

Более 20 лет назад, в год проведения московской Олимпиады-80, наш журнал опубликовал статью, в которой главный тренер сборной СССР по парусу Олег Ильин представил свой взгляд на проблемы олимпийского парусного спорта и развития мирового паруса в целом. Отбор новых олимпийских классов, многообразие форматов, существующих в парусном мире, задачи повышения массовости и соблюдения интересов спорта высоких достижений, и даже эмансипация в парусе – вот далеко не полный круг вопросов, на которых остановился в том давнем обзоре нынешний Генеральный секретарь ВФПС. Сегодня мы публикуем этот архивный материал с некоторыми купюрами, надеясь, что и нашим читателям, и самому Олегу Алексеевичу будет интересно на короткое время перенестись в прошлое и вспомнить, о чем в те годы велись дискуссии в мировом парусном сообществе.



На повестке дня – проблемы олимпийского парусного спорта

О. А. Ильин – главный тренер сборной СССР по парусному спорту

Практически не прекращаются дебаты по вопросам отбора из сотен национальных классов гоночных судов наиболее перспективных для придания им статуса международных, а затем и введения в число олимпийских. Олимпийский Конгресс IYRU для того и собирается, чтобы обсудить состав олимпийских классов, в которых будут разыгрываться медали следующей Олимпиады.

Для примера расскажем об очередном – ежегодном заседании IYRU, в повестке дня которого нашли отражение едва ли не все наиболее актуальные проблемы. 9 ноября 1979 года почетные и действительные президенты и вице-президенты IYRU, члены Постоянного комитета и более двухсот «наблюдателей» заняли свои места в зале «Нэшрум» лондонского Института директоров. Началась неделя жарких споров, замаскированных дипломатических маневров и откровенных «драчек» по громадному количеству больших и малых вопросов современного парусного спорта. Итоги многочасовых баталий в сильно сокращенном и приглаженном виде вошли в объемистый ежегодник «IYRU-79» и теперь сами служат основой для продолжения споров на следующих заседаниях.

Далеко не все, что обсуждалось на ноябрьском заседании, имело прямое отношение к олимпиадам. Мне не раз приходилось слышать от отдельных членов IYRU, что незачем много заниматься олимпиадами, поскольку олимпийский парусный спорт – лишь ничтожная часть парусного

спорта вообще. Называют даже цифру: на яхтах шести олимпийских классов в общей сложности гоняется всего 5% яхтсменов! Неудивительно, что раздавались, раздаются и, судя по всему, будут раздаваться голоса о том, что олимпийские парусные регаты себя изжили, не отражают реальных интересов массы яхтсменов, обречены на вымирание.

Парусный спорт наших дней – поистине «необъятная вселенная». Это регулярные гонки одиночек через Атлантику и вокруг света. Это дуэли двенадцатиметровиков, над созданием которых напряженно трудятся лучшие конструкторы мира, и рекордные заезды диковинных парусников «во главе» с гигантским проа «Кроссбау», которое хотя и может двигаться только одним галсом, зато развивает скорость до 31.2 уз. Это гонки на элегантных каноэ, на взлетающих в воздух катамаранах «Хобби-кэт» и всевозможных малых и больших, детских и взрослых парусниках национальных и международных классов. Это все более и более популярные гонки крейсерских яхт и дальние спортивные плавания. Это колесные яхты и буера, байдарки под парусами и, наконец, новомодное увлечение – виндсерфинг.

Да, впечатляющее зрелище представляют, например, гонки на гафельных «барках» – яхтах конца прошлого века, восстановленных руками энтузиастов, или старты трехсот с лишним больших, насыщенных самой современной электроникой крейсерско-гоночных яхт. Однако настоящую вершину парусного спорта составляют олимпийские регаты – всемирный форум лучших яхтсменов-

Таллинн, Пирита, август 1979 года – ровно за год до олимпийской регаты. Руководители Международного парусного союза (IYRU) после осмотра Олимпийского парусного центра удовлетворены ходом подготовки к Олимпийским Играм



Предолимпийская Балтийская регата-79 стала крупнейшим международным соревнованием: по числу участников, организации и уровню приема, масштабу освещения в прессе она превзошла знаменитую Кильскую неделю. Эту Балтийскую регату ветераны парусного спорта вспоминают и по сей день.

На фото (слева-направо): Фридрих Крюгер (ФРГ), председатель комитета килевых и многокорпусных судов IYRU; Олег Ильин (СССР), в 1979 году главный меритель ФПС; Залеская, старший тренер спорткомитета РСФСР, Свен Хуултин (Финляндия), председатель мерительного комитета IYRU, Тони Уотс (Англия), главный меритель IYRU



гонщиков, собираемый раз в четыре года. Разумеется, гонки на судах шести олимпийских классов – еще не весь парусный спорт. Но это – самая показательная его часть; с одной стороны – наиболее спортивная, а с другой – наиболее демократичная, наименее замкнутая рамками какого-либо одного государства, одного региона или даже континента.

Если взглянуть на историю парусного спорта, то отчетливо просматриваются основные тенденции, обеспечивающие олимпийскому направлению жизнеспособность и растущую популярность.

Во-первых, это монотипизация олимпийских классов. Все четыре класса первой Олимпийской регаты 1900 года (в ней участвовало всего 10 судов!) были «формульными». Это значило, что победа зависела в большей степени от качества проекта яхты, чем от искусства экипажа. Формульные классы безраздельно властвовали в олимпийской программе до 1948 года. Сменили их классы-монотипы, что позволило в значительной мере уравнивать шансы гонщиков на успех и сделать олимпийские регаты действительно международными и представительными.

Во-вторых, удешевление яхт. Современная серийная яхта олимпийского класса относительно недорога, хотя в конструкции ее воплощены многие достижения современной науки и техники.

В-третьих, уменьшение размеров яхт и площади парусности, приводящее к возрастанию доли «человеческого фактора» в итоговом успехе.

Все сказанное можно свести к одному емкому понятию: демократизация международного парусного спорта.

Что может быть проще: доска и установленная на шарнире мачта с парусом! Появившийся несколько лет тому назад новый вид парусного спорта – виндсерфинг (или, как его теперь называют, «бордсэйлинг» – плавание на досках) – мгновенно распространился и продолжает бурно развиваться на всех пяти континентах. Если в 1977 году по статистике в мире насчитывалось 65 тыс. таких снарядов, то в 1979 году число их подскочило до 200 тыс. «В 1984 году нас будет не менее миллиона!» – с уверенностью заявляют члены комитета виндсерфинга, который потребовалось год назад срочно создать при IYRU.

Казалось бы, учитывая такую распространенность нового вида парусного спорта, надо немедленно включать виндсерфинг в программу олимпиад. Однако вопрос этот далеко не так прост.

Прежде всего надо договориться по поводу того, какой именно тип доски сделать олимпийским монотипом. Оставим в стороне многомачтовые снаряды. Но и среди одиночек существует более десятка основных типов досок. Два из них – «Виндсерфер» и «Виндгляйдер» – уже получили в 1979 году статус международных классов; на очереди третий, также уже достаточно популярный, особенно в Европе, «Мистраль». Какой из них считать наиболее отвечающим олимпийскому духу и сложившимся традициям? По каким критериям проводить отбор? Однако и

это еще не все. Существует от четырех до восьми весовых категорий участников. Значит, нужно в каждой из них разыгрывать свой комплект медалей? Плюс к тому – женские гонки проводятся отдельно...

Как известно, Международный олимпийский комитет (МОК) чрезвычайно неохотно идет на расширение олимпийской программы. Допустим, МОК «расщедрится»: добавит парусному спорту одну медаль. Какую же одну весовую категорию выбрать?

К слову сказать, когда вице-президент IYRU и представитель от парусного спорта в МОК Питер Талберг (Фин-



ляндия) заявил, что, возможно, ради включения в олимпийскую программу виндсерфинга придется отказаться от одного из существующих классов – «Финна», например – это вызвало острую и, прямо скажем, отрицательную реакцию в зале заседаний. Сторонников у ныне здравствующих олимпийских классов оказалось больше, чем можно было предположить.

Существуют и другие проблемы, которые пока удерживают руководство парусного спорта от принятия решения по виндсерфингу. Например, проблема цены. Сегодняшняя цена «доски» примерно в шесть раз меньше самой дешевой из олимпийских яхт – «Финна». Но вспомним, что произошло со швертботом «470». Как только это недорогое судно («470» был одним из самых дешевых классов в мире!) получило олимпийский статус, цена «семидесятки» немедленно удвоилась, а затем и утроилась. Та же судьба ожидает и любой класс «досок», как только он станет олимпийским. Будет ли это способствовать действительной демократизации парусного спорта?

Наконец, обратите внимание на географию виндсерфинга: он получает распространение прежде всего в теплых странах. Тренировка на «доске» при температуре воды, скажем, 10–12° – это уже не удовольствие, а тяжелое испытание, которое может обернуться серьезными

простудными заболеваниями; необходима специальная дорогостоящая одежда.

«Виндсерфинг» – особая и специфичная область парусного спорта. Необходимы серьезный пересмотр существующих правил парусных соревнований применительно к виндсерфингу, детальная разработка правил классификации, постройки и обмера. Только что народившийся Комитет по виндсерфингу уже грузился в море трудно-разрешимых запутанных проблем – организационных, технических, финансовых.

Почему же IYRU – организация, в целом довольно консервативная, столь активно «заигрывает» с виндсерфистами? Секрет прост: на сегодня Парусный союз испытывает серьезные финансовые затруднения. Решительно отказать поклонникам виндсерфинга – значит потерять громадное количество потенциальных вкладчиков.

На торжественный обед, который руководство Парусного союза устроило в 1977 году по случаю семидесятилетия IYRU, впервые за всю историю его существования была приглашена женщина – Мэри Пэра, технический директор Британского яхт-клуба крейсерских яхт. За этим незначительным на первый взгляд событием скрывается важный шаг: признание женского парусного спорта как особой сферы плавания под парусами.

В 1978 году под эгидой IYRU был проведен первый чемпионат мира среди женщин. В ноябре того же года был сформирован специальный комитет, который возглавила Ф.Фоллебрехт – мать братьев-близнецов, успешно выступающих в классе «Летучий Голландец».

Второй женский чемпионат, проходивший в сентябре 1979 года в Нью-Йорке, собрал представительниц 18 стран, которые выступали в классах «420» (24 экипажа) и «Лазер» (42 экипажа).

В настоящее время на Олимпиадах только два вида спорта – стрельба и парус – не имеют отдельных разрядов для мужчин и женщин. Это серьезный аргумент в пользу включения женского парусного спорта в олимпийскую программу. МОК, который в принципе настроен положительно, в то же время указывает, что на сегодня парус среди женщин еще недостаточно популярен. Тем не менее, на ноябрьском заседании IYRU серьезно рассматривался вопрос о той, чтобы войти в МОК с предложением без увеличения числа олимпийских классов провести олимпийскую регату 1984 года в классе «470» отдельно в двух разрядах: мужском и женском.

При обсуждении этого вопроса на Постоянном комитете представитель Новой Зеландии М.Фостер выступил против. Его довольно активно поддержали представители США, Канады и Англии. Когда после бурной трехчасовой дискуссии комитет приступил к голосованию, большинством в один голос предложение о включении женщин в олимпийскую семью было отклонено. Еще одна актуальная проблема осталась нерешенной. Нетрудно предвидеть, что этот вопрос, безусловно, снова встанет на очередном заседании! ■

Говорит РОССИЯ



По давней традиции каждую весну мы проводим анкетирование наших читателей.

Немногие современные гляцевые издания, и уж тем более громовержцы – активисты Интернета, могут похвастаться удовольствием общения с бумажной корреспонденцией, теми ощущениями, когда осторожно вскрываешь конверт и с замиранием сердца торопишься разбирать рукописные строчки.

Даже по маркам и почтовым гашениям на конвертах понимаешь, как необъятна Россия – наш журнал читают и в Калининграде, и в Комсомольске-на-Амуре, и в Лабитнанги, и в поселке Каратайка (Архангельская обл.), и даже в деревне по имени Паника (Тверская обл.).

От некоторых анкет сразу веет добротой, другие же авторы настроены на боевые действия и сопровождают ответы собственными замечаниями: «Нет фиш-картам! Долой А. Крайнего! Нет шлагбаумам у воды!». Понимаем, у многих наболело, ведь средний возраст читателя уже приближается к 50 годам...

Просмотрев все ваши анкеты, мы получили вот какую картину. Три четверти ответивших имеют высшее образование и персональный автомобиль. 80% читателей состоят в браке. Только у 10% «катерушников» месячный доход превышает 50 000 рублей, а усредненная цифра годовых расходов на содержание плавательного средства – 21 500 рублей. Хотя доля «наших» пенсионеров достаточно велика – 20%.

Почти половина читателей получает журнал по подписке, одна треть покупает его в киосках.

21% респондентов владеют яхтой, 48% – судном с жестким

корпусом, а 50% обладают надувной лодкой (во многих случаях она является дополнением к серьезному «старшему брату»). Почти половина опрошенных держит яхту или катер в клубах, одна треть – в гаражах и 22% – дома.

Интересные данные получились по использованию плавательных средств: отдых на первом месте (85%), далее путешествия (38%), рыбалка (52%), охота (12%), спорт (5%).

Сколько людей, столько и суждений, и если большинство читателей считают, что в журнале нужны все разделы и интересно практически все, то, например, Д. А. Журавлев из Петербурга хочет убрать рыболовную страничку, в то время как житель поселка Щербиновский (Краснодарский край) В. Н. Пшеничиков называет самым ненужным разделом спорт (с этим согласны 10% читателей), а вот рыболовных материалов просит, наоборот, добавить! Каягина Марина Петровна из Комсомольска-на-Амуре и вовсе желает видеть на страницах «Кия» больше «кулинарии из природных рыбных даров». В одном деле у вас оказалось полное единодушие – не пришло ни одной анкеты с критикой в адрес статей об алкогольной продукции. Обязательно учтем!

Кстати о популярности разделов: тут бесспорным лидером считается Мастерская (хотя были анкеты, где эту рубрику просили ликвидировать!), на втором месте – Техника, третьем – Путешествия, Рыбака оказалась четвертой, Практика и «мерная миля» поделили пятое–шестое места.

Многие люди были достаточно откровенны и в вольных комментариях на полях, в основном положительно, оценили работу редакции. Зато Козлов Николай Иванович из Ржева считает, что «не везет журналу с капитанами, да и команда из флибустьеров». Всех пожеланий не перечислишь, но некоторые вынесем на всеобщее обозрение.

«Больше подробностей, крупнее фото, тщательнее описание»
(Сукачев С. А., Самара).

«Нужна информация по моторам разных брендов»
(Шестаков В. Д., Лабитнанги).

«Хочу увидеть обзоры импортных водоизмещающих судов»
(Ругаев В. Э., Каменск-Шахтинский).

«Нужны чертежи разборных парусников»
(Грицевский А. В., Москва).

«Не хватает материалов о том, что делается в мире в рекреации на воде»
(Смирнов И. Г., Саратов).

«Больше советов по ремонту и эксплуатации импортных подвесных моторов»
(Усачев А. П., п. Каратайка, Архангельская обл.).

«Совсем не пишете о малогабаритных катерах в стиле «ретро»
(Лебедев Ю. В., Псков).

«Давно не появлялись рассказы, истории, байки судоводителей»
(Федосеев П. Г., г. Березники, Пермский край).

«Всегда нужно иметь под рукой сравнительные характеристики моторов, винтов, корпусов, материалов для строительства лодок»
(К., Иваново).

Фамилию последнего автора мы не опубликовали по его личной просьбе, ведь к его анкете было приложено письмо, которое, с разрешения автора, мы хотим предложить на ваш суд, без купюр и комментариев. ■

Редакция журнала

