условиях сильной качки.  
ФНПЦ ОАО «Красногорский завод им. С.А. Зверева»; тел./факс (495) 562-8316, тел. (495) 561-8926, www.zenit-foto.ru, marketing@zenit-kmz.ru

Реклама



**НАСТОЯЩИЕ  
ДЕРЕВЯННЫЕ  
КОРАБЛИ!**  
<http://varyag.onego.ru>

**VARYAG**

Верфь деревянного судостроения ЗАО «ВАРЯГ»  
185005, г.Петрозаводск,  
ул. Онежской флотилии, 43  
тел./факс (8142) 73-35-80  
e-mail: varyag@onego.ru

Реклама

ком по ходу движения. Из физиологии спорта известно, что человек асимметричен, поэтому, естественно, качество управления на правом и левом галсе неравноценно. Это установлено и нашими исследованиями при измерении скорости лодки на разных галсах, причем различия значительны. Здесь надо думать, как подтягивать «слабую» диагональ.



Скажу еще об одном эффективном направлении подготовки в парусном спорте: следует выделять ведущие качества, необходимые именно в том или ином классе судов, а также в соответствии с функциями в экипаже, а затем целенаправленно работать именно над их развитием. К примеру, уже более 10 лет в России ничего не получается с освоением класса «49». В него приходят те, кто может себе это позволить, но, к сожалению, не каждый прогрессирует. Управление таким парусным снарядом требует от спортсмена очень тонких ощущений, связанных с балансированием, формируемых вестибулярным и мышечно-суставным аппаратами. Поэтому здесь приживутся прежде всего люди с высоким уровнем развития ловкости и координационных способностей.

В свое время подобная ситуация возникла с классом катамаранов, пока не определились с приоритетом. Оказалось, что катамаран – очень скоростной класс, а когда спортсмен переходил с классической лодки (например «470»), ему не хватало реакции для

принятия решения, что здесь является доминирующим качеством. Медленная реакция – потеря позиции, лишний поворот – потеря времени. Обратили на это внимание – стало лучше получаться.

Такая же проблема с определением доминирующих качеств и в парусной доске, где уже многие годы российские яхтсмены очень далеки от лидеров.

Поэтому с целью ускорения освоения класса необходимо идти путем отбора людей, наиболее способных реализовать себя именно в данных конкретных условиях.

Следует внедрить в практику подготовки сборной команды специализированные тесты по контролю за всеми разделами подготовки, в том числе за нагрузками и восстановлением спортсменов, дифференцировать подготовку по классам судов.

Мир паруса не стоит на месте, и в поиске нового лучшие зарубежные гонщики активно внедряют в свою практику все новое и новое, что и двигает их вперед в отличие от нас. Приведу два примера, взятых из последних публикаций. Так, в сборной США акцент в физической подготовке в последнее время переместился от развития качества выносливости на развитие силовой выносливости и взрывной силы. Я это объясняю переходом формата гонок от длительных к коротким, многократно повторяющимся минигонками. Для этого яхтсмены США используют при подготовке упражнения,

такие как прыжки с места, бег – рывки на 20–30 м, челночный бег, плавание на короткие дистанции. Стали уделять значительное внимание развитию координационных возможностей, что можно объяснить появлением новых, нетрадиционных классов (в частности, «49»), для управления которых требуется углубленное развитие ловкости и координации движений.

Показателен и другой пример. Выдающийся яхтсмен последнего десятилетия Бент Эйнсли (Англия), ушедший на пару лет из олимпизма в гонки больших яхт и вернувшийся в этом году в класс «Финн», был поражен, насколько за это время изменилась атлетическая подготовка яхтсменов! Сейчас он тренируется, используя сумматор пульса, позволяющий контролировать по частоте сердечных сокращений нагрузку на организм во время тренировок, вводя соответствующие коррективы. Однако это ноу-хау использовалось в сборной СССР еще в 70-е гг.! Таких примеров можно привести немало.

Какие выводы? Есть одна позиция, по которой мы отставали всегда, не успеваем и сегодня. Это обновление материальной части. Невозможно опережать соперников, отставая в конструкторских и технологических возможностях. Еще долго материальная часть будет приобретаться за рубежом. Что нужно делать? Необходима глубокая аналитическая работа по отслеживанию самых передовых разработок, используемых мировыми лидерами, и оперативная закупка наиболее эффективных конструкций. Перспективна разработка для этого экспресс-методов оценки качества и отбор лучших образцов.

Не имея возможности оперативно улучшать качество материальной части, наиболее эффективным остается совершенствование самого спортсмена, разрабатывая и используя для этого более современные методы и средства подготовки. Если же идти «вслед», беря на вооружение то, что уже используют другие, то в лучшем случае можно догнать их, но не перегнать.

В завершение постараюсь ответить на вопрос, как можно организовать такую работу? Учитывая, что в нашем

## Крупнейший в Санкт-Петербурге производитель гребных и моторных лодок из стеклопластика длиной от 2.5 до 8.5 м



### «Стрингер-510Р»

Моторная лодка с рубкой.  
Длина 5.1м Ширина 1.95м.

### «СТРИНГЕР-550Р»

Моторная лодка с надувным бортом и полурубкой. Длина 5.6м Ширина 2.45 м.



196641, Санкт-Петербург, пос. Металлострой, промзона «Металлострой», дорога на Металлострой, д.5, лит. Ж.

(812) 464-4205, 331- 8818



stringerltd@list.ru  
www.stringerboat.ru

парусном спорте не такой уж большой ресурсный багаж, при организации парусного хозяйства на первый план выходит задача концентрации всех имеющихся возможностей и рациональное их использование. Сделать это будет можно путем организации в России двух-трех специализированных центров подготовки.

Основополагающими критериями при этом могут быть: климатические условия, развитая инфраструктура для качественного учебно-тренировочного процесса, наличие специалистов (в том числе и привлеченных), традиции и отношение местных властей. Необходимо проводить среди молодых яхтсменов России ежегодную селекцию наиболее перспективных и, собрав их в этих центрах, где они будут проживать, готовить яхтсменов высшего спортивного уровня. Мировая практика говорит о высокой эффективности такой работы.

Одним из подобных центров может стать г. Таганрог. Здесь довольно длительный морской сезон (апрель–октябрь), идеальные морские условия,

дающие возможность моделировать различные ветроволновые условия, малая глубина акватории, позволяющая быстро перестраивать технологию тренировочного процесса. Небольшие материальные вложения позволят модернизировать спортивную базу для подготовки спортсменов. Для круглогодичной подготовки необходимо будет создать спортивные классы либо открыть спортивный интернат.

Существенным преимуществом Таганрога остается возможность развернуть на основе имеющегося задела исследовательских и научно-методических работ в спорте, проводимых длительное время в местном университете, инновационные научные и методические работы по подготовке яхтсменов высшей квалификации. Такие разработки дали хороший практический результат. На материале парусного спорта подготовлено три кандидата наук, разработаны, изготовлены и сегодня функционируют оригинальные парусные тренажеры, издан ряд методических материалов. Без больших усилий можно организовать постоянно действующий научно-

практический семинар для переподготовки тренеров России, возродить практику проведения научных конференций и в перспективе открыть дееспособную кафедру парусного спорта. В местном университете (рядом с яхт-клубом) есть отличная специализированная спортивная база, которую можно использовать при подготовке ведущих яхтсменов.

Естественно, ориентируясь при подготовке на свои базы, ведущие спортсмены должны также иметь возможность тренироваться и за рубежом в передовых центрах, совместно с мировой элитой парусного спорта. Не надо забывать, что в парусном спорте сравнение уровня мастерства происходит только в очных поединках спортсменов как при совместных тренировках, так и в различных регатах.

Поставленная задача выхода яхтсменов России на уровень мировых лидеров не проста, однако при правильной организации подготовки, достаточном материальном обеспечении и при большом желании обязательно будет решена. ■