

## Регионы просят огня

Международная федерация парусного спорта установила рекорд по переименованию в течение последних 25 лет. До 1996 года она называлась IYRU (International Yacht Racing Union) – международный союз яхтенных гонок. Это наименование не вызывало дискомфорта с момента создания в 1907 году в течение 90 лет. В 1996 года союз трансформировался в ISAF (International Sailing Federation) – международная федерация плавания под парусами. Парусные доски уже не подходили под категорию яхт, для них даже пришлось писать специальные правила. Хочу специально подчеркнуть, что «sailing» дословно именно это, а не «парусный спорт», как у нас принято переводить. Если вы вышли покататься на яте, это тоже «sailing». На спорт здесь намекает слово «федерация».

Но и от него избавились в 2015 году, переименовавшись в World Sailing, подмяв под себя все, что, так или иначе, шевелится на воде под парусом или его подобием в мире.

Изменения коснулись не только формы, но и содержания.

Во-первых, в 1996 году существенно изменились правила парусных гонок. Если раньше были четко очерченные «красные линии» как «правый-левый галсы», «мачта на траверзе» для ограничения права на приведение, то введением новых правил с 14 по 16 судьи получили возможность трактовать право маневра и дороги по своему усмотрению. Тем самым, ISAF и ее представители в качестве судейского корпуса получили значительные права влиять на результат соревнований.

Первый скандал произошел уже на Олимпиаде 2000 в Сиднее, когда в результате сомнительных решений ампаиров из плей офф выбыл сначала наш экипаж «Солинга» в феерическом составе Георгия Шайдуко, Олега Хоперского и Андрея Кирилюка. А затем та же участь постигла Йохана Шумана.

Еще больших метаморфоз претерпело правило относительно средств движения. В старых правилах оно занимало в книжке полстраницы, где был сформулирован основной принцип – двигаться только с использованием даров природы, не включая дополнительные средства движения, а также ограничения действий при выходе на глиссирование. Сейчас это несколько страниц текста в самих правилах плюс брошюра трактовок. Идея, что нельзя двигаться за счет «дополнительного двигателя» растворилась в этом бреде.

Ампайры внимательно считают «роки», «пампы», «флики» и прочее, им до лампочки – продвигается лодка быстрее или нет.

А введение прямого судейства этого правила привело к экспансии нарушений. Раньше гонщики следили друг за другом и сами регулировали ситуацию. Чаще всего окликом, реже веслом. Да и при подаче протеста свидетели были дружны и солидарны в отношении хама. Сейчас этого практически нет. Все считают, что следить за средствами движения – прерогатива судей. Не пойман – не вор. Гонщики становятся солидарны все вместе, включая нарушителей, против судей, которые не всегда могут объять необъятное.

Но самое занятное коснулось политики олимпийских классов. Раньше время от времени были изменения, но они касались однотипных лодок. В последние десятилетия Международная федерация парусного спорта объявила на Олимпиадах войну парусному спорту. В Олимпиадах уже нет килевых яхт, и лишь 3 вида программы из 10 представляют собственно парусный спорт, как он был задуман в свое время. Кстати, только эти лодки («470» и «Лазер») обладают мореходностью, позволяющей соревноваться в любых условиях волны и ветра. Все остальные только при условиях «от и до». И кому это все надо?

Почему сто лет фехтуют, используя только рапиры, сабли и шпаги? Почему не вводят фехтования на дубинах, прутьях, кнутах и т.д.? Почему в спортивной гимнастике одни и те же 6 снарядов у мужчин и 4 у женщин? Почему программа легкой атлетики сто лет одна и та же?

Это вопрос к World Sailing. Следующим этапом остается загнать всю олимпийскую программу под крышу аквапарка.

В этих условиях политика нашей федерации в развитии олимпийских классов, основанная на неукоснительном соблюдении заграничной моды, вызывает большие сомнения. Вот приехали мы в этом году в Минск на открытый чемпионат Республики Беларусь. В программе только «470», «Лазер», «Лазер-радиал» и парусные доски. Логично. Взять Хорватию, у которой полстраны – сплошной пляж. И там «470», «Финн», «Лазер». Хотя Хорватия выигрывала чемпионат мира в «49-ом». Но у них есть Фантела. После выигрыша Олимпиады на «470» он просто сел на «49-й» и выиграл, продемонстрировав, между прочим, разницу в уровне классов. Уровень «470», как класса с наивысшей конкуренцией среди «двоек» несомненно выше.

В этом и ответ на вопрос – что следует развивать? Все олимпийские классы, следуя в фарватере бредовых идей международной федерации, или яхтсменов, хорошо обученных, готовых к жесткой конкуренции?

Вот сколько лодок приняли участие в последнем чемпионате России

Класс	Количество лодок
470	21
Лазер	35
Лазер-радиал	25
IQF мужская	19
IQF женская	11
Накра	7
49	4
49 FX	7

Это, если хотите, голосование регионов. Надо сконцентрировать свои усилия в подготовке в тех классах, которые есть на местах – в клубах и школах.

Совершенно очевидно, что формировать сборную команду страны по принципу равного представительства классов едва ли логично. Тем более в

условиях нынешней международной изоляции, когда работа на сборах - основная функция деятельности сборной команды.

В этой обстановке логично было бы возложить подготовку в «экзотических» классах на организации, которые они представляют. Катание отдельного экземпляра на тренировке сборной команды выглядит малоуместным.

А вот количество лодок в массовых классах надо увеличить – вместе с резервом до 6-8. И привлекать к тренировкам сборной всех желающих со своими тренерами за счет командующих организаций, как мы это практиковали в молодежной сборной команде СССР. Эффективность таких тренировок значительно вырастет.

И еще. При относительной массовости классы «470» и «Лазер» в школах и клубах пребывают в ограниченном количестве. А вот «Лучей» там много. Настала пора реабилитировать и этот класс.

В 1992 году мы со Станиславом Александровичем Орешкиным создали Российскую ассоциацию международного класса яхт «Лазер», а в мае 1993 году получили официальное свидетельство о регистрации в Минюсте РФ. Это первая спортивная организация парусного спорта, официально зарегистрированная на таком уровне, ВФПС была зарегистрирована на год позже.

Основной нашей целью было продвижение талантливой молодежи в этом относительно простом классе на международной арене. И эта цель была успешно достигнута, дав стране Андрея Кирилюка, Владимира Крутских, Максима Семерханова, Валерия Ушкова, Максима Семенова, Татьяну Веселову, Алексея Крылова, Евгения Чернова, Эдуарда Скорнякова, Дмитрия Терешкина, Дмитрия Бондаренко и многих других. Большую помощь оказали в развитии класса Владимир Алексеевич Воейков, Владимир Викторович Денисов, Виктор Васильевич Сорокин, Игорь Андреевич Малетин.

На ежегодных собраниях международного класса «Лазер» (где мы сразу получили право решающего голоса, Украина – только совещательного) нам постоянно ставили в упрек класс «Луч». Особенно после скандала, когда поляки, получив лодки «Луч» из Таллина взамен на паруса, которые они шили к «Лучу» еще при СССР, выставили это произведение на международной выставке под вывеской «Лазер».

Мы отбивались за счет того, что не мы их делаем, а то, что сделано, куда девать? В первых правилах класса «Луч» даже было сказано, что это лодка постройки Таллинской спортсудоверфи. Но умельцы в России стали сначала робко, а потом все чаще строить «Лучи». Хорошо, что это самостоятельное строительство взял под контроль Юрий Игнатьевич Дегтярев, вогнав его в определенные рамки. Сегодня «Луч» – самый массовый класс в России. И пора возвращать его в олимпийскую семью.

В СССР были времена, когда в классе «Летучий голландец» проводились чемпионаты страны по группе А и Б. Первая представляла импорт, вторая – лодки отечественной постройки. «Луч» по сути это «Лазер» отечественной постройки, точная его копия.

«Луч» может оставаться в своей программе, а вот включить 3-4 лидеров в резерв сборной было бы неплохо. И на сборах они могли бы нормально работать вместе с «Лазерами».

Именно конкурентоспособные классы являются двигателями уровня парусного спорта. Конкурентоспособность можно поднимать двумя способами – увеличением общего количества лодок и концентрацией сил в одной точке. В СССР после «Оптимиста» и «Кадета» выбор был небольшой – все одиночки на «ОК», все двойки на «420». «Скудность выбора» на самом деле позволяла всем сильнейшим конкурировать друг с другом. Здесь работали сразу оба фактора – и количественный, и качественный. Это позволяло держать высокий уровень на внутренней арене без международной практики. Любой экипаж, даже впервые выезжая за границу, выглядел достойно.

Выше я назвал имена спортсменов, сложившихся в мастерах в классе «Лазер». Это пример концентрации перспективных яхтсменов в одной точке. Они позже не потеряются и в «470», и в «Торнадо», и в «Финне», и в «49-ом», и в «Накре», и в «Драконе», и в «Эмке».

Сегодня у нас нет такой массовости парусного спорта, как это было в СССР. Остается только концентрация сил в нужных точках. Это важно начинать с юниорских классов. Чему и у кого можно научиться в юношеской «Накре» или «49-ом»? Желание получить «бронзулетку» среди 2-5 лодок? Настоящие чемпионы воспитываются не по принципу наименьшего, а по принципу наибольшего сопротивления.

Остается вопрос – кто должен рулить всем этим? Во времена СССР вертикаль от сборной страны до Министра спорта (тогда председателя Госкомспорта СССР) была максимально короткой. Старшие, затем главные тренеры (они же руководители отделов по видам спорта) – начальники Управления – руководство Госкомспорта. Федерации занимались судейством, развитием и детским спортом. Развал СССР дорого обошелся именно российскому спорту.

Во всех союзных республиках были спорткомитеты. Они спокойно продолжили руководить спортом уже на уровне независимых стран. В Москве же оказалось два органа – Госкомспорт СССР и Госкомспорт РСФСР. В первом были собраны ведущие специалисты по всем видам спорта, которые неоднократно выигрывали командой страны Олимпиады и зимой, и летом. Во втором руководили развитием региона.

Поскольку ликвидировали СССР, то под раздачу попал именно элитный орган со всем своим высококвалифицированным составом. Руководство олимпийской подготовкой передали общественности – ОКР и федерациям. Справиться с задачей удалось далеко не всем видам спорта. Госкомспорт России сначала занимался подготовкой резерва, но потом приступил к участию в подготовке основных команд, главным образом финансируя их из бюджета и изданием методических брошюр.

Самое неожиданное преобразование случилось с Союзспортобеспечением, основной функцией которого было снабжение сборных команд экипировкой и инвентарем. Переименовавшись в Центр спортивной подготовки сборных команд России, они добавили к своему основному профилю по выдаче фирменных штанов еще и руководство самими командами.

Итак, сегодня подготовкой олимпийской команды занимается аж четыре инстанции – ОКР, Минспорт, ЦСП и федерация. Если у семи нянек дитя без глаза, то каким органом рискует дитя у четырех, сказать трудно. Также не просто и разделить ответственность за успехи или неудачи.

Одно очевидно, что в этой структуре парусный спорт нужен в первую очередь федерации. Именно здесь должны формироваться направления развития, стимулирование этих направлений принятием необходимых положений и принципов, которые необходимо отстаивать в остальных инстанциях.

Парусный спорт считается олимпийским, однако, это не совсем так. К олимпийской подготовке следует отнести только сами олимпийские классы и путь от детского и юношеского спорта до основной команды. Большую часть программы парусных соревнований в стране представляет неолимпийский спорт. И это нормально. Парусный спорт за последнее время получил большую популярность не только среди тех, кто с детства им занимался, но и среди зрелого поколения, с удовольствием участвующих в регатах на больших яхтах не только на акваториях страны, но и за рубежом.

И то, что федерация уделяет большое внимание этой массовости, очень хорошо. Олимпийская составляющая, небольшая по количеству, но важная для развития уровня парусного спорта в стране, требует особого подхода. Далеко не всегда руководство федерации и сборной команды находят взаимопонимание. Роль члена Президиума федерации, который отвечает за спорт высших достижений, тоже весьма туманна.

Мне кажется, что создание органа федерации, который смог бы квалифицированно оказать помощь сборной команде страны, назрела. При этом руководство командой нельзя забирать у главного тренера. Он несет персональную ответственность за решения, которые принимает. Что до созданного органа федерации, то его функции, с одной стороны консультативные, помогающие тренерскому штабу выработать правильную политику в решении конкретных задач, исходя из реальных условий. А с другой стороны, это экспертный совет, предоставляющий Президиуму федерации свое видение и оценку действия тренерского штаба по реализации тех или иных задач.

К тому же не надо каждый раз формировать некую конкурсную комиссию для обсуждения программ главного тренера. С этим спокойно справится созданный орган федерации. А вот конкурс тренера по резерву я бы не проводил. Программа подготовки резерва должна вписываться в концепцию главного тренера. При его избрании, сам главный тренер мог бы предложить кандидатуру тренера по резерву, который разделяет его позицию и будет работать в тандеме.

И несколько слов о принципах оценки выступления экипажей. В первую очередь, в олимпийской системе. В недавние годы престиж регат внутри страны, кроме официального чемпионата и Кубка, был невысок. Члены сборной команды предпочитали зиму проводить за границей, и система отбора в команду это позволяла.

Вспоминаю конец 80-х годов. Тогда появились первые компьютеры РС, на которых мне удалось реализовать давнюю идею – считать результаты соревнований с использованием систем управления базами данных. В результате база всех участников всесоюзных соревнований накопила более 1200 человек.

Эта система не только позволяла быстро вводить список участников. Введение уже нескольких букв фамилии сразу давало список кандидатов, из которых оставалось выбрать нужного, провести коррекцию данных. А в случае отсутствия база обогащалась еще одной записью.

Главное – она позволяла подвести годовой итог по всем регатам. Выглядело это так:

**РЕЙТИНГ**  
**участников всесоюзных соревнований в классе «470»**  
**по итогам 1989 года**

№	Фамилия, имя	Сочинская регата	Слава Севастополя	Кубок СССР	Балтийская регата	Чемпионат СССР	Черноморская регата	Очки
1	Иванов Иван Петров Петр Васильев Василий	1 *	2 *	2 *	1 *	1 *	1 *	1256

Подбиралась формула подсчета очков с учетом коэффициентов регаты. Шкотовые отмечались звездочкой, сразу видна их роль в результате.

Международная федерация использовала эту идею на десятки лет позже, введя свой рейтинг в олимпийских классах.

Сегодня, когда ездить стало некуда, этот рейтинг снова становится актуальным. Не только для отбора в сборную команду. Каждый спортсмен, найдя себя на какой-то строчке, будет, во-первых, ощущать себя членом этой большой семьи, а, во-вторых, думать, как подняться по этой лестнице.

И если география участия во всероссийских соревнованиях, увы, ограничивается в основном европейской частью страны, то, добавив столбик в рейтинг, куда включим лучший региональный результат (чемпионат округа, области), расширим географию до всей страны. И спортсмен, даже не выезжая за пределы своей области, окажется в одном протоколе с мастерами международного класса.

Может, это соседство будет стимулом для него к очной встрече?

