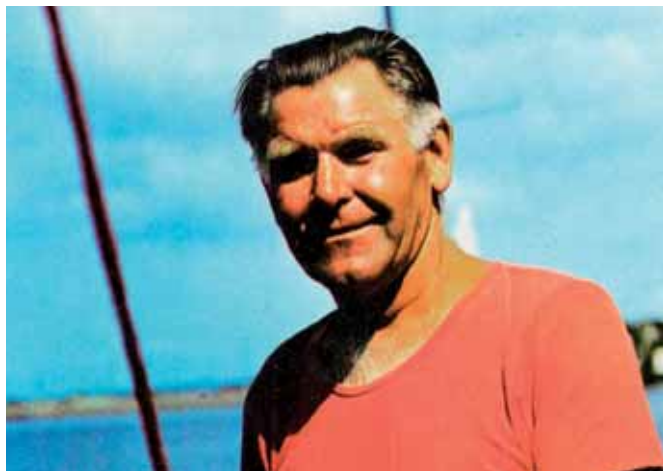


# Научиться побеждать

## Размышления о путях к победам в парусном спорте

Юрий Ларин

Олимпийский парусный спорт в России не так уж и богат на победы, но они все же были в нашей истории.



Федор Шутнов, первый олимпийский чемпион России (1960)



Последняя олимпийская медаль России в парусном спорте (1996)

**П**ервая (и единственная) золотая медаль россиянами была завоевана в составе сборной команды СССР на Олимпийских играх славным экипажем Тимира Пинегина и Федора Шутова в классе «Звездный» в 1960 году. В неофициальном командном зачете яхтсмены СССР были вторыми.

Прошло 12 лет, и бронзовой медалью Игр 1972 года порадовал Виктор Потапов (класс Финн). Удачной для россиян оказалась олимпийская регата 1976 года, хотя последняя гонка, к сожалению, несколько смазала картину успеха, оставив на финише практически без 100% медалей Бориса Будникова («Солинг») и Виктора Потапова («470»), а Андрей Балашов («Финн»), не удержав лидерства, стал «лишь» серебряным призером. Команда СССР опять была на второй позиции.

Олимпиада-80 принесла серебро Б. Будникову и бронзу А. Балашову, а команда СССР стала лучшей парусной командой мира.

Последний успех российских яхтсменов в олимпийской истории отмечен серебром Георгия Шайдуко («Солинг») в 1996 году. С тех пор удача покинула нас.

Итак, наиболее результативными оказались медальные 70-годы, когда россиянами в составе сборной команды СССР были завоеваны большинство медалей, а сама команда стала лидером мирового олимпийского парусного спорта.

Заметим, что здесь же расцвел и талант украинского гонщика Валентина Манкина, добавившего в общую копилку

успеха яхтсменов СССР свои три золотые и одну серебряную олимпийские медали.

Анализируя причины этих успехов, в подготовке лучших яхтсменов страны можно выделить основные новации, позволившие войти в элиту ведущих парусных стран мира того времени.

Первые победы аналитики во многом связывают с резким ростом объемов тренировочной работы в сборной команде, определяемым по количеству часов специальной подготовки на воде, числу пройденных миль и взятых стартов.

Поскольку советские яхтсмены с самого начала формирования сборной команды сразу же перешли на профессиональную подготовку (что правилами МОК в то время запрещалось), то относительно любительского паруса в остальном мире, когда люди занимались спортом в свободное от основной работы время, такие объемы и дали нам в короткое время ощутимое преимущество.

Естественно, конкуренты быстро с этим разобрались, взяли этот факт на вооружение, что и свело на нет достигнутое превосходство. Ведь нельзя же тренироваться по 24 часа в сутки!

Второй всплеск результативности можно объяснить существенной интенсификацией тренировочного процесса, т.е. увеличением количества выполняемых тренировочных элементов в единицу времени (элементов ОФП и СФП, стартов, поворотов и т.п.). К примеру, за одну тренировку на воде выполнялось в различных методических комбинациях

до сотни поворотов оверштаг и фордевинд. Это позволило довести исполнение элементов до полного автоматизма с высоким качеством в любых погодных условиях.

Такой подход требовал соответствующей функциональной и физической готовности яхтсмена, так как работа даже в средний ветер велась с интенсивностью ЧСС до 200 и более ударов в минуту.

Результаты 70-х напрямую связаны с приходом в команду тренером вначале молодежной, а затем и основной команды талантливого организатора Ю. В. Пильчина. Чело-



Слева направо: Дмитрий Шабанов, Георгий Шайдуко, Игорь Скалин – чемпионы мира 1996 года

век неординарный, ищущий, понимающий, как строить работу ведущих яхтсменов, смог консолидировать лучшее, что было в парусном спорте страны тех лет, привлечь научную мысль к поиску путей совершенствования подготовки. Была создана научно-исследовательская лаборатория проблем парусного спорта, результаты работы которой оперативно внедрялись в практику подготовки сборных команд страны.

Здесь впервые в истории мирового парусного спорта была исследована структура двигательной деятельности яхтсмена-гонщика, определена ее энергетическая характеристика в различных погодных условиях, выявлены ведущие двигательные качества яхтсменов разного амплуа, разработаны методы их эффективного развития. Также проведены исследования природы основных чувственных образов, присущих деятельности яхтсмена («чувство руля», «чувство крена», «чувство скорости», «чувство времени» и др.), определены пути их эффективного совершенствования. Были разработаны валидные тесты для контроля уровня готовности яхтсменов, изготовлены уникальные специализированные тренажерные устройства для совершенствования техники управления яхтой и развития специальных качеств спортсмена, средства инструментального контроля за состоянием материальной части судна.

В организационном плане была выстроена эффективная централизованная система круглогодичной подготовки яхтсменов высшей квалификации на четырехлетний олимпийский цикл с выходом на пик спортивной формы именно к Олимпийским играм, разработаны подробные индивиду-

альные годовые планы подготовки членов сборных команд с четким календарем участия в необходимых международных соревнованиях и плановыми заданиями по результатам на этих регатах.

Все было сделано в короткие сроки, удачно вписалось в практику подготовки сборных команд и синхронизировано с работой на местах.

Апробированные эффективные новации быстро внедрялись в подготовку яхтсменов всех уровней. Стали регулярными обучающие семинары для тренеров-практиков,



Первая сборная команда по парусному спорту новой России. США, 1993

ежегодно проходили научно-практические конференции, где делились опытом ведущие тренеры страны, научные работники, специалисты других видов спорта, помогая разобраться с тонкостями спортивной подготовки, психологии, физиологии, педагогики. Результаты работы регулярно публиковались в различных спортивных изданиях, методических разработках и были общедоступны. Все это стало базой, позволившей резко поднять результативность рейтинги.

К чему все эти воспоминания? Да для того, чтобы понять, что же необходимо делать, чтобы побеждать сегодня. Ведь утерянная преемственность и привела к низкому профессионализму сегодняшних специалистов, пытающихся столько лет безуспешно бороться с мировой парусной элитой.

После 1980 года к управлению сборной пришли другие люди. Отказавшись от многого того, что было сделано, они повели парусный «корабль» иным курсом, но уже не так успешно. Медали кончились. После провального выступления россиян на Олимпиаде-92 в Барселоне (лучший – Ю. Коновалов – 9-е место), впервые был объявлен конкурс на замещение вакантной должности Главного тренера сборной. Выбрали меня. Тяжелейшие «лихие девяностые» оставили команду практически без государственного финансирования. Стране в это время было не до олимпийских героев. С трудом собрав «остатки» бывшей сборной, я постарался перенести опыт 70-х в новую команду России – и что-то получилось. За год до очередной Олимпиады пошли

победы на чемпионатах мира и Европы, да и сама Олимпиада-96 в целом удалась. Была завоевана серебряная медаль в «Солинге» (Г. Шайдуко) и пятое место в «470» (Д. Березкин). Замечу, что на предыдущей Олимпиаде-92 эти же спортсмены были соответственно 11-м и 28-м. Этот факт еще раз показывает, что можем.

Но вот прошло еще почти 20 лет, а обнадеживающих результатов болельщики паруса России так и не увидели. Да и вряд ли в ближайшее время увидят, поскольку на Олимпиаду-2016 сборная команда ставит задачу завоевания только нескольких лицензий для участия в регате. О медалях теперь уже и не говорят.

Итак, что же делать. Надо же когда-то начинать – ставить великие цели и идти к ним. По моему мнению, начинать надо с глубокого анализа ситуации в мировом олимпийском парусе и состояния дел в России. Затем, определив перспективные направления, которые могут привести к победе, заняться поиском новых технологий создания результата. Это должно сопровождаться четкой, высокопрофессиональной организацией работы по развитию олимпийского яхтинга в России.



Ю. А. Ларин – главный тренер России 1992–2000 годов

Выделим три точки опоры, на которых стоит возводить новое здание:

совершенствование системы управления подготовкой спортсменов (современный спортивный менеджмент),

проведение исследований с целью поиска новых, эффективных направлений подготовки (новации),

введение в практику работы сборной команды новых технологий обучения и спортивного совершенствования (методика).

### **Итак: менеджмент – новации – методика**

Первое предусматривает организационные решения (создание центров подготовки, открытие полноценной специализированной кафедры парусного спорта и научно-исследовательской лаборатории проблем парусного спорта, совершенствование системы управления подготовкой сборной командой страны). Основные факторы – ресурсные, и особенной расшифровки не требуют. Существенный момент – необходим подбор квалифицирован-

ных исполнителей, которые смогут решать поставленные задачи.

Второе – в мировой парусной практике инновационный подход пока не очень развит, хотя в последнее время за рубежом появляются отдельные интересные наработки. В большинстве стран подготовка яхтсменов идет традиционным путем естественного отбора наиболее одаренных через многоступенчатую систему спортивных соревнований от клубного уровня до национальной сборной команды и дальнейшего их совершенствования. Там, где парус является массовым явлением, такой подход вполне оправдан, хотя и занимает значительное время. Это такой экстенсивный путь развития. В наших условиях, за неимением большой массовости занимающихся, это не будет эффективно и не будет способствовать ускоренному воспитанию дееспособных лидеров.

Существующая сегодня в России практика продвижения наверх иерархии лучших молодых спортсменов не всегда объективна, поскольку определяется не только природными талантами индивидуума, но и материальными и статусными возможностями его родителей.

Научить управлять яхтой и научить побеждать в гонках – разные процессы. Можно и медведя учить ездить на мотоцикле, но побеждать в «Формуле-1» могут только те, у кого для этого есть определенный природный потенциал, превращенный путем целенаправленных тренировок в знания и умения. Для победы сегодня нужны спортсмены с высочайшей мотивацией.

Перспективным видится применение на ранних этапах подготовки методов эффективной селекции наиболее одаренных молодых яхтсменов и последующая их профессиональная раскрутка. То есть такой интенсивный путь развития, сокращающий время достижения заданного результата.

Все мы рождаемся с сугубо индивидуальными способностями, а занятия парусным спортом, как всяким профессиональным делом, требует определенного уровня развития специальных качеств. К примеру, в различных классах судов требуются определенные антропометрические и физические характеристики: внешние данные спортсмена в классе «470» существенно отличаются от данных спортсмена в классе «Финн» как по весу тела, так и по росту, и это должно быть учтено в начале пути. Специфика парусного искусства, базирующегося на определенных ощущениях, ставит задачу их выявления на ранних этапах и соответствующего контроля в процессе развития (тактильных, вестибулярных, проприоцептивных и других), без чего сложно, а порой и не возможно освоить в необходимой мере «чувство руля, чувство ветра, крена, времени». Также важно в парусном спорте обладать «стальными нервами», иметь устойчивую психику, необходимую в позиционной тактической борьбе с соперниками, при взятии старта, устойчивости в экстремальных погодных условиях, что предъявляет высокие требования к психологическому состоянию яхтсмена.

Выявив и отобрав на начальном этапе перспективных спортсменов, далее необходимо переходить к технологии



Двукратный призер Олимпийских игр Андрей Балашов (1976, 1980)

выращивания талантов. Это творческий процесс, который строится на базе поиска и внедрения в практику работы новых, эффективных тренировочных методов и средств. Опять же при качественном управлении всем тренировочным процессом.

Парус – технический вид спорта, и достижение результата необходимо рассматривать как совершенствование всей системы «яхтсмен – судно», т.е. и самого спортсмена, и его яхты. Многие годы мировая практика основной упор делала на совершенствование материальной части, где применение современных технологий и развитое спортивное судостроение давали надежный и быстрый результат. Получив более быструю лодку, спортсмен получал и значительное преимущество в скорости. Благодаря переходу в политике олимпийских классов к монотипам с очень жесткими допусками и ограничениями в правилах класса, такое преимущество существенно уменьшилось, хотя определенные возможности всегда остаются.

Сегодня наиболее эффективным является подготовка самого спортсмена, управляющего этой материальной частью, за счет совершенствования учебно-тренировочного процесса путем поиска и внедрения в практику тренировочной работы более передовых эффективных методов и средств. Если же брать на вооружение лишь то, что уже используется другими, в лучшем случае можно их догнать, но никак не перегнать.

Вот некоторые перспективные направления, которые, по моему мнению, могут дать существенный прирост результата.

Одно из них – изучение вестибулярного аппарата спортсмена, разработка методов его совершенствования и адаптации к работе в условиях морской качки.

Другое связано с естественной асимметрией человека, которая, несомненно, сказывается на качестве управления рулем яхты на правом и левом галсах. Наши исследования показали, что скорость одной и той же яхты на разных галсах одинакового относительно направления ветра курса, заметно отличается, так же как и различны ощущения «чувства руля», измеренные для разных рук одного и того же



Сборная России на Олимпийских играх 1996 года. Саванна, США

спортсмена. Этот резерв скорости просто лежит на поверхности, и уменьшая это различие, используя не только естественные тренировки на воде, но и эффективные методы с применением несложных тренажеров, в короткие сроки можно достичь заметного результата.

Известно, что современные парусные конструкции требуют людей с высоким уровнем развития таких физических качеств, как ловкость и координация. Здесь широкое поле как для поиска средств отбора наиболее перспективных, так и путей их совершенствования.

Актуальны и требуют своего широкого применения вопросы систематического контроля за нагрузками спортсменов и современных методов их быстрого восстановления.

Для совершенствования второго компонента системы «яхтсмен – судно» – самой лодки – необходима глубокая аналитическая работа по сбору и изучению информации о передовых мировых разработках в области материальной части, используемой мировыми лидерами, внедрение эффективных экспресс-методов количественной оценки ее состояния и отбора лучших образцов с оперативной закупкой.

С точки зрения организации тренировочного процесса, как показывает практика парусного спорта, наиболее перспективна централизованная круглогодичная подготовка, которая должна гибко сочетаться с возможностями индивидуализации тренировочного процесса, особенно на стадии высшего спортивного мастерства.

Каждая тренировка должна быть конкретно спланирована на развитие и совершенствование того или иного качества спортсмена, элемента управления яхтой, синхронизации взаимодействия в экипаже, на повышение скорости движения яхты.

Основным поставщиком новых идей, двигателем всего процесса должна стать комплексная научная группа при сборной команде, так, как она и была задумана изначально, и при правильной организации это должно дать тот самый высший спортивный результат. Так получалось ранее и, несомненно, получится и сейчас.

Надо идти вперед! Только там победы!