

Школа ПАРУСНОГО СПОРТА

МОСКВА «ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ» 1981



(компьютерная обработка Кузнецов Ю.В.

Парусный спортивный клуб «Авиатор» г. Сочи)

Часть 2

СОДЕРЖАНИЕ

1.	<u>ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА</u>	1
2.	<u>ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА</u>	3
3.	<u>ОЦЕНКА ПОДГОТОВЛЕННОСТИ ЯХТСМЕНА</u>	4
4.	<u>ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЯХТСМЕНА В ПРОЦЕССЕ ТРЕНИРОВКИ</u>	11
	<u>КООРДИНАЦИЯ ДВИЖЕНИЙ</u>	12
5.	<u>МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ</u>	14
5.1.	<u>ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ПОДГОТОВКИ</u>	14
5.2.	<u>ПОСТРОЕНИЕ ЗАНЯТИЙ</u>	15
5.2.1.	<u>ПЕРВЫЙ ГОД ПОДГОТОВКИ</u>	17
5.2.2.	<u>ВТОРОЙ ГОД ПОДГОТОВКИ</u>	19
5.2.3.	<u>ТРЕТИЙ ГОД ПОДГОТОВКИ</u>	21
5.2.4.	<u>ЧЕТВЕРТЫЙ ГОД ПОДГОТОВКИ</u>	22
6.	<u>ОЦЕНКА И САМООЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ТРЕНИРОВОК И ГОНОК</u> ...	25

1. ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

Физическая подготовка яхтсмена имеет существенное значение. В среднем она составляет 30—20% всего объема подготовки: в первый год тренировок объем физической подготовки—около 40% общего объема занятий, а к четвертому году снижается до 20%. Это вызвано тем, что в первые годы яхтсмены меньше занимаются специальной подготовкой. Продолжительные занятия собственно парусным спортом не развивают тех физических качеств, которые необходимы при управлении яхтой в крепкий ветер, в условиях шторма и т. д. И хотя в подобные суровые условия яхтсмен попадает сравнительно редко, но физически он должен быть готов к ним всегда, иначе не справится с судном.

Так как в деятельности яхтсмена при управлении судном немало особенностей (сложная координация движений на постоянно качающейся опоре, преобладание статических усилий большого количества мышц, периодические кратковременные усилия циклического характера—при поворотах, перенастройке судна и т. п.), от спортсмена требуется разносторонняя физическая подготовленность.

В течение года объем и интенсивность физической подготовки значительно меняются: зимой увеличиваются, а во время тренировок на воде снижаются.

Комплексное занятие по общей и специальной физической подготовке—120—150 мин.

Подготовительная часть — 20—30 мин.:

а) спортивная ходьба, переходящая в бег на носках, на наружной и внутренней сторонах стопы, в полуприседе — 250—400 м;

б) упражнения в ходьбе на внимание, перестроение, координацию; поочередное поднятие рук под счет; внезапное изменение направления и т. п.;

в) упражнения на месте для мышц рук, туловища, ног у гимнастической стенки, с набивными мячами, парные и т. п.

Время для каждой группы упражнений распределяется следующим образом: ходьба—10%, бег—20—30%, общеразвивающие 50—70% общего времени подготовительной части занятия.

Основная часть — 90—110 мин.:

а) координационные упражнения на тренажерах, имитирующие откренивание, передвижение по судну, удержание статических положений, выбирания шкотов с отягощением в чередовании с упражнениями на равновесие и т. п.;

б) игра в волейбол, баскетбол, в бадминтон или настольный теннис правой и левой руками.

Время распределяют следующим образом: специальные упражнения — 60—70%, игровые—40—30% общего времени основной части занятия.

Заключительная часть—5—7 мин.:

легкий бег, упражнения на расслабление, ходьба, координационные упражнения на ходу.

Занятие с силовой направленностью — 45—60 мин.

Подготовительная часть—10—15 мин.:

а) ходьба, переходящая в бег, имитация лыжного хода, подскоки с маховыми движениями руками;

б) общеразвивающие упражнения в среднем темпе (с усилием, составляющим 60% максимального).

Время распределяется таким образом: ходьба—5%, бег—10%, развивающие упражнения—85%.

Основная часть—35—45 мин.:

а) упражнения в парах с сопротивлением (усилия до 50% максимального). Эти упражнения чередуют с обще развивающими, выполняемыми в более высоком темпе (60% максимального, ускоряя до 10% темп обычной нормы), а продолжительность упражнений сокращается примерно на 60%;

б) упражнения с отягощением (эспандер в сочетании со штангой, гантелями), занятия на тренажере (имитация выбирания шкотов);

в) упражнения, имитирующие откренивание (лазание, подтягивание, упражнения с набивными мячами, удержание ног в положении угол в висе на перекладине—70% максимального усилия), в чередовании с максимальным расслаблением.

Заключительная часть—5—7 мин.: легкий бег, переходящий в ходьбу с встряхиванием рук, ног, расслаблением всех мышц.

Занятие темповой направленности—45—60 мин.

Подготовительная часть—15—20 мин.: спокойная ходьба, в ходьбе упражнения на внимание, бег трусцой, бег с высоким подниманием бедра. Основная часть—30—40 мин.:

а) бег 400—500 м в нарастающем темпе, чередование бега с подскоками;

б) прыжки в длину, общеразвивающие упражнения на месте в темпе, составляющем 50% максимального;

в) игра в баскетбол, бадминтон, настольный теннис правой и левой руками.

Время распределяется таким образом: бег—40%, общеразвивающие упражнения—20%, игры—40% общего времени занятия.

Заключительная часть — 5—7 мин.: легкий бег трусцой, переходящий в быструю ходьбу, спокойная ходьба с движениями на расслабление.

Занятие с координационной направленностью— 45—60 мин.

Подготовительная часть — 10—15 мин.: ходьба на внутренней и внешней сторонах стопы, на пятках, на носках, легкий бег, переходящий в быструю ходьбу.

Основная часть — 30—45 мин.:

а) ходьба на месте с упражнениями на внимание, перестроение на ходу, повороты под счет;

б) асимметричные упражнения для рук;

в) метание мяча в цель на среднем расстоянии, подбрасывание и ловля мяча, упражнения на равновесие, на растягивание мышц;

г) элементы вольных упражнений из комплексов гимнастических упражнений;

д) упражнения с предметами (гимнастическая палка, булавы, скакалка и т. п.).

Заключительная часть — 5—7 мин.: ходьба, движения на расслабление.

Занятиям, развивающим координацию, следует придавать особое значение, так как значение координации в парусном спорте чрезвычайно велико. Это связано с постоянной качкой, отсутствием ритмических движений. Чем более разнообразны упражнения, чем чаще они чередуются, тем шире диапазон координированных движений в практике яхтсмена.

Упражнения для развития координации движений лучше всего использовать в начале основной части занятия по общей физической подготовке, а также в промежутках между силовыми и статическими упражнениями.

В утренней зарядке, ориентированной на развитие координации, упражнения на координацию составляют 50—60%, в силовой—20—30%, а в темповой—35—45%. Упражнения на координацию могут выполняться с отягощениями, без отягощения в быстром темпе, а также без особых физических усилий, но осложненных последовательностью и сочетанием движений.

Поскольку основные силовые, темповые и общеразвивающие упражнения очень распространены, мы приводим только мало распространенные.

Контролируют правильность дозировки нагрузки по пульсу.

Учитывая, что у яхтсменов при плавании в сильный ветер пульс достигает 180—190 уд. в 1 мин., а при интенсивных занятиях физической подготовкой — 130—160 уд. в 1 мин. целесообразно в занятиях с силовой направленностью интенсивность доводить до 120—140 уд. в 1 мин., со скоростной—130—150, а в занятиях, направленных на развитие координации движений,—90—110 уд. в 1 мин.

Общие методические указания. В занятиях по физической подготовке необходимо прежде всего следить за правильным дыханием. Яхтсмены должны выработать умение делать полный выдох, не задерживать дыхание во время выполнения упражнений на тренажерах, научиться выдерживать правильный ритм дыхания во время выполнения обще развивающих упражнений.

При использовании в занятиях других видов спорта (спортивные игры, лыжи, плавание и т. д.) рекомендуется освоить максимальное количество приемов, научиться качественно их выполнять. Это не только расширяет двигательные возможности спортсмена, но и развивает творческое отношение к делу, которым он занимается.

Методические приемы, направленные на развитие координации
(по Д. Харре, ГДР)

Методические приемы	Примеры
Необычные исходные положения для выполнения упражнений	Прыжки в длину или глубину, стоя спиной к направлению прыжка
Зеркальное выполнение упражнений	Метание диска слабой рукой. Боксирование в правосторонней (непривычной) стойке. Выполнение гимнастических упражнений в обратном порядке (в непривычную сторону)
Изменение скорости или темпа движений	Выполнение комбинаций упражнений в ускоренном темпе
Изменение пространственных границ, в пределах которых выполняется упражнение	Уменьшение игрового поля в футболе, гандболе, волейболе и т. д.
Изменение способа выполнения упражнения	Выполнение прыжка в длину вперед, назад, в сторону, на одной ноге, на обеих ногах и т. д.

Усложнение упражнений посредством добавочных движений	Выполнение опорного прыжка через гимнастический снаряд с поворотом перед приземлением. Метание диска, молота, набивного мяча с петлей со многими поворотами.
Комбинирование упражнений, в том числе и без предварительной подготовки	Применение новой техники в соединении с ранее изученными приемами. Выполнение гимнастических комбинаций «с листа»
Изменение противодействия упражняющихся (в игровых видах спорта и единоборствах)	Применение различных игровых тактических комбинаций. Проведение игры или поединка (бокс, фехтование, борьба) с различными противниками
Создание привычных условий, выполнение упражнений, используя естественные особенности места	Проведение беговых упражнений по сильнопересеченной местности. Усложнение трассы слалома. Гребля на воде с бурным течением. Применение снарядов различного веса при ветре. Использование разных покрытий (бетон, трава, паркет, гаревое покрытие, тартан и т. д.). Гимнастические упражнения на различных снарядах и т. п.

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

В парусном спорте теория занимает особое место. Совершенно невозможно представить себе яхтсмена-новичка, пришедшего в группу спортивного совершенствования без предварительной подготовки в школе рулевых. Без этой подготовки, не зная специальной терминологии, он просто не сможет общаться с другими спортсменами.

Каждая тренировка по специальной подготовке яхтсмена начинается и кончается теорией. Прежде чем начинать тренировку, надо знать, что и когда делать. После тренировки необходимо обсудить все проделанное, наметить действия на будущее, и здесь без знания теории не обойтись. Насколько серьезно поставлена теоретическая подготовка, настолько быстро и прочно усвоит спортсмен учебный материал. В учебном процессе теория предшествует практике, спортсмены заранее знают основное направление их подготовки, цели и задачи на месяц, декаду, неделю, день.

Теоретическая подготовка обычно занимает пятую часть общего объема подготовки в год. Эффективной формой пополнения теоретических знаний являются разборы тренировок и гонок. Чаще всего они проводятся в учебном классе, где есть доска для демонстрации различных ситуаций, возникших в гонках, макеты яхт, знаков и т. п.

Разбор, как правило, длится не более часа и состоит из трех частей. Первая часть занимает 2—3 мин. В это время проверяется наличие всех участников. Тренер, в случае необходимости, делает замечания, касающиеся вооружения судов, спуска их на воду и своевременного прибытия занимающихся на место прошедшей тренировки, затем вкратце напоминает задание предстоящей тренировки.

Вторая часть длится 15—20 мин. (время зависит от количественного состава группы). Тренер по очереди предоставляет слово каждому члену экипажа (2—3 мин.). Яхтсмен должен огласить результаты заполнения таблицы самооценки.

В некоторых случаях ему дается возможность вкратце объяснить причины ошибок. В экипаже со шкотовыми первыми высказываются матросы. В случае необходимости тренер может уточнить какой-то вопрос или сразу высказать мнение о той или иной ошибке.

После того, как все высказались, тренер подводит итог беседе, дает индивидуальные советы по устранению ошибок, вкратце напоминает о задачах следующей тренировки.

Третья часть разбора длится 20—30 мин. В это время тренер, приглашенный специалист или просто кто-либо из яхтсменов, хорошо знающих какую-либо дисциплину, проводит занятие по одной из намеченных тем — политинформация, методика тренировки, вопросы психологии, иностранный язык либо демонстрирует кинофильм, фотоматериалы и т. п.

Методические замечания. При проведении разбора сразу после тренировки или спустя некоторое время необходимо учитывать, что спортсмены утомлены и им трудно сосредоточиться. Поэтому выступление тренера должно быть кратким, конкретным.

При проведении разбора на следующий день или через день перед очередной тренировкой время первой части следует немного увеличить, чтобы спортсмены смогли припомнить, как, в каких условиях она проходила. Задачу на следующую тренировку целесообразно поставить перед спортсменами в самом конце второй части разбора.

После участия группы в ответственных соревнованиях рационально проводить только разбор самих гонок, не касаясь теоретических тем, не относящихся к данному конкретному вопросу. Это несколько сократит общую продолжительность разбора.

Как во время тренировок, так и во время участия в соревнованиях тренер проводит с яхтсменами индивидуальные консультации, для которых необходимо отводить специальное время. По мере повышения квалификации яхтсменов значение их растет и они становятся важной формой работы с членами сборных команд.

ОЦЕНКА ПОДГОТОВЛЕННОСТИ ЯХТСМЕНА

Стабильно высокие результаты в соревнованиях— это та основная цель подготовки яхтсменов, во имя достижения которой уходят годы кропотливого труда тренеров и спортсменов.

Как заранее узнать уровень потенциальных возможностей того или иного яхтсмена? Этот вопрос интересует многих. Дать на него безошибочный ответ нельзя. Но работа такого плана ведется. Сейчас уже существует многофакторная система, задача которой — обеспечить отбор наиболее перспективных спортсменов.

Бригада Центрального спортивного клуба ДСО профсоюзов под руководством автора книги провела работу, направленную на выявление потенциальных способностей яхтсменов. На основании полученных данных мы разработали принципы многофакторной оценки подготовленности яхтсмена (по пятнадцати компонентам обследования). Методикой предусмотрена оценка яхтсменов от 16 до 26 лет, но она может быть использована и для яхтсменов более старшего возраста. Яхтсмены 16—19 лет именуются перспективными

(сокращенно ПС), спортсмены 20—25 лет считаются олимпийским резервом (сокращенно ОР) и в возрасте от 26 лет—как олимпийский контингент (сокращенно ОК).

Методика оценки выполнения тестов

Тест 1: с помощью кистевого динамометра определяются показатели правой и левой руки; сумму их складывают и подсчитывают число баллов. В каждой строчке слева указана контрольная цифра результата теста, а справа отдельно для ПС, ОР и ОК указано количество баллов, соответствующее фактическому показателю. Количество полученных баллов выписывают для каждого спортсмена. Аналогично обрабатывают и другие показатели.

Тест 2: с помощью станового динамометра или штанги определяется становая сила. Для зачета штангу достаточно оторвать от опоры.

Тест 3: удерживание позы откренивания. Время учитывают с того момента, когда ноги, туловище и голова спортсмена окажутся в горизонтальном положении. Позу испытуемый удерживает до отказа. Опора (сиденье) должна быть удобной и мягкой (можно использовать обычный стул, скамейку или табуретку).

Тест 4: реакция на световой сигнал. Измеряются с помощью электрического секундомера с момента зажигания светового сигнала испытуемым до момента его выключения испытуемым (нажатием кнопки, соединенной с электро секундомером).

Тест проводят пять раз правой и пять левой рукой.

Инструкция к тесту 4. Возьмите в правую руку кнопочный выключатель. Сейчас будет зажигаться электролампа. Лампа зажигается. Вам необходимо возможно скорее погасить ее нажатием кнопки и не отпускать кнопку, пока не разрешат. Необходимо выключить свет как можно быстрее (два раза эксперимент проделывают для тренировки). После пяти испытаний реакции правой руки, сигнал повторяется для левой руки. Вопросы есть?

Тест 5: определение координации движений рук. Испытуемого подводят к щиту с двухцветными мишенями и знакомят с инструкцией (рис. 88, а).

Инструкция к тесту 5. Перед вами щит с восьмью мишенями (рис. 88, б) — четыре черного и четыре красного цвета. Вам надо подойти к щиту с левой стороны и встать боком так, чтобы вы могли, не сходя с места, свободно дотронуться указательным пальцем правой руки до центра каждой черной мишени. Затем надо пять раз проделать то же самое с закрытыми глазами. Открывать глаза можно после каждого прикосновения к мишени. Первые четыре мишени надо указать по возрастающим цифрам, пятой надо указать цифру 1. После того, как вы покажете все мишени правой рукой, надо встать к щиту правым боком и проделать то же самое левой рукой, касаясь только красных мишеней. Старайтесь попадать возможно ближе к центру. Вопросы есть?

Экспериментатор учитывает отклонение прикосновения пальца от центра. По сумме отклонений двух рук по таблице определяют оценку.

Инструкция к тестам 6 и 7. Сейчас вам необходимо повторить упражнение 4 и 5 одновременно. Подойдите к щиту с мишенями и встаньте к нему левым боком. В левую руку возьмите кнопку выключателя. Указательным пальцем правой руки надо дотронуться до центра каждой черной мишени с цифрами по нарастающей, затем при включении лампы большим пальцем левой руки погасить лампу и одновременно закрыть глаза, а правой

рукой попасть в мишень. Тест выполняют пять раз в основной стойке, руки опущены. После этого вы должны повторить тест, но уже другой рукой и указывать красные мишени. Вопросы есть?

Экспериментатор фиксирует время выключения светового сигнала и величину отклонения пальца яхтсмена от центра мишени. Устойчивость реакции на сигнал сравнивают с аналогичным тестом без попадания в мишень (тест 4).

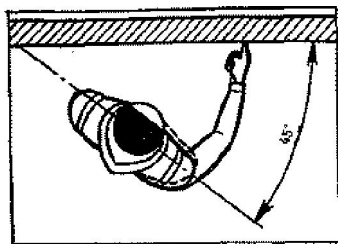


Рис. 88. Положение яхтсмена по отношению к мишеням

Устойчивость координации движений рук (тест 7) сравнивают с аналогичным упражнением без временной реакции на сигнал (тест 6).

Тест 8: определение мышечного чувства. Используют пружинный динамометр, рассчитанный на 10 и более кг.

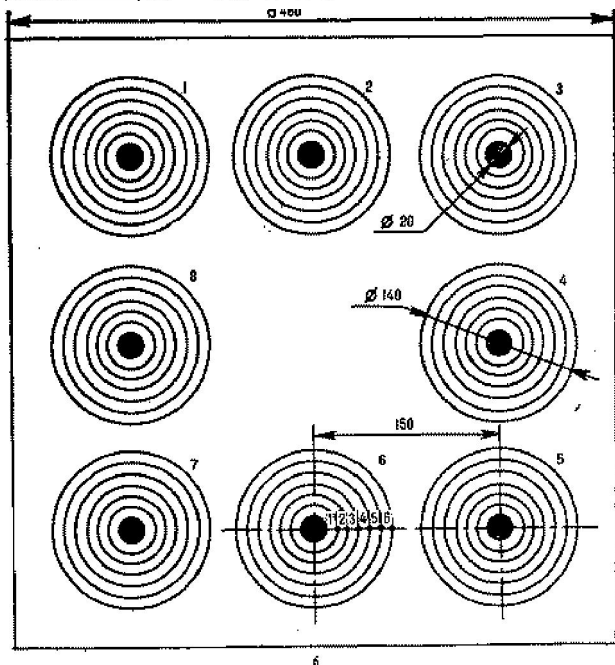
Инструкция к тесту 8. Вы видите динамометр (показывают динамометр). Сейчас вам предстоит натянуть ручку динамометра на себя с усилием в 2 кг. Затем надо проделать то же самое с закрытыми глазами. Экспериментатор будет изменять напряжение пружины. Вы должны ответить на вопрос, когда по вашему мнению, усилие будет равно 2 кг. Затем вам надо определить, когда усилие достигает 4 и 8 кг. Сначала тест выполняют правой рукой, потом левой. Вопросы есть?

Экспериментатор фиксирует по два отклонения усилий спортсменов на

каждый вес: 2, 4, 8 кг. Получится 12 измерений—6 для правой руки и 6 для левой. Результат суммируют и по таблице переводят в баллы.

Инструкция к тесту 9. Сейчас вам будет показана таблица (экспериментатор 1—2 сек. показывает таблицу). На ней вы видите цифры черного и красного цветов. Вы должны назвать черные цифры в возрастающем порядке — от 1 до 25, а красные в убывающем — от 24 до 1 (заметьте, что красных чисел всего 24). Причем, каждый раз вы называете два числа: одно черное, другое красное. Например, первое число 1, красное 24, затем черное 2, а красное 23 (обычно обследуемый сам говорит: «Красное 23»). Цвет называть не нужно, только числа. Старайтесь работать как можно быстрее, но главное без ошибок. Вопросы есть?

Экспериментатор фиксирует продолжительность работы и прибавляет по 10 сек. за каждую ошибку. По таблице определяют стоимость теста в баллах.



Данные о состоянии сердечно-сосудистой системы (**тесты 10, 11, 12**) получают при измерении частоты сердечных сокращений и артериального давления после 5 мин., проведенных сидя. По истечении этого времени и получения данных испытуемый делает 30 глубоких приседаний, сразу после чего у него снова измеряют частоту сердечных сокращений и артериальное давление. На это должно быть затрачено не более 30 сек.

Затем яхтсмен принимает позу откренивания и удерживает ее в течение 60 сек., и снятие указанных данных повторяется до полного восстановления.

Обработка этих данных проводится по методу Стар 1957 г. Сравниваются три первых показания (ЧСС и АД по минутному объему) кровообращения, определяемого по формуле:

минутный объем = $100 + 0,5$ разности систолического и диастолического давления крови — $0,6$ диастолического давления — $0,6$ возраста испытуемого.

Минутный объем принимается за 100%, по нему определяется процентное увеличение минутного кровообращения при втором и третьем измерении. Чем меньше процентное отношение изменений второго измерения по сравнению с первым, тем лучше. По этой разнице до некоторой степени можно судить об общей тренированности яхтсмена. По разнице между вторым и третьим измерением можно судить об уровне специальной тренированности яхтсмена в откренивании.

По продолжительности восстановления частоты сердечных сокращений также можно судить об общей тренированности спортсмена.

Тест 13: педагогическая оценка. Проводится по анкете.

Тест 13 а: психологическая оценка. Осуществляется по многофакторной методике Кетелла, ориентированной на специфику спортивной деятельности яхтсменов. Ориентация основана на тщательном изучении типичного профиля чемпионов и призеров крупнейших международных соревнований, олимпийских игр, чемпионов мира и Европы и других международных соревнований.

Для математического сравнения профилей испытуемых яхтсменов с моделью наиболее результативного спортсмена применена оценка различных психологических факторов по методу Кетелла, ориентированному на специфику деятельности рулевых и шкотовых.

Метод Кетелла не дает прямого ответа на вопрос о силе мотивации и устойчивости в экстремальных условиях. Приближенный ответ можно получить косвенным образом. Для этого необходимо сложить показатели Г, Л, О и О₄, разделить на 4 и получится цифра, которая покажет уровень мотивации. Для получения показателя уровня психологической устойчивости в экстремальных условиях необходимо сложить показатели факторов

Ц, Е, Н, вычесть фактор И и разность разделить на 3,

Оценку по этому тесту должен давать профессиональный психолог или хорошо разбирающийся в этом вопросе врач. Сумма очков, полученная по всем 16 факторам Кетелла и двум факторам, полученным косвенно, переводится в балльную систему по специальной таблице.

Тест 14. Спортивная оценка основывается на результатах, показанных яхтсменом в определенных соревнованиях. Для отбора в сборную команду яхт-клуба могут быть учтены результаты городских соревнований, в сборную команду города — результаты городских

и областных соревнований. По возможности следует подбирать одинаковое число соревнований приблизительно одного ранга для каждого испытуемого. Все результаты каждого испытуемого надо сложить в одно показание и разделить на число соревнований — получим среднее место.

Так как спортивные показатели в парусном спорте во многом зависят от **качества материальной части**, то необходимо учесть ее влияние на результат спортивных показателей.

В табл. 1 учтена относительная стоимость каждой части снаряжения яхты (в баллах) с учетом процента износа и старения. В зависимости от «возраста» каждого предмета спортсмен может получить положительные или отрицательные баллы. Матчасть четвертого года дает нулевую оценку, а с пятого года пользования — положительные баллы. Соотношение баллов в зависимости от возраста яхтсмена тоже может дать разное количество баллов. Таблица построена так, что более молодые яхтсмены — ПС, выступая на новых яхтах, могут потерять баллов больше, чем яхтсмены ОР и ОК. Зато они могут получить больше положительных баллов, используя старые яхты, чем яхтсмены ОР и ОК. Такой расчет введен отчасти из-за педагогических соображений — для развития у молодежи достойного отношения к материальной части и пресечения развития эгоистических тенденций при распределении новой матчасти.

Если старая материальная часть отличается исключительной результативностью, необходимо прибегнуть к экспертной оценке. В такой оценке должно участвовать не менее трех экспертов; но так как это бывает крайне редко, уделять большое внимание подобным оценкам не следует.

Таким образом, тренер имеет возможность обратить внимание яхтсмена на наиболее слабые стороны в его подготовке, дать рекомендации для их устранения и определить необходимый для этого срок. В некоторых случаях может быть выявлен и общий недостаток, характерный для большого числа испытуемых, появившийся из-за недочетов в методике подготовки данного коллектива.

Следует иметь в виду, что в зависимости от условий, технической оснащенности, появления более информативных методик и в других случаях возможна замена отдельных методик.

Опыт обследования одновременно большого числа яхтсменов, приобретенный автором, подсказывает, что каждый обследуемый должен иметь информационный лист, в котором он должен указать свои спортивные результаты за последний год, качество материальной части. Здесь же должен быть указан год, месяц и день рождения, рост стоя, сидя и вес. Сразу же целесообразно проставить «стоимость» первых девяти упражнений, результаты которых оцениваются после их окончания в баллах. Остальные оценки проставляют после обработки данных.

Всю работу по настоящей системе выполняет медицинский работник, подсчитывающий пульс и определяющий артериальное давление; человек, владеющий методикой расшифровки психологических тестов по многофакторной личностной оценке Кетелла, и тренер. Продолжительность обследования одного яхтсмена людьми, не имеющими навыка, составляет в среднем 1 час 30 мин. Окончательная обработка фактических показателей и получение окончательной оценки для каждого яхтсмена занимает 25—30 мин.

Многофакторная система позволяет выявить яхтсмена, обладающего хорошими качествами, который не мог проявить их из-за отсутствия достаточно качественной материальной части или просто недостаточной тренированности.

Наглядность и достоверность результатов обследований позволяет, во-первых, спортсменам иметь объективное представление об уровне своей подготовленности, во-вторых, тренерам при комплектовании команд.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЯХТСМЕНА В ПРОЦЕССЕ ТРЕНИРОВКИ

Нормальная жизнедеятельность человека предполагает восьмичасовой рабочий день, восьмичасовой активный отдых и сон в течение восьми часов, который является пассивным отдыхом. Такой режим обусловлен продолжительностью суток и изменением физиологической работоспособности организма в течение суток.

Яхтсменам удастся придерживаться такого распорядка в первый и второй год занятий парусным спортом, когда нагрузки не настолько велики, чтобы менять привычный режим. На третий, четвертый и последующие годы естественных мер восстановления становится недостаточно. Так как яхтсмен сочетает напряженные занятия спортом с не менее напряженными обязанностями на производстве или в учебе, суммированная нагрузка получается исключительно высокой. Возникает необходимость применения специальных мер, направленных на активизацию восстановления. К ним в первую очередь относятся медико-педагогические меры: систематический медико-биологический контроль, применение массажа и самомассажа, электростимуляции и аутогенной тренировки, изменение режима тренировки, контроль тренера и самоконтроль, самовнушение и психотерапия, фармакологическая профилактика, направленная на стимуляцию процессов восстановления и активизацию работоспособности.

Одним из основных методов естественного восстановления служит правильный режим питания, сна, водных процедур и активного отдыха.

Несмотря на достаточную изученность этих естественных, привычных актов, есть некоторые тонкости, соблюдение которых может несколько активизировать воздействие их на организм спортсмена.

Питание. Расход энергетических ресурсов яхтсмена зависит от температуры окружающей среды, силы ветра, при которых проходит подготовка, от ее напряженности и т. п. В большинстве случаев похолодание сопровождается усилением ветра, особенно поздней осенью и ранней весной. В такие периоды расход энергии у яхтсменов достигает максимума.

Хотя управление яхтой, как правило, не сопровождается чрезмерными физическими перегрузками—работа проходит при частоте сердечных сокращений 140—180 уд. в 1 мин. и потреблении кислорода 920—2300 мл в 1 мин. (Ларин Ю., Блохин В.), однако продолжается непрерывно в течение 4—5 часов. Кроме того, на вооружение и разоружение яхты уходит 1—1,5 часа. Следовательно, спортсмен вынужден обходиться без питания более шести часов, а это не может не сказываться на его восстановлении.

На тренировочных сборах режим питания подчинен режиму соревнования, интервалы между приемами пищи достигают 6—8 часов.

В дневной рацион яхтсмана, находящегося на сборе, необходимо включать определенные продукты.

До утренней зарядки, натощак следует выпить стакан спортивного напитка или натурального сока слабой концентрации (лимон, апельсин, клюква) либо средней (шиповник).

Завтрак яхтсмана должен содержать витамины, белки, жиры, углеводы, сахар, минеральные соли и т. п. Для этого в него включают салаты из зелени со сметаной или подсолнечным маслом, сметану, блюда из натурального мяса, птицы с овощным или крупяным гарниром (овсяным, гречневым, пшеничным), масло, сыр, хлеб, чай. Объем завтрака составляет, как правило, 35—40% общего дневного рациона.

Перед выходом на тренировку (за 1 час) при ветреной погоде надо съесть небольшой бутерброд с маслом (20 г) и сыром (30 г) и выпить стакан крепкого чая с глюкозой или фруктового сока. При не очень ветреной погоде рекомендуется съесть кусочек рыбы (70—100 г) и запить стаканом чая с сахаром или глюкозой.

Во время тренировки или гонки, после 1,5—2 часов пребывания на воде (в гонке, как правило, после прохождения первой лавировки), рекомендуется при ветреной погоде выпить 100—150 г смеси из сырого яйца с сахаром или глюкозой либо съесть белково-глюкозный шоколад (50—70 г) и обязательно запить несколькими глотками минеральной или питьевой воды (иначе может пересохнуть горло, что очень отвлекает).

При слабом ветре на том же этапе дистанции рекомендуется съесть какой-либо большой сладкий фрукт или съесть шоколадную конфету и обязательно запить съеденное.

В качестве емкости для жидкости удобно использовать небольшие стеклянные бутылочки с пробками, которые легко открывать и закрывать одной рукой, или пластмассовые фляжки.

Обед яхтсмана должен составлять 40—45% дневного рациона и включать закуску, полную порцию первого блюда, мясное или рыбное второе с растительным гарниром и не менее 500 г жидкости — минеральной воды, компота, соков, молока, чая и т. п.

Ужин яхтсмана, как правило, следует через 2,5—3 часа после обеда, поэтому не должен превышать 10—15% общего объема дневного рациона и быть обременительным. В него следует включать 250—300 г свежего или кислого молока с сахаром, кондитерские изделия или хлеб. Вместо молока может быть чай, соки и т. п.

При равномерном распределении рациона питания отрицательные изменения в различных системах организма яхтсмана при той же нагрузке меньше. Это позволяет увеличить объем и интенсивность тренировок и улучшить результаты в соревнованиях. Налаженный режим питания способствует также укреплению нервной системы.

Сон. Режим сна у молодых яхтсменов не вызывает никаких затруднений, а у яхтсменов, занимающихся парусным спортом длительное время и достигших высоких спортивных результатов, сон иногда нарушается. Это связано в большинстве случаев с наслоением нервного напряжения, что особенно характерно перед ответственными соревнованиями и во время состязаний — в последние две-три ночи перед их окончанием.

О том, чтобы не допустить нарушения сна, надо позаботиться еще тогда, когда нет никаких причин для беспокойства. Во-первых, ничто так благоприятно не сказывается на режиме сна, как точное соблюдение времени подъема и отхода ко сну. Тогда подъем и

отбой становятся рефлекторной необходимостью. Во-вторых, необходимо соблюдать гигиену сна. Постель должна быть довольно жесткой, воздух в помещении свежим и прохладным. Из этих соображений не следует спать головой в угол комнаты или к стенке.

Засыпать надо за 3—5 мин. В этом случае очень помогает аутогенная тренировка. У яхтсменов практикуется 30-минутный дневной отдых между обедом и теоретическим занятием — разбором тренировки или гонки.

Не рекомендуется перед сном смотреть телевизор. После просмотра телевизора перед сном необходима 20-минутная прогулка на свежем воздухе.

Водные процедуры. Водные процедуры яхтсмена очень разнообразны и зависят от того, какую цель с их помощью надо достигнуть. Купание в холодной воде, обтирание холодной водой, холодный душ в сочетании с энергичным растиранием полотенцем, парная баня средней температуры с многократным холодным душем вызывают ощущение бодрости и являются отличными закалывающими средствами.

Купание в теплой морской воде, теплая хвойная ванна, ванна с экстрактом хмеля и валерианой, теплый душ оказывают успокаивающее действие.

В жаркую штилевую погоду, когда психические нагрузки возрастают, обтирание лица, шеи, рук, полоскание полости рта помогают нормализовать психическое состояние, позволяют увеличить ощущение ветра, судна, понижают температуру кожи, способствуют нормализации кровообращения, повышают дальность зрения и внимание. Все эти действия надо повторять через определенные промежутки времени.

Яхтсменам, подверженным насморку, рекомендуется полоскать носовую полость холодной водой, находясь в море, следует воспользоваться для этого морской водой. Для этого воду втягивают из рук носом возможно глубже и высмаркивают, так рекомендуется делать 2—3 раза подряд. В большинстве случаев насморк быстро прекращается.

На втором году подготовки применяют активизированные методы естественного восстановления — питание, сон, водные процедуры, массаж; на третий год к этому режиму подключают психотерапию и аутогенную тренировку. С четвертого года весь арсенал восстановительных мероприятий входит в единую систему, которая осуществляется на всем протяжении тренировок.

Основными критериями для разработки комплекса реабилитационных мероприятий служат широко распространенные объективные психофизиологические показатели, а также педагогические выводы тренера, базирующиеся на фактических спортивных результатах спортсмена. Кроме того, рекомендуется использовать таблицу симптомов перегрузки, разработанную группой немецких авторов под общей редакцией Д. Харре.

Таблица 3 Симптомы перегрузки (по Д. Харре, ГДР)

Психические симптомы	Симптомы в сфере достижения	Функциональные симптомы
----------------------	-----------------------------	-------------------------

<p>Повышение возбудимости, упрямство, склонность к истерии, нитье, своенравие, повышенная сварливость. Недостаточный контакт с тренером и товарищами. Чрезмерная чувствительность к критике или усиливающаяся флегматичность (безразличие). Слабость желаний. Безучастность.</p>	<p>Координация движений</p> <p>Сниженная помехоустойчивость в движениях (появление преодоленных ранее ошибок, судороги, заторможенность, неуверенность). Нарушения в ритме динамики, неуверенность. Снижение способности дифференцировать и корректировать движения,</p>	<p>Бессонница. Потеря аппетита. Потеря веса. Нарушения в работе желудочно-кишечного тракта. Элементы «оцепенелости». Быстрое потение. Повышенная подверженность травмам и инфекциям. Снижение жизненной емкости легких.</p>
<p>Навязчивые представления. Внутреннее беспокойство, депрессия, меланхолия. Внутренняя неуверенность.</p>	<p>Кондиция</p> <p>Снижение выносливости, силы и быстроты, увеличение времени на отдых, потеря резкости.</p>	<p>Удлинение сроков восстановления пульса и т. п.</p>
	<p>Боевые качества</p> <p>Ослабление готовности к борьбе. Боязнь соревнований. «Осечки» в трудных ситуациях, прежде всего на финише. Безрассудство в борьбе, отход от собственной тактической линии. Сильная податливость деморализующим факторам перед борьбой и во время борьбы. Недостающая склонность к отказу от борьбы.</p>	

Кроме того, необходимо систематически проводить единообразные медицинские тесты, результаты которых можно сравнивать и на основании полученных объективных данных планировать и осуществлять восстановительные мероприятия.

Аутогенная тренировка. Аутогенной тренировке в литературе уделено достаточно много внимания. Мы остановимся лишь на отдельных деталях, наиболее актуальных для яхтсменов.

В парусном спорте аутогенную паузу очень эффективно применять между активной разминкой и стартом. Для этого рекомендуется сесть поудобнее в кокпите — так, чтобы тело имело максимально устойчивое положение. Управление судном в это время следует отрегулировать так, чтобы оно дрейфовало в сторону от основного скопления стартующих судов

и чтобы вы никому и вам никто не мешал. Опустить расслабленные руки, опустить голову на грудь, не напрягая мышцы шеи (поза «кучера»). После принятия позы, прикрыв глаза, мысленно проследить за расслаблением сначала основных мышц ног, туловища, рук, шеи, лица, сделать глубокий вдох и медленный выдох. После выдоха снова мысленно проследить за расслаблением всех мышц. Для тренированного человека достаточно повторить это упражнение 3—4 раза. Очень важно внимательно проследить, чтобы не напрягались мышцы шеи и лица.

Все это же самое можно производить лежа на сланях в яхте.

В штилевую погоду яхту покачивает, что способствует более эффективному расслаблению мышц, да и ощущается оно лучше.

В состоянии расслабления достаточно пробыть 2—3 мин. Затем нужно постепенно прийти в состояние бодрствования. Этого достаточно, чтобы собраться для более активной умственной и физической деятельности в течение 30—50 мин.

Во время продолжительных гонок можно частично применять методы аутогенной тренировки — в частности на прямых участках дистанции. Это дает возможность по истечении 1—2 мин. стимулировать физическую и особенно психическую деятельность яхтсмена.

В качестве примера приведем высказывание одного из гонщиков о том, как он применял аутогенную паузу **в гонке**:

«При неустойчивом ветре мне удалось уйти от всех на 500—700 метров вперед. В этом время все заштилели; я внимательно осматривался, чтобы не пропустить начало нового ветра, но его не было. Ветер начал распространяться с того места, где стояли все отставшие яхты, которые быстро приближались курсом бакштаг. Поняв, что они все равно сблизятся со мной вплотную, и это произойдет через 7—10 минут, я, быстро взвесив все, лег на слани судна, принял удобную позу для аутогенной паузы и погрузился в полудремотное состояние. Я понимал, что если этого не сделаю, то смогу продвинуться вперед на 10—15 метров, потеряю на этом массу энергии и, когда меня догонят, не смогу удержаться, а если отдохну, то буду к моменту поединка полон сил.

Пробыл в таком состоянии 3—4 минуты. Когда первые дуновения ветра стали касаться моих парусов, я спокойно поднялся, повернул судно носом в нужную сторону, обтер лицо, руки, шею водой, выпил 2—3 глотка воды. В это время яхты противников были уже близко. У меня хватило энергии, что называется, взорваться. Очень удачно маневрируя, я смог удержаться в лидерах в самый первый момент, а потом, после огибания знака внутренним, за короткий отрезок дистанции, расположенной в направлении усиливающегося ветра, оставил всех позади и свободно финишировал первым. После финиша все высоко оценили мои маневры на этом участке как своевременные и правильные».

Массаж и самомассаж. Массаж и самомассаж может успокаивать и возбуждать. Яхтсменам в большинстве случаев нужен успокаивающий массаж. Он нормализует обмен веществ в мышцах после интенсивной деятельности, поэтому его целесообразно применять после тренировок и гонок в сильный ветер.

Яхтсменам, владеющим приемами аутогенной тренировки, удастся усилить его полезное действие благодаря умению быстрее и лучше расслаблять мышцы.

Массаж эффективно применяют непосредственно перед самым выходом на воду. В этом случае наибольший результат достигается при массажировании воротниковой части тела (верхней части трапециевидной мышцы, мышц шеи, затылка и головы). При этом надо учитывать силу ветра, при котором будет осуществляться тренировка или гонка. При слабом ветре рекомендуется делать успокаивающий массаж, продолжительностью 3—5 мин.; при сильном ветре — возбуждающий, продолжительность 5—7 мин.

В этих случаях нормализуется кровообращение в области шеи и головы, что стимулирует работу центральной нервной системы.

Массирование мышц, несущих основную физическую нагрузку во время тренировок на яхтах и в гонках, также оказывает благотворное влияние, но эффективность его снижается из-за большого промежутка с момента массажа до начала гонки или тренировки. Поэтому лучше применять массаж в качестве восстанавливающего средства после тренировки или гонки.

Помимо массажа, который делает массажист, нужен еще и самомассаж. Поэтому каждый яхтсмен должен владеть приемами самомассажа. Он оказывает менее ощутимое действие чем массаж, но зато значительно доступнее — его можно делать в любой момент, когда в этом ощущается необходимость.

Вообще массаж и самомассаж—тонкое, довольно хорошо изученное и широко применяемое восстановительное средство. Однако, прежде чем прибегать к ним в ответственных гонках, необходимо несколько раз принять сеансы в различных условиях и убедиться, какое влияние они оказывают на данного яхтсмена.

Тренировка и восстановление составляют единый процесс подготовки спортсмена. Целенаправленное использование методов восстановления позволяет предупреждать появление нежелательных изменений в деятельности отдельных систем или органов организма яхтсмена, более эффективно вести подготовку к соревнованиям и добиваться высоких спортивных результатов.

МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ

Весь процесс подготовки спортсмена можно разделить на два основных периода: период становления и период непосредственной подготовки к высоким достижениям.

При формировании спортсмена в период становления от 8—10 до 18—22 лет определяющим во многом является исходный, уровень развития индивидуальных физических, психологических качеств, а также возможности организма переносить высокие нагрузки.

Период непосредственной подготовки к высоким спортивным результатам в парусном спорте приходится, как правило, на возраст от 21 до 30 лет. Отличительными чертами спортсмена в этот период являются: стабильность спортивных результатов, пропорциональное развитие физических, спортивно-технических и тактических качеств, умения квалифицированно готовить материальную часть, навыка рационального выполнения восстановительных мероприятий.

Настоящее методическое пособие затрагивает вопросы спортивной подготовки в течение 4 лет. Два первых года относятся к заключительной фазе периода становления

яхтсмена, а два последующих составляют первоначальный период непосредственной подготовки к высшим спортивным достижениям.

- 1. Практика подготовки показывает, что основные трудности заключаются в достижении рационального сочетания объема и интенсивности тренировок и восстановления яхтсмена между тренировками. Общий объем тренировок на протяжении первых лет обучения должен увеличиваться постепенно. Форсированная подготовка дает положительные результаты первые 3—4 месяца, затем наступает длительный период перетренированности. Практика подготовки показывает, что безболезненно увеличивать объем специальных упражнений на воде можно от года к году не более чем на 25—30% от исходного объема. Если яхтсмену приходится осваивать большое количество новых приемов, он их просто не воспринимает.**

Удалено: ¶
¶

На протяжении первого года подготовки яхтсмен должен овладеть основными приемами управления судном, основами тактики ведения гонок, выполнить нормативы III спортивного разряда.

В процессе специальной подготовки он должен овладеть навыком самостоятельно управлять судном в течение трех часов при ветре не более 5 баллов.

В задачи общей физической подготовки входит развитие основных физических качеств спортсмена и обязательная сдача нормативов комплекса ГТО. В процессе специальной физической подготовки предусматривается развитие силы и координации движений левой руки до уровня правой руки (для левши—наоборот). С этой целью яхтсмен должен освоить игру в бадминтон, настольный теннис или теннис поочередно обеими руками.

В первый год обучения необходимо приступить к освоению приемов аутогенной тренировки во время физической подготовки под наблюдением тренера.

В процессе теоретической подготовки яхтсмен должен научиться систематически вести дневник, заполнять таблицы самооценки, зарисовывать акваторию тренировок и гонок и анализировать возникавшие ситуации, конспектировать разбор тренировок и гонок, усвоить параграфы ППС, связанные с темами, осваиваемыми на тренировках.

На занятиях по подготовке материальной части в первый год подготовки яхтсмен должен научиться вооружать и разоружать яхту, поддерживать материальную часть в надлежащем состоянии, научиться красить, лакировать, полировать, выполнять столярные, слесарные, такелажные работы, чинить паруса, с помощью тренера конструировать и изготавливать простейшие детали, блоки, зажимы и т. п.

На протяжении **второго года** подготовки идет дальнейшее освоение приемов управления судном и тактики ведения гонок. Яхтсмен должен выполнить нормативы II спортивного разряда.

В процессе теоретической подготовки яхтсмен должен научиться систематически вести дневник по каждому виду подготовки, конспекты по ППС и правилам обмера яхты, осваивать основы конструирования, научиться вычерчивать любую деталь судна в трех проекциях.

В задачи подготовки материальной части входит овладение подготовкой судна к классным гонкам, перешивка парусов, настройка яхты для увеличения хода, ремонт такелажа, корпуса, рангоута.

На протяжении **третьего года** подготовки яхтсмен должен освоить технику управления судном и технику ведения гонок, выполнить нормативы I спортивного разряда.

В процессе специальной подготовки яхтсмены должны приобрести устойчивые навыки управления судном олимпийского класса в течение пяти часов в любых метеорологических условиях.

В занятиях физической подготовкой необходимо под наблюдением тренера научиться самостоятельно дозировать нагрузку в упражнениях, направленных на развитие силы, быстроты, координации движений.

В процессе занятий по теоретической подготовке яхтсмен должен конспектировать теоретические работы по тактике ведения гонки, самостоятельно вести таблицы самооценки и настройки яхты, приобретать знания по теории спорта, обмеру судов, научиться конструировать дельные вещи, детали парусов и т. п., твердо усвоить ППС и правила обмера яхт.

В занятиях по подготовке материальной части на третьем году тренировки яхтсмену предстоит готовить судно к классной гонке, шить парус, анализировать кино-, фото- и видеоматериал, полученный во время тренировок и соревнований, пользоваться синтетическими красителями и составлять синтетические смолы для ремонта стеклопластиковых яхт.

Задачи **четвертого года** — совершенствование подготовленности яхтсмена, выполнение нормативов мастера спорта СССР.

В процессе специальной подготовки яхтсмен должен отлично овладеть навыками управления судном олимпийских классов непрерывно в течение шести часов в любых метеорологических условиях.

В занятиях физической подготовкой продолжается совершенствование физических качеств яхтсмена, целенаправленно развивается выносливость в специфических морских условиях.

В занятиях теоретической подготовкой яхтсмен должен освоить навыки самостоятельно планировать свою подготовку (на год, месяц, декаду, день) и участие в гонках, научиться оценивать свою спортивную форму и варьировать объем и интенсивность нагрузок в пределах декадного цикла, знакомиться со специальной литературой, заниматься политическим самообразованием, научиться производить полный обмер судна своего класса.

В процессе занятий по подготовке материальной части яхтсмену предстоит научиться производить настройку яхты на ход с помощью вспомогательных приборов, выполнять на профессиональном уровне работы по шитью и перешивке парусов, овладеть столярным, слесарным или малярным мастерством, составлять синтетические смолы и квалифицированно ими пользоваться.

ПОСТРОЕНИЕ ЗАНЯТИЙ

Специальная подготовка яхтсмена включает три вида—это техника управления, настройка судна на ход и тактика ведения гонок. В каждом занятии в определенной степени имеют место все три вида подготовки, но доминирует только один.

Тренировки, посвященные технике управления судном, проводятся в течение всего навигационного периода и длятся 2—5 часов. В начале навигации основное внимание уделяется технике управления, поскольку с самого начала сезона важно отрегулировать перемещения экипажа внутри судна.

В середине навигации внимание яхтсмена при работе над техникой управления направляют на своевременность всех действий, целесообразность их в зависимости от обстановки.

В конце навигации, когда техника управления судном стабилизируется, главная задача подготовки — поддержание достигнутой спортивной формы. В это время можно также начать освоение новых сложных приемов, которые могут быть заимствованы у других экипажей. Продолжительность специальных тренировок в конце сезона сокращается до 1,5—3 часов.

Тренировки в технике управления судном строят таким образом.

Первая часть—настройка судна на ход (10— 20 мин.). В это время экипаж проверяет герметичность судна — нет ли течи, надежность крепления мачты, пера руля, парусов на рангоуте, настраивает прогиб мачты на конкретные погодные условия. По мачте настраивают паруса (натяжением передней, нижней и задней шкаторин), проверяют исправность всех регулирующих устройств, делают приборку. Экипаж занимает свои места и проверяет максимальный ход.

При неудовлетворительном ходе настройка может быть продолжена.

Вторая часть—разминка (10—20 мин.). В это время экипаж должен несколько раз повторить приемы управления, включая постановку и уборку спинакера. Разминка одновременно преследует цель — устранить ошибки, выявленные на предыдущих тренировках. Быстрота выполнения приемов должна возрастать к концу разминки и даже превысить естественный темп выполнения в данных условиях погоды. Для разминок дистанции не устанавливают.

Третья часть — повторение приемов, освоенных на предыдущей тренировке и освоение новых (1,5—2 часа). Повторять приемы необходимо в той же последовательности, в которой они осваивались на прошедшей тренировке. Осваивать новые приемы необходимо, стремясь, чтобы яхтсмены правильно овладели структурой приема. По мере освоения темы выполнение приема увеличивают настолько, насколько этого требуют данные погодные условия.

Четвертая часть — тренировочная гонка (40 мин. — 1 час). Дистанцию ее устанавливает тренер и заранее знакомит с ней яхтсменов.

Во время тренировочной гонки особое внимание обращают на качество выполнения новых приемов и тех, что плохо давались на предыдущих тренировках.

Тренировки, посвященные настройке судна, длятся 2—5 часов. В процессе занятий яхтсмены должны научиться чувствовать скорость движения судна, обтекания ветром парусов, эффективность работы парусов и т. п.

Ощущение хода вырабатывается не сразу. Именно поэтому на первом году подготовки специальные тренировки по настройке хода проводятся только в последней трети навигации, когда яхтсмен несколько освоится, тогда легче ощутить ход. Для высококвалифицированных яхтсменов тренировки, посвященные настройке хода, проводятся с самого начала навигации, чтобы чувство хода судна восстановилось возможно быстрее.

Замечено, что сильное возбуждение мешает тонкому ощущению хода, поэтому такие тренировки проводят без динамической разминки и строят из трех частей.

Первая часть—длится она 10 мин. и аналогична Первой части тренировки, посвященной технике управления судном.

Вторая часть — она длится 40 мин. — 3 часа. Посвящена она освоению основной темы тренировки.

Третья часть — длится она 30 мин. — 1 час. 30 мин. Настраечная гонка подводит итоги основной части тренировки.

Контрольная гонка. Продолжительность ее 4—6 часов. Тренировку такого плана также строят из четырех частей: настройка судна на ход, разминка, за которой следует аутогенная пауза, непосредственно гонка. Первые две части проводятся так же, как в тренировке по технике управления.

Третья часть тренировки — аутогенная пауза длится 5 мин. За отведенное время экипаж должен самовнушением успокоить нервную систему, суметь заставить себя полностью расслабить все мышцы. Для этого каждому члену экипажа рекомендуется сесть в удобную позу, расслабить мышцы рук, ног, живота, спины, шеи и мышцы лица. Так повторить два-три раза. Через 1—2 мин. можно постепенно приступить к основным действиям, направленным на решение гоночных задач.

Четвертая часть тренировки — непосредственно контрольная гонка длится 3,5—5,5 час.

Как правило, месячный цикл подготовки заканчивается участием в официальных гонках. Две последние гонки перед участием в официальных соревнованиях являются подводящими и строятся по схеме предстоящего состязания, которые подводят итог работы за 10—12 дней.

Далее мы приводим содержание занятий по темам подготовки, апробированное автором в течение многолетней практики. Бесспорно, возможны изменения хронологического порядка изучения тем по усмотрению тренера, сдваивание их в одном занятии. Иногда в конце сезона целесообразно проводить смешанные занятия — одновременно по тактике, технике и настройке на ход. В большинстве случаев так поступают, когда по какой-либо причине нет возможности принять участие в официальных гонках.

При составлении тем занятий мы стремились равномерно распределить основные упражнения по нарастающей степени трудности.

При составлении индивидуальных тем тренировок необходимо учитывать, что каждый прием отрабатывается на тренировке обязательно при слабом, среднем и сильном ветре, поскольку при различной силе ветра одни и те же приемы требуют различных действий. Например, в средний и сильный ветер под правильной посадкой и сохранением поперечного равновесия рулевого в классе «Финн» подразумевается откренивание, а при слабом —

закреплением. Поэтому, разрабатывая индивидуальные месячные планы, следует заранее подготовиться к тому, чтобы на тренировке отрабатывать те

приемы, которые продиктованы фактическими условиями. Причем следует постоянно вести учет направленности тренировок.

Если в какой-то месяц или целый сезон не было, например, сильного ветра, все темы занятий в средний и слабый ветер исчерпались, а в сильный ветер остались неосвоенными, то придется смириться с фактом, что спортсмены значительно лучше будут подготовлены к гонкам в слабый и средний ветер. Однако забывать об этом не следует, а осенью, как только подуют сильные ветры, не упускать ни одной возможности для ликвидации пробела.

Несколько слов о терминологии. Стандартная дистанция гонок или тренировок делится на восемь этапов:

1-й этап — старт, 2-й — первая лавировка, 3-й — первый бакштаг, 4-й — второй бакштаг, 5-й — вторая лавировка, 6-й — фордевинд, 7-й — третья лавировка на финиш, 8-й — финиш. Кроме того, есть этап «галфвинд», который специально не устанавливается на дистанции соревнований, но может случайно образоваться в результате захода ветра во время гонки. Так выглядит стандартная олимпийская дистанция.

1. Первый год подготовки

Занятие по технике управления.

Первый этап — предстартовое время и старт.

1. Дрейф на курсе бейдевинд и галфвинд в районе стартовой линии, управление судном при заднем ходе в одиночку и в группе из 5—7 судов, набирание хода вперед после хода назад в одиночку и одновременно 5—7 судами.

2. Работа рулем и парусом при большом количестве судов—более 10 судов на короткой стартовой линии.

3. Стартовый разгон в одиночку и в группе из 5—7 судов. Эффективная посадка, удержание в продольной (дифферентовка) и поперечной (откренивание) плоскостях. Только в слабый ветер все упражнения в предстартовое время выполняют на максимальной скорости, в остальных случаях — на скорости, составляющей 40—60% максимального хода.

Второй этап—курс бейдевинд, техника управления, средний ветер.

4. Посадка экипажа на курсе бейдевинд, определение основного места нахождения экипажа, работа рулем на курсе (стараться придать правильную позу откренивания матросу, работающему на трапеции).

5. Работа парусом на курсе (основная цель — не перебирать шкоты).

6. Работа рулем на повороте оверштаг с бейдевинда на бейдевинд (основное внимание обращать на траекторию поворота, экипажу своевременно переходить на противоположный борт).

7. Работа парусом на повороте оверштаг с бейдевинда на бейдевинд (стараться не перебирать паруса после поворота до полного разгона яхты).

8. Одновременная работа рулем и парусом на курсе бейдевинд (добиваться сужения сектора поиска оптимального угла ветра парусом и рулем).

9. Одновременная работа рулем и парусом при начале поворота оверштаг от бейдевинда до левентика с переходом на другой галс (основное внимание обращать на плавность начала поворота и работу парусов, улучшающих вращение судна, начало перемещения экипажа).

10. Одновременная работа рулем и парусом после перехода линии ветра (левентика) до разгона на новом галсе (добиваться плавного скругления траектории поворота на новом галсе, без рысканий на курсе, экипажу перемещаться в соответствии с траекторией поворота).

11. Одновременная работа рулем и парусом на повороте оверштаг с бейдевинда на бейдевинд (обращать основное внимание на своевременное перемещение экипажа на противоположный борт, стандартизацию движений экипажа, на траекторию поворота, сокращение времени обветривания парусов и быстрое нахождение курса на новом галсе).

Третий этап—бакштаг, техника управления.

12. Работа рулем и парусом при уваливании с бейдевинда до бакштага (основное внимание обращать на плавность, своевременность потравливания шкотов и определение места экипажа), работа рулем, на швертботах — швертом, для разгона до глиссирования (стараться сокращать момент зарывания носовой части судна в волны и удлинять максимальный разгон, когда судно сходит с волны).

13. Работа рулем, парусом, швертом на курсе бакштаг. На судах со спинакерами стараться сохранять постоянный угол и правильное положение паруса по отношению к выпельному ветру в момент разгона и замедления, удержания поперечного и продольного равновесия усилиями экипажа. На таких судах устанавливать спинакер лучше начинать сразу после уваливания до полного бакштага (добиваться быстрых, безошибочных действий при выборе спинакер-фала, шверта, расправке спинакера для наполнения ветром, установки спинакер-гика и откренивании).

14. Работа рулем, парусом при повороте фордевинд с курса бакштаг одного галса на бакштаг другого галса (на судах со спинакером добиваться плавной траектории поворота, плавного перевода грота с одного борта на другой, быстрой перестановки спинакер-гика на другую сторону).

15. Для судов без спинакеров—работа парусом на повороте фордевинд с бакштага на бакштаг (добиваться, чтобы, когда грот как бы загребает воздух, не было раскачивания и рыскания судна на курсе после переброски грота).

16. Для судов со спинакером—упражнение по спуску и подъему спинакера на курсе бакштаг (повторяют 20—25 раз с интервалами 2—3 мин.).

17. Работа швертом, рулем, парусами при приведении с курса бакштаг на курс бейдевинд (добиваться плавной траектории приведения и своевременного добирания парусов).

Шестой этап—фордевинд, техника управления.

18. Работа рулем, парусом на курсе на швертботах, на судах со спинакером — подъем, спуск и несение спинакера (основное внимание обратить на правильное положение парусов).

19. Работа рулем, парусами при смене галса (добиваться плавных движений и передвижений экипажа, особенно в поперечном направлении, постоянного наполнения спинакера и быстрого прекращения работ после переброски парусов).

На судах без спинакеров необходимо отрабатывать прием — резкое загребание воздуха парусом и работать над противодействием раскачиванию яхты после переброски грота.

20. Подъем и спуск спинакера без укладки перед подъемом (добиваться укладки спинакера сразу во время его спуска, сокращая резкие перемещения по судну).

21. Работа рулем, парусами при приведении судна к ветру от фордевинда до бейдевинда одного галса (добиваться плавной траектории приведения, своевременного добирания парусов и занятия экипажем места для лавировки).

22. Работа рулем, парусами при приведении к ветру от фордевинда одного галса до бейдевинда другого (добиваться плавной и равномерной траектории Поворота и своевременного выбирания шкотов)

Курс галфвинд— техника управления.

23. Работа рулем, парусами, дифферентовка, откренивание на курсе (добиваться максимального хода и своевременной реакции на изменение крена).

24. Работа рулем, парусами, на швертботе швертом во время уваливания с галфвинда до бакштага, фордевинда без смены галса (добиваться упругого потравливания парусов и стараться по возможности сохранить ход). Аналогичное упражнение со сменой галса (добиваться плавной траектории поворота фордевинд после переброски парусов, своевременного их выбирания на новом галсе в сочетании с противодействием раскачиванию).

Методические указания.

Основные упражнения, описанные в настоящем разделе, рекомендованы для выполнения при среднем ветре, когда лучше всего осваивать технику управления, но подразумевается повторение этих упражнений в сильный и слабый ветер. Темы, относящиеся к работе швертом и спинакером, естественно, относятся к тем классам судов, у которых есть шверт и спинакер. В каждом занятии предусматривают повторение упражнений предыдущего занятия. Первый этап гонки — старт рекомендуется осваивать после 1— 1,5 месяцев тренировок на других этапах дистанции и в дальнейшем отрабатывать его в каждом занятии.

В первый месяц, проводя занятие по технике управления на втором этапе гонки, судно 15—20 мин. идет в лавировку — в это время экипаж в напряжении; возвращаясь бакштагами или фордевиндом, экипаж отдыхает. В середине или в конце второго месяца тренировок упражнения проводятся и на курсе фордевинд, но с интервалами, после чего снова повторяют упражнения на курсе бейдевинд.

Надо подготавливать занимающихся к непрерывной работе в течение всей тренировки, но подходить к этому следует постепенно и индивидуально, исходя из возможностей яхтсмена — возраста, стажа занятий парусным спортом, индивидуальной физической и психической выносливости.

Теоретические занятия по тактике ведения гонок проводят перед участием в контрольных или официальных гонках. Помимо того, каждое практическое занятие в той или иной степени затрагивает вопросы тактической подготовки. В заключительной части занятия, когда, как правило, проводится гонка на закрепление материала, одновременно осваивают и тактические приемы. Так как этим ограничиться невозможно, раз в неделю проводятся специальные занятия, где преобладает освоение тактических элементов.

Занятия по настройке судна на ход проводят одновременно на 3—7 судах одного класса в одном направлении, но так, чтобы не мешать друг другу, добиваясь максимального хода только изменением наклона мачты, изменением пузатости парусов или другим образом, но оговаривая с тренером до начала тренировки.

Занятия по настройке судна и экипажа на ход

Второй и третий этапы.

1. Достижение максимального хода на курсе бейдевинд и бакштаг изменением наклона мачты в продольном направлении шверта, удержанием равновесия в продольном и поперечном направлении. Допустима кратковременная пересадка рулевых для настройки судов, чтобы выработать одинаковые ощущения давления руля, натяжения шкотов и хода т. п.

Второй и шестой этапы.

2. Достижение хода на курсах бейдевинд и фордевинд изменением места расположения пуза при регулировании натяжения шкаторин. Особое внимание надо обращать на быстроту изменения наклона мачты вперед и назад, положение грота на фордевинде, а также на изменение расположения экипажа.

Курс галфвинд.

3. Достижение хода на курсе галфвинд изменением центровки яхты, положения и степени наклона мачты, постепенным выбором шверта, удержанием равновесия расположением экипажа, изменением формы пуза парусов. На курсе бейдевинд и фордевинд на лавировке — изменением прогиба мачты в сочетании с натяжением шкаторин; на фордевинде — наклоном мачты, расположением экипажа; на швертботах — креном в наветренную сторону. Наблюдение за поведением парусов по колдунчикам, которыми обклеивают грот, рангоут и спинакер. Наблюдение ведется на курсе бейдевинд на обоих галсах, а также на бакштаге и фордевинде при различном положении парусов. Наблюдение за работой парусов по колдунчикам на различном парусе при изменении прогиба рангоута и регулировки формы парусов натяжением шкаторин.

Занятия по тактике ведения гонки.

Первый этап.

1. Соблюдение ППС в предстартовое время, определение наиболее выгодного места для взятия старта, подход к наиболее выгодному месту к моменту открытия старта.

Второй этап—бейдевинд.

2. Определение наиболее выгодной стороны дистанции для лавировки на первый знак дистанции, в первой трети лавировки, соблюдение ППС на параллельных курсах в бейдевинд, тактика борьбы в непосредственной близости на параллельных курсах.

3. Соблюдение ППС при огибании первого знака дистанции, на параллельных и разных курсах, тактика выхода на первый знак в одиночку и при групповом огибании.

Третий этап—бакштаг.

4. Соблюдение ППС на курсе, в районе огибания второго знака дистанции, тактика выхода к порыву ветра и направление движения по усилению ветра, тактика огибания второго знака дистанции.

5. Соблюдение ППС на курсе бакштаг и в районе огибания третьего знака дистанции, тактический расчет подхода к третьему знаку дистанции.

Шестой этап—фордевинд.

6. Соблюдение ППС на фордевинде и при огибании третьего знака дистанции, тактика нападения и защиты на курсе фордевинд, тактика захода на огибание третьего знака дистанции.

7. Тактика занятия внутреннего положения при огибании третьего знака. Соблюдение ППС при огибании знаков с курса фордевинд. Одновременно отрабатываются навыки противодействия занятию внутреннего положения соперником.

8. Тактика судна, идущего без спинакера против догоняющего; идущего со спинакером против судна, идущего без спинакера; соблюдение ППС на курсе фордевинд.

9. Прохождение дистанции четвертого этапа гонки двумя и более галсами в бакштаг.

Методические указания. В разделе указаны только девять тем, однако они повторяются трижды — для разных ветровых условий.

На первом году подготовки участие в соревнованиях ничем не отличается от тренировок. Официальная обстановка, присущая соревнованиям, служит только общим психологическим фоном для решения тренировочных заданий. В соревнованиях подводятся итоги за период подготовки от одного соревнования до другого. Учитывая успеваемость занимающихся, с августа — сентября рекомендуется сдваивать темы занятий или даже объединять по три.

Второй год подготовки

Занятия по технике управления.

Первый этап—предстартовое время и старт.

1. Освоение дрейфа на курсе галфвинд, бейдевинд, управление судном при заднем ходе, набирание хода вперед после заднего, резкое торможение. Соблюдение ППС в предстартовое время. Все упражнения проводятся в группе из 7—10 судов.

2. Резкое торможение, разгон с заднего хода. Работа парусом, рулем, швертом при большом количестве судов. Соблюдение ППС во время открытия старта, работа стакселем для приведения к ветру, уваливания, торможения, разгона.

3. Расчет предстартового времени, работа рулем, парусами, швертом в жестком лимите времени и расстоянии в одиночку.

Второй этап.

4. Работа рулем на курсе, сохранение продольного равновесия, концентрация веса экипажа, соблюдение ППС на параллельных курсах (стараться вырабатывать у экипажа своевременную реакцию в работе рулем при изменении силы и направления ветра).

5. Работа рулем, парусом на курсе, на поворотах оверштаг с бейдевинда на бейдевинд (добиваться плавного начала поворота, правильного курса в конце поворота, своевременного перемещения экипажа и постепенного добирания шкотов на новом галсе).

6. Работа рулем, парусом, сохранение оптимального продольного и поперечного равновесия, повороты оверштаг с курса бейдевинд на бакштаг, соблюдение ППС на сходящихся курсах (добиваться своевременного потравливания шкотов, выбора шверта, поперечного равновесия, безошибочной подготовки спинакера).

7. Работа рулем, парусом при огибании знака с курса бейдевинд на галфвинд, бакштаг, фордевинд одноименного и противоположного галса, соблюдение ППС при огибании знаков (добиваться плавной траектории поворотов и изменения курса без смены галса, самостоятельной работы стакселем при изменении направления).

Третий этап.

8. Работа рулем, парусом, швертом, перемещение экипажа вдоль судна для продления глиссирования в одиночку (стараться находить место среди волн, где судно ускоряет ход, сочетать с работой парусов при глиссировании).

9. Упражнения во всех видах управления со спинакером, динамическое откренивание. Соблюдение ППС на попутных курсах, на параллельных галсах (добиваться своевременного и синхронного откренивания судна силами всего экипажа).

10. Огибание второго знака с бакштага на бакштаг, на галфвинд, своевременная и эффективная переброска парусов при повороте фордевинд, перевод спинакера на противоположную сторону, соблюдение ППС при огибании знака на попутном курсе (стараться перебрасывать паруса на максимальной скорости, не допускать чрезмерного приведения к ветру после переброски парусов, обезветривания спинакера).

11. Упражнения во всех видах управления на курсе и изменении курса с бакштага на бейдевинд одноименного и другого галса, соблюдение ППС при огибании третьего знака, опускание и уборка, складывание спинакера (стараться опускать и укладывать спинакер ближе к знаку, укладывать спинакер сразу правильно, своевременно стравливать шверт, до начала приведения к ветру, экипажу занимать определенные места для лавировки).

Шестой этап.

12. Упражнения во всех видах управления перемещением экипажа на попутном курсе, подъем и спуск, укладка спинакера. Упражнения для одного судна.

13. Работа рулем для удержания яхты на относительно прямом курсе, несмотря на волны; соблюдение ППС на одинаковых и разных галсах на попутном курсе (стараться своевременно реагировать рулем на попытки судна изменить курс).

14. Упражнения во всех видах управления для создания лучших условий для быстрого подъема и наполнения спинакера ветром, спуск и укладка его для следующего подъема (добиваться ритмичной работы экипажа, не допускать беспорядочной суеты и ошибок в укладке спинакера).

15. Удерживание стабильного крена в наветренную сторону, работа рулем, парусами, швертом (на судах со спинакером стараться выносить его возможно дальше на ветер).

Галфвинд.

16. Соблюдение равновесия в продольном и поперечном направлении, работа рулем, парусом, швертом.

Занятия по настройке яхты на ход

Второй этап.

1. Наклоны мачты, перемещение экипажа, работа швертом на продолжительных галсах — по 20—30 мин.

2. Наблюдение за скоростью судна, создавшейся в результате изменения места и глубины пузатости парусов натяжением шкаторин.

3. Наблюдение за изменением хода при изменении формы паруса в результате изменения прогиба рангоута.

4. Наблюдение за изменением хода, полученного в результате передвижения пяртнерса.

5. Наблюдение за изменением хода в зависимости от наклона шверта.

Третий — четвертый этапы.

6. Достижение хода перемещением экипажа и изменением наклона мачты.

7. Достижение хода изменением положения шверта.

Шестой этап—курс фордевинд.

8. Увеличение хода закрепиванием в наветренную сторону.

9. Увеличение хода увеличением наклона мачты вперед.

Галфвинд.

10. Влияние на ход изменения продольного, поперечного равновесия и положения шверта.

Занятия по тактике ведения гонок.

Первый этап. Определение наиболее выгодного места на стартовой линии, своевременный старт с разгоном до полного хода за 7—10 сек. до старта.

2. Взятие старта с намеренным опозданием на 7— 10 сек. с полного хода в нужном месте. Соблюдение

ППС.

Второй этап — лавировка.

3. Освоение тактических приемов, направленных на обеспечение свободного выбора направления движения и получения свободного ветра. Соблюдение ППС на сходящихся курсах.

4. Освоение приемов «ближнего боя», нападение, защита, обманные маневры, соблюдение ППС в связанности на одинаковом галсе.

5. Определение выгодной стороны на первой половине лавировки.

6. Освоение и совершенствование выхода на первый знак.

Третий и четвертый этапы — бакштаг.

7. Освоение нападения с наветра, защита от нападения с наветра, в ближней борьбе, выход навстречу усилению ветра.

8. Тактика огибания знака 2 внутренним, наружным, соблюдение ППС при огибании знака на попутном курсе при достижении знака свободным и связанным.

Шестой этап — фордевинд.

9. Освоение приемов нападения и защиты между двумя судами.

10. Освоение приемов при групповом подходе к знаку для огибания знака 3. Соблюдение ППС на курсе фордевинд при огибании знака.

11. Освоение приемов защиты и нападения одного из пяти основных положений на курсе фордевинд (тема повторяется 3 — 4 раза при освоении других разделов подготовки по тактике, технике и настройке судна на ход).

Третий год подготовки

Занятия по технике управления.

Первый этап — предстартовое время и старт.

1. Свободное маневрирование в стартовой зоне, при большом количестве судов или специальных буйков, поставленных для осложнения взятия старта. Расчет предстартового времени, работа рулем, парусами, швертом в жестком лимите времени, расстояния, при одновременном старте 10—15 и более судов. Соблюдение ППС до открытия и после открытия старта. Работа экипажа стакселем без указания рулевого при ориентировке по обстановке.

2. Управление судном в предстартовое время и создание относительно большой площади для маневрирования при большом количестве стартующих судов.

Второй этап.

3. Разгон судна во время открытия старта с помощью движений экипажа, максимального форсирования всех средств управления.

4. Совершенствование мастерства управления яхтой при большом количестве судов, идущих параллельно на близком расстоянии.

5. Развитие навыка автоматического управления судном.

6. Развитие навыка форсированного управления судном на последней четверти второго этапа (несмотря на усталость, стараться эффективно использовать все дозволенные приемы динамической помощи экипажа, управление рулем и парусами).

7. Техника управления при огибании знака 1 (стараться уваливаться с учетом волны, плавно потравливать паруса, своевременно выбирать шверт, ставить спинакер и откренивать судно).

Третий этап.

8. Определение сектора, в котором целесообразно приводиться и уваливаться, сохраняя генеральный курс на знак 2, используя усиление ветра и схождение с волн.

9. Заход для огибания знака 2, переброска грота и спинакера, удерживая максимальный ход, чтобы спинакер не обвисал (стараться не допускать излишнего раскачивания, самопереброски парусов, строго выдерживать плавную траекторию поворота).

10. Заход на огибание знака 3, уборка спинакера, стравливание шверта, строгое соблюдение траектории поворота, выбор парусов, своевременное откренивание.

Шестой этап.

11. Уваливание с курса бейдевинд на фордевинд, начало постановки спинакера в промежутке от бейдевинда до бакштага, своевременное потравливание грота и стакселя, выбор шверта (рулевому стараться поддерживать такую траекторию уваливания, на которой можно поднять спинакер в указанном секторе, экипажу стараться успеть поставить спинакер в том же секторе). Все действия рулевого и шкотового должны быть согласованы.

12. Работа рулем, парусами на поворотах фордевинд с фордевинда на фордевинд, на бакштаг, на галфвинд (добиваться уменьшения угла поворота при повороте с фордевинда на фордевинд, переброски грота и спинакера без «затухания» во время поворота; на судах без спинакера выполнять сильный «гребок» гротом; на судах со стакселем переносить стаксель на другой борт раньше грота). Все приемы этого занятия очень сложны, поэтому необходимо провести 2—3 занятия и включить отдельные приемы в занятия по другим темам.

13. Развитие навыка удерживать судно с оптимальным креном в наветренную сторону, стараясь продлить момент схода с волны.

14. Заход на огибание знака 3, спуск и укладка всего бегучего такелажа от спинакера, стравливание шверта, выбор шкотов лавировочных парусов, откренивание (стараться проложить пологую траекторию, согласуя приведение к ветру со своевременным выбором парусов).

15. Развитие устойчивого навыка переброски парусов на другой галс (стараться выдерживать плавную траекторию поворота, сочетая с переброской лавировочных парусов и спинакера, на максимальной скорости сходя с волны).

Галфвинд.

16. Выработка устойчивого навыка управления на курсе галфвинд при ветре более 4 баллов.

17. Контрольная фигура для определения времени выполнения всех элементов управления при разной силе ветра (контрольную фигуру лучше начинать выполнять с июня, используя спинакер на каждом курсе бакштаг и фордевинд).

Занятия по настройке яхты на ход.

Первый этап. Быстрая настройка судна и экипажа на достижение максимального хода в первые 2—4 мин. после открытия старта (повторяется каждый раз при тренировке взятия старта, независимо от темы подготовки).

1. Достижение максимальной крутизны хода настройкой парусов с помощью натяжения шкаторин, перемещения пуза и прогиба мачты.

2. Достижение максимального хода с парусами, сшитыми своими силами (сшить парус в течение 10 занятий — рекомендуется использовать дни, когда тренировки на воде срываются по каким-либо причинам).

3. Достижение максимального хода при настройке парусов с помощью колдунчиков, перешивка парусов (надо добиваться, чтобы колдунчики расположились параллельно друг другу).

4. Достижение максимального хода с помощью установки парусов в конкретных ветровых условиях, используя записи по предварительной настройке парусов (не допускается регулировка парусов на ходу).

Третий этап.

5. Достижение максимального хода перемещением экипажа, изменением наклона мачты и положения шверта.

Шестой этап.

6. Увеличение хода благодаря тщательной установке парусов с учетом отклонения к ветру, приданию парусам большой пузатости, правильного наклона мачты и устойчивого поперечного и продольного равновесия. Используется большое количество колдунчиков на парусах и вантах.

Этап галфвинд.

7. Увеличение хода удержанием поперечного и продольного равновесия, оптимальной установкой парусов.

Занятия по тактике ведения гонок.

Первый этап.

1. Взятие старта по очереди одним-двумя судами другим галсом по сравнению с большинством стартующих. Строгое соблюдение ППС.
2. Взятие старта с форой—намеренным опозданием в 7—10 сек. (20—25 стартов). Выполняется неоднократно каждым экипажем по очереди.
3. Выработка устойчивого навыка быстрого ориентирования и своевременного перемещения в предстартовое время, повторяя с интервалами 5 мин. (20—25 стартов).
4. Взятие старта без ограничения действий экипажей. Второй, пятый и седьмой этапы—лавировка. 5. Совершенствование приемов прикрытия ветра подветренному, а для подветренного — приемов защиты и ухода от прикрытия.
6. Совершенствование обманных приемов нападения с наветра и защиты подветренного созданием впечатления более крутого хода.
7. Выработка внимания и ориентирования (оценка деятельности по таблице для тренеров и самооценки для экипажа).
8. Выработка навыка предвидения изменения силы и направления ветра, своевременный подход к зонам благоприятного ветра, общая раскладка галсов.
9. Выработка навыка у идущего позади и идущего впереди заводить противника в невыгодную ветровую зону, а самому в нее не входить.
10. Выработка навыка находить правильную точку поворота для захода на огибание знака 1.

Шестой этап.

11. Выработка навыка определения противника для осуществления приема накрывания парусами и ухода от накрывания.
12. Выработка навыка применения тактики, исходя из типовых тактических положений, наиболее часто встречающихся на курсе фордевинд, и выполнение тактических маневров, наиболее выгодных в данных ситуациях.
13. Заход на огибание знака 3 и огибание (оценивается через 1—2 мин. после огибания).
14. Заходы на огибание знаков 1, 2, 3 (оценивается через 1—2 мин. после огибания).

Четвертый год подготовки

Период подготовки во время сборов—февраль—апрель.

1-я тренировка. Опробование судна на воде—продолжительность 2,5—3 час. Отяжка такелажа, проверка крепежа дельных вещей, вант-путенсов и т.п. Опробование под нагрузкой работы стопоров, ползунов, блоков, лебедок.

Предварительная настройка наклона мачты, места положения кипок стакселя, погона гика-шкота, натяжение шкотов парусов. Проверка герметичности днища, палубы, сальников, водоотсосов.

2-я тренировка. Техника управления — продолжительность 2 часа. Определение места расположения членов экипажа. Удержание продольного и поперечного равновесия на курсах бейдевинд, бакштаг правого и левого галсов (2—3 раза по 4—5 мин.). Повторение этого же упражнения, увеличивая интенсивность. Укороченная тренировочная гонка до знака 1—продолжительность до 30 мин.

3-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 3 час. Прохождение прямых отрезков без поворотов и изменений направления в бейдевинд и бакштаг (по 20—25 мин. попарно). Увеличение хода изменением расположения экипажа и наклона мачты, настройка яхты на ходу. Настроечная гонка до дистанции — треугольник без петли— 1 час 10 мин.

4-я тренировка. Контрольная гонка с пересадкой — продолжительность 4—5 час. Особое внимание обращать на удержание равновесия во всех направлениях, на расположение экипажа. Настройка на ход наклоном мачты и натяжением шкаторин парусов. Провести 4—5 гонок.

5-я тренировка. Техника управления — продолжительность 2 час. Тренировочная гонка по дистанции— треугольник, петля; финиш у наветренного знака. Основное внимание обратить на устранение недостатков, выявленных в предыдущей тренировке в технике управления. Дополнительно освоить несение парусов на курсе при изменении направления без смены галсов и со сменой галса, при этом обратить внимание на передвижение экипажа внутри судна.

6-я тренировка. Настройка яхты на ход—продолжительность 4 час. Прохождение прямых участков в бейдевинд по 30—35 мин. Спускаться по ветру курсом фордевинд без спинакеров — один раз правым галсом, другой раз левым. На галсе всем экипажам яхт, кроме идущего уверенно впереди, использовать все виды настройки. Настроечная гонка — продолжительность 1 час 40 мин. Дистанция — петля. Старт общий, финиш на курс фордевинд под спинакерами.

7-я тренировка. Тренировочные гонки с пересадкой — продолжительность 6 час. Проводятся 5—6 гонок. Основное внимание обращать на строгое соблюдение ППС, несение парусов на курсе и при изменении направления движения судна. Зона связанности в этом случае условно увеличена на 45—50%.

8-я тренировка. Техника управления—продолжительность 2 час. Дистанция — треугольник, каждая сторона 150—200 м. Повторить все приемы управления, отработывавшиеся на предыдущих тренировках. Особое внимание обратить на своевременное потравление и выбирание парусов при изменении направления (шкоты в стопоры не зажимать). Курсы фордевинд и бакштаг проходят со спинакерами. Рулевым обратить внимание на правильность траекторий при изменении направления, на своевременность подъема спинакера.

9-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 3 час. Паруса, рангоут обклеены колдунчиками. Прохождение прямых участков по 30—35 мин. два раза в бейдевинд, один раз на фордевинд со спинакерами, два раза в бакштаг по 15—20 мин. со спинакерами. Настроечная гонка—продолжительность 1 час—1 час 30 мин. Дистанция—треугольник, петля, финиш на курсе фордевинд.

10-я тренировка. Контрольные гонки с пересадкой— продолжительность 5 час. Проводят 4—5 гонок. Особое внимание обратить на тщательность выполнения пройденных тем, а также на распределение обязанностей в экипаже.

11-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 3—4 час. Рангоут, паруса, такелаж обклеены колдунчиками. Прохождение прямых отрезков по 30—35 мин. два раза курсом бейдевинд разных галсов, один раз курсом фордевинд, два раза бакштагами—по 15—20 мин. Попутные курсы идти со спинакерами. Стараться настроить паруса так, чтобы на, лавировке колдунчики работали параллельно, на попутных курсах — симметрично от центра каждого паруса в разные стороны.

12-я тренировка. Контрольная классная гонка—продолжительность 6 час. Дистанция—два треугольника, петля; финиш у знака 1. Основное внимание обращать на тщательность выполнения всех приемов, осваиваемых на предыдущих тренировках, ППС на параллельных курсах, связанность, право дороги.

13-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 4 час. Паруса и рангоут обклеены колдунчиками. Прохождение прямых участков в бейдевинд двумя разными галсами—по 10 мин. Возвращение по ветру бакштагами—по 10—15 мин. Первую половину галса проходить без спинакеров, вторую—со спинакерами.

Настроечная гонка—продолжительность 1 час. Дистанция — треугольник; курсы бакштаг проходить со спинакерами.

14-я тренировка. Техника управления—продолжительность 2 часа. Тренировочная гонка; дистанция— треугольник, петля, финиш у знака 1 (размеры дистанции укороченные—стороны треугольника 200—250 м).

Повторение пройденного материала в темпе, приближенном к соревновательному. Рулевой должен следить за соблюдением траектории изменения направления.

По каждой теме указанных 14 тренировок дана их продолжительность. Это общее количество времени на тренировку на определенный день. Интенсивность и объем в это время средние. Основной задачей является достижение высокого качества выполнения каждого приема.

В период участия в официальных соревнованиях распорядок пребывания на воде не должен меняться, он должен быть построен как в 12-й тренировке.

Программа тренировок на май — июль

1-я тренировка. Опробование судна на воде—продолжительность 2—2,5 час.

2-я тренировка. Техника управления — продолжительность 2 час. (см. 14-е занятие предыдущего цикла).

3-я тренировка. Настройка на ход — продолжительность 3 час. Рангоут, паруса, такелаж обклеены колдунчиками. Дистанция—треугольник и петля, старт на курсе фордевинд. Прохождение дистанции курсом бейдевинд правым и левым галсом по 15—20 мин. Основное внимание уделяется эффективной установке стакселя по отношению к гроту. Фиксируется на фото характер щели между гротом и задней шкаториной стакселя. На курсе фордевинд ставить спинакер (зафиксировать на фото), стаксель убрать (зафиксировать на фото). Настроечная гонка — 1 час 15 мин. — 1 час 20 мин.

4-я тренировка. Контрольная классная гонка — продолжительность 5 час. Дистанция—два треугольника, петля; финиш у знака 1. Основное внимание обратить на тщательность выполнения элементов техники управления. Оценка тактической обстановки, выполнения ППС в районе огибания знаков. Прохождение дистанции фиксируют в таблице и результаты сравнивают с оценками первых контрольных и официальных гонок.

5-я тренировка. Техника управления—продолжительность 2 час. Дистанция—укороченный треугольник и петля со сторонами 200—250 м. Основное внимание обратить на своевременность добирания шкотов после поворотов оверштаг, траекторию поворотов, постановку и уборку спинакера, на время прохождения начала и конца траектории поворотов с помощью руля.

6-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 4 час. Дистанция—треугольник, стороны 150—200 м. Одна сторона установлена под бейдевинд, другая под бакштаг, третья под галфвинд. Один треугольник надо проходить по часовой, другой против часовой стрелки. Время отрыва яхт друг от друга фиксируется хронометром.

Основное внимание обращать на взаимодействие парусов и качество управления рулем.

Настроечная гонка—1 час 20 мин. Дистанция—треугольник, финиш на курсе галфвинд. Анализ по таблице настройки на ход.

7-я тренировка. Контрольная классная гонка — продолжительность 5 час. Дистанция—треугольник, петля, финиш у знака 1. Основное внимание обращать на тактическое положение яхт на дистанции через 5 мин. после старта. Правильность выхода на знак 1, технику огибания всех знаков, соблюдение ППС при огибании знаков, право дороги, на эффективность раскладки галсов на последней лавировке.

8-я тренировка. Техника управления — продолжительность 2 час. Дистанция—треугольник и петля, стороны 200—250 м. Половину дистанции проходить по часовой стрелке, половину против. Основное внимание обращать на своевременность перехода экипажа с одного борта на другой, время подъема и спуска спинакера.

9-я тренировка. Контрольная классная гонка — продолжительность 5 час. Дистанция аналогична той, что ставится на 7-й тренировке. Основное внимание обращать на раскладку галсов на первой лавировке, тактику выхода на знак 1, тактику на курсе фордевинд, соблюдение ППС на попутном курсе.

10-я тренировка. Настройка на ход — продолжительность 3 час. Дистанция обычная стандартная. Прохождение дистанции с общего старта. По окончании одной гонки при надобности рекомендуется сменить паруса. Повторяется трижды. Прохождение знаков каждой дистанции хронометрируется.

11-я тренировка. Техника управления — продолжительность 2 час. Разучивание движения в специальном вращении на одном месте с помощью управления рулем и парусами. Задание выполняется в 4 приема с отдыхом по 5—7 мин. Движение фиксируется по времени.

12-я тренировка. Контрольная классная гонка—продолжительность 5 час. Дистанция полная, стандартная. Основное внимание обращать на раскладку сил на дистанции, на место и время взятия старта, тактику начала и конца каждой лавировки, а также огибание знаков и соблюдение ППС на встречных курсах.

13-я тренировка. Техника управления—продолжительность 3 час. Повторение вращения на одном месте, 3 раза с интервалами 3—5 мин. Выполнение фигуры на воде с подъемом и опусканием спинакера на каждом курсе фордевинд (оно характеризует степень технической подготовленности экипажа). Выполнение фиксируется по секундомеру.

14-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 2 час. Прохождение дистанции в одиночку под лучшими парусами.

14 описанных тренировок проводятся в июле. Они могут быть проведены в мае и июле с небольшими изменениями.

Программа тренировок в августе — ноябре

1-я тренировка. Опробование судна на воде — продолжительность 2 час. (см. 1-ю тренировку в феврале—апреле).

2-я тренировка. Техника управления — продолжительность 2 час. Дистанция стандартная, полная, длина стороны треугольника 200—250 м. Повторение всех элементов техники управления.

3-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 3 час. Поиск нового благоприятного сочетания парусов. Трижды повторяется прохождение стандартной полной дистанции (не меняет парусов только экипаж, проходящий отрезки первым).

4-я тренировка. Контрольная классная гонка—продолжительность 4 час. Повторение 12-й тренировки в мае—июле.

5-я тренировка. Техника управления—продолжительность 2 час. Выполнение вращений на месте с набиранием заднего хода постановкой спинакера—3 раза. Время фиксируется.

Тренировочная гонка с двойными вращениями на месте на каждом этапе гонки между знаками.

6-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 3 час. Паруса, рангоут, такелаж обклеены колдунчиками. Прохождение дистанции больших размеров. Первую лавировку проходить одним правым и одним левым галсом. Вторую и третью лавировку проходить четырьмя равными галсами. Во время хода настраивать паруса на лучший режим, ориентируясь по скорости хода яхты и поведению колдунчиков.

7-я тренировка. Контрольная классная (или с пересадкой) гонка—продолжительность 4—5 час. Схема дистанции стандартная. Основное внимание обращать на распределение галсов первой лавировки, подход к знакам и огибание их, соблюдение ППС при огибании знаков.

8-я тренировка. Техника управления — продолжительность 2 час. Индивидуальные задания по устранению недостатков, выявленных на 2-й и 5-й тренировках. Тренировочная гонка. Дистанция стандартная, длина стороны 200—250 м.

9-я тренировка. Настройка на ход — продолжительность 3 час. Все паруса, рангоут, такелаж обклеены колдунчиками. Главное — подобрать благоприятное сочетание парусов.

Паруса меняются во время 5—7-минутных перерывов. Все сочетания парусов фиксируют на фотографии.

10-я тренировка. Контрольная классная гонка—продолжительность 5 час. Дистанция стандартная, полная. Основное внимание обращается на тактическое положение через 5 мин. после старта, точность расчета выхода на знак 1, тактику на курсе фордевинд, строжайшее соблюдение ППС на всех этапах, ведение «боя» на средней дистанции.

11-я тренировка. Техника управления—продолжительность 2 час. Исправление ошибок, выявленных на 2-й и 5-й тренировках. Тренировочная гонка по стандартной дистанции на оценку техники управления.

12-я тренировка. Контрольная классная гонка—продолжительность 5 час.; соблюдение ППС.

13-я тренировка. Настройка на ход—продолжительность 2—3 час. Ставятся самые результативные паруса. Проводится настроечная гонка без учета тактических факторов. Прохождение знаков по хронометражу.

14-я тренировка. Техника управления—продолжительность 1 час. На стандартной, полной и укороченной дистанции (сторона 150—200 м). В быстром темпе повторяют все приемы управления, на каждом промежутке между знаками выполняют двойное вращение на одном месте в обе стороны.

ОЦЕНКА И САМООЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ ТРЕНИРОВОК И ГОНОК

Деятельность яхтсменов проходит на большой акватории, когда тренер не может наблюдать и анализировать их действия. Именно поэтому большое значение имеют личные дневники яхтсменов. В дневниках они фиксируют прохождение дистанции, отмечают ошибки, намечают пути их устранения.

Ежедневно заполняя специально разработанную таблицу самооценки, яхтсмен может в цифрах выразить ошибки, допущенные в тренировке и гонке.

Таблица заполняется перед разбором гонки, тренировки, теоретическим занятием. Таких таблиц три: одна — для рулевого, другая — для членов экипажа, третья—для тренера. В верхней части таблицы указывается дата, сила ветра и величина волны.

Регистрация настройки судна

Помимо оценки действий экипажа необходимо систематически регистрировать результаты настройки судна на высокие ходовые качества. Основная трудность при настройке яхты—недостаточное количество приборов, помогающих регистрировать скорость хода, величину крена, глубину прогиба рангоута, глубину пуза парусов, Крутизну хода по отношению к ветру и т. п. Обо всем этом чаще всего экипажу приходится судить по визуальным наблюдениям и личным ощущениям и, руководствуясь этими впечатлениями, судить о качестве настройки, запоминая различное сочетание условий погоды и настройки судна, при которых ход был хорошим.

Для того чтобы облегчить процесс запоминания различных удачных и неудачных сочетаний настройки судна, можно использовать специальную таблицу, которую заполняют после каждой тренировки. Наиболее рационально сразу начертить три одинаковые таблицы для регистрации настройки судна при слабом, среднем и сильном ветре.

Для таких судов, как «Солинг», в таблице должны быть данные, связанные с регулировкой настройки мачты с помощью ахтерштага и других приспособлений. Используя принципиальное построение таблицы, можно разработать таблицу для «Торнадо» и других яхт.

Шкалу можно вычертить на обычной бумаге и приклеить к мачте, гику, палубе прозрачной клейкой лентой. Для определения натяжения снастей, гика-шкота, спинакер-фала, стаксель-шкота лучше всего пользоваться прошитыми разноцветными такелажными марками или метками, нанесенными разноцветными красками. Эти метки надо наносить на гика-шкоте у первого лопаря, закрепленного на погоне, на спинакер-фале—у зажимного стопора, на стаксель-шкоте—около входа шкота в кипку. Тогда при добирании снастей отчетливо видно, как метка приближается к постоянной оковке, шкиву, таким образом можно судить, насколько сильно выбрана снасть.