

Кто есть кто в украинском яхтинге. Взгляд Сергея Пичугина

- Jun. 21st, 2010 at 11:02 PM



Сергей Пичугин – чемпион мира и Европы в классах Солинг, Дракон: "Внимание – детям!"



фото автора

Для каждого конкретного яхтсмена близка по духу конкретная регата. Сравнивать регаты, считаю, некорректно. С моей точки зрения важно прежде всего развивать детский парусный спорт и проводить регаты в классах Оптимист и Кадет. Так или иначе у детей отношение к спорту другое, другие эмоции, нежели у профессионалов. Регаты в крейсерских классах: Кубок Гетьмана, Windmaster Regatta имеют право на жизнь, но на данный момент в них соревнуются недостаточное количество участников, в

Кубке Гетьмана уже недостаточно, поскольку там иссякает финансирование, в Windmaster Regatta еще недостаточное. На мой взгляд допуск к таким регатам должен быть неограниченным. Олимпийские классы – вообще дуристика. Если мы за последнее время не смогли показать ничего толкового в них, нужно прекращать тратить средства, не стоит надрываться, убеждать руководство. Я понимаю, основное в олимпийском яхтинге – это деление средств, все хотят поучаствовать в этом процессе. А крейсерские классы будут развиваться сами по себе, и дети крейсеристов будут приходить в яхтинг уже с другой головой.

Сейчас ведется разговор о передовых системах обмера. Не вижу в гонках на разных яхтах (не монотипах) ничего плохого. Весь мир так гоняется. Чтобы внедрить в Украине систему обмера, которая бы работала, необходимо сделать шаг назад, услышать всех. Может кто-то подскажет упрощенные схемы. Цель: создать прозрачную систему обмера. И чтобы оргкомитет занимался не политикой (кто-то обсчитал нужную яхту хорошо, и она уже в тройке), а регатой. Считаю неверной позицию, что регаты в крейсерских классах в Украине варятся в собственном соку, поскольку победители по их результатам не выходят на международную арену. Зачем делать отбор? Все умные люди, читают журналы, интернет. Если человек считает, что он достиг какого-то уровня, он и так будет соревноваться не только дома.

От автора: По поводу состояния одного из наиболее массовых музыкальных направлений существует расхожая фраза: «Рок-н-Ролл мертв!», либо в другой интерпретации «Рок-н-Ролл скорее жив, чем мертв». Осмелимся поставить диагноз состоянию яхтинга в Украине: он безусловно жив и разнообразен. Ведь есть ветер и вода, есть яхты и есть люди, готовые реализовывать свои честолюбивые цели. А приводить к общему знаменателю неприводимое – зря тратить время. Лучше выйти под парусом навстречу свежему ветру!

Кто есть кто в украинском яхтинге. Взгляд Сергея Щербакова

- Jun. 21st, 2010 at 10:55 PM



Сергей Щербаков – главный тренер сборной Украины по парусному спорту: "Не хочу читать в пресс-релизах, что в Украине нет парусных школ".



Фото Александра Шилова

- У нас все соревнования, проходящие по календарю, я делю на две группы. Чемпионаты Украины, весенний, основной в олимпийских классах, в детских номерах программы мы проводим на достаточно высоком профессиональном уровне. Но в практически закрытом режиме.

Без привлечения прессы и ТВ из-за отсутствия средств. Что же касается регат в крейсерских классах, там наблюдаем противоположную картину: присутствуют пресса, спонсоры, ТВ, понты для приезжих. Но уровень проведения оставляет желать лучшего. Судейство (в большинстве своем судьи не знают английского, но если к ним приставить переводчика, могут отработать квалифицированно), участников мало, гоняются на слишком разных яхтах. Организаторы пытаются их объединить в одну группу, но ничего хорошего не происходит. На самом деле они декларируют одно, а имеют цель завлечь в свои ряды бизнесменов, которые купят яхты и будут сотрудничать между собой.

Я могу принять гонки, которые проводятся среди монотипов, но на той же WindmasterRegatta в спортботах гаялось аж три Мелджеса и две яхты, обмерянные по системе ORS Club. Денис Хащина признался мне, что никогда больше в такие проекты встречать не будет. Они говорят, что и детям помогают, я этой помощи не вижу, она не отвечает действительности. Люди позиционируют себя, как регату Европейского уровня, но на самом деле это правила для круизных яхт, чтобы они получали удовольствие. Вот скажите к примеру, одна яхта пришла первой, вторая на 10 секунд позднее, но по пересчету становится первой. Проверить мерилки невозможно. Что до внедрения новой системы обмера, то на мой взгляд, это те же яйца, только в профиль. Чтобы обмерять яхты, нет специального инструмента, поэтому большинство людей хочет перейти на украинский обмер в целях систематизации. Приезжая на соревнования, не знаешь, каким образом работает мерилка, а знаешь свои силы.

Но когда результат ясен, а не схимичен в мерилках? Когда соревнуются монотипы. У нас в Украине наиболее распространенный класс 470 – до 28 лодок. Почему бы организаторам кроме всего прочего не провести соревнования в этом классе и в Звезднике (олимпийский класс «Звездный» - авт.)? Если в осенней WindmasterRegatta мы увидим и гонки монотипов, это будет плюс.

Мне не хочется читать в пресс-релизах, что в Украине нет детских школ, а мы проводим самую лучшую регату. Да у нас есть проблемы с матчастью, но вы же на Чемпионате Украины никогда не были!

Кто есть кто в украинском яхтинге. Взгляд Сергея Машовца

- Jun. 21st, 2010 at 10:50 PM



Еще совсем недавно, в нулевых (или двухтысячных, воспринимайте, как удобней) мы с гордостью констатировали неоспоримый статистический факт: Украина в олимпийском яхтинге занимает высокую третью позицию после Австралии и Франции, опережая таких монстров парусного спорта, как Великобритания, Испания, Португалия... Без медальная для украинских яхтсменов Олимпиада в Пекине парусные позиции нашей страны, увы, ощутимо пошатнула. Недостаточное финансирование к Играм в Лондоне препятствует новым победам и, как следствие, взлетам. Но олимпийский сегмент в яхтинге хоть и олицетворяет прогресс страны, придает ей шарм цивилизованности и в случае успеха стремительно повышает ее позитивный имидж, все же невелик. В этом благородном виде спорта, а точнее – явлении, мире избранных, формации имеющих честь прожигать жизнь под парусами, люди застревают не просто всерьез и надолго, а навсегда. В Украине они соревнуются в меру своих сил и возможностей на различных регатах. Сопоставимы ли они? Три авторитетных эксперта, три Сергея – Машовец, Щербаков и Пичугин от составления математически выверенной версии рейтинга украинских регат уклонились, но при этом высказали достаточно любопытные точки зрения на процессы в украинском яхтинге. Они могут вызвать интерес в парусном сообществе.

Сергей Машовец – почетный президент Федерации парусного спорта Украины, тренер трехкратного олимпийского чемпиона Валентина Манкина: «Определитесь с целью регаты».



фото Александра Зайцева

- среди украинских регат в неолимпийских классах нет ни одной, которая бы стимулировала участие на результат. В каждой из них оттачивается определенное мастерство. Но в итоге победитель не получает права участия в международных регатах на результат. Эгейскую финансовую регату (с участием украинских экипажей) вообще не считаю регатой, на мой взгляд это банальные туристические походы по морю с возможностью увидеть красивый закат после ужина. Есть энтузиасты, способные продвигать яхтинг. Гуреев закрутил Мелджес (неолимпийский, популярный в мире класс монотипов Melges-24 – авт.), Семенюк пытается что-то создать, в Одессе Трансбункер работу проводит, но на своих Драконах они соревнуются за рубежом с привлечением иностранцев.

Каждый организатор хвалит свою регату, мол, мы – лучшие. Но для начала определитесь, с какой целью вы соревнуетесь? Все олимпийские регаты исповедуют принцип – я поднимусь выше в рейтинге, пробьюсь на международную арену, а у нас в крейсерских классах такого нет, чтобы куда-то пробиваться. Семь яхт в этом году соревновались на Кубке Гетьмана. Они говорят, что в гонках принимали участие 25 выпелов (это такой сленг у яхтсменов для перечисления лодок, как баранов считают по головам, а профессоров по членам – с юмором объясняет Машовец). Они лгут! На катамаранах катались, а яхты абсолютно прогулочные. На группы не было кого делить.

Сейчас появилась WindmasterRegatta. Крика много, что это очень спортивная регата, но такие заявления нужно подтвердить современной системой обмера. Я знаю Семенюка (Юрий Семенюк – директор WindmasterRegatta – авт.) как культуртрегера, носителя парусной культуры. Он начал проводить соревнования по крейсерам в 90-х, очень много сделал, чтобы их раскрутить, но сегодня это конъюнктура, а не культура. Больше участников, жесткая система отбора – это радует. Но как так может происходить: сам занимаюсь обмером и сам же участвую в регате? Это клоунада, кто поверит в объективность? Я не исключаю, что Семенюк разобрался в системе обмера лучше, чем Леонид Коваленко (меритель Кубка Гетьмана – авт.). Поэтому, делаем вывод – если уже закрыть глаза на то, что украинские регаты в крейсерских классах не несут мотивации работать на максимальный результат и выходить на международную арену, тогда основным в критериях оценки является обмер. Тот, кто первым в Украине внедрит современную систему обмера, ту регату и можно считать регатой №1. Потому что результаты станут честными.

- Так кто-же или какая же регата стоят ближе всего к оптимальной системе обмера?

- Скажу так, в Украине существует четыре системы обмера, каждая из них имеет право на жизнь. И не надо их останавливать. В Польше каждая яхта имеет 2-3 свидетельства по разным системам обмера. Жизнь покажет, какая из них лучшая.

К тому же, если организаторы WindmasterRegatta так уже хотят спортивной составляющей – раскручивайте Мелджес, проводите матч-рейс, но для этого нужно вложить деньги.

«Добрий спомин», «Південна варта» и т.п. - это абсолютно доморощенные регаты, но сказать, что они не нужны, было бы неверно. Верхушка пирамиды – олимпийский яхтинг, а базовый низ определяется по количеству людей, задействованных в парусе. Поляки, если человек сел в яхту, уже ставят галочку – у них считается, что яхтингом занимаются миллионы. Поэтому, эти регаты физкультурные, там у участников нет цели быть первым, не говоря уже о профессионализме, но именно из этой среды выходят люди, которые хотят побеждать. Ведь вы помните принцип Кубертена, не тот, что «Главное участие, а не победа», а настоящий. Если десять человек захотят заниматься физическими упражнениями более-менее регулярно, то один из них захочет заниматься и сравнивать себя с другими. Один из этой десятки ставит цель побеждать других. Один из этих десяти победу считает целью в жизни. Для них и проводятся Олимпийские Игры. Но на одного такого по Кубертену должна быть тысяча физкультурников.

Олимпийский яхтинг: куда движемся?

- May. 21st, 2010 at 6:42 PM



Руслан Свиринов выясняет у главного тренера сборной Украины по парусному спорту Сергея Щербакова причины, из-за которых мы можем не досчитаться медалей в Лондоне-2012.

Ведущие яхтсмены страны приостановили олимпийскую подготовку.

Финансовые проблемы вынудили звезд украинского олимпийского яхтинга – экипаж в составе Родиона Луки и Георгия Леончука (класс «Фотинайнер») и семейную пару - Ольгу Масливец и Максима Оберемко, которая выступает в олимпийском классе парусной доски

RS:X, приостановить программу подготовки к Играм в Лондоне-2012. Неужели уже сегодня можно ставить крест на наших главных парусных олимпийских надеждах? Главный тренер сборной Украины Сергей Щербаков подтверждает – причин для тревожных мыслей предостаточно, но ситуацию еще можно спасти.

- Что касается Луки и Леончука. В этом году они приняли участие в Чемпионате мира, который был на Багамах. Экипаж занял 15-е место. Результат мог быть намного выше, но последние две гонки не удались, сказалась старая травма спины у Георгия Леончука. В этом классе сейчас полностью поменялась матчасть. Появились новые модели совсем новой конструкции, появились паруса и мачты. И сегодня у этого экипажа нет материальной части, которая бы отвечала требованиям высокого результата. Есть мачты и паруса, корпуса нет. На чемпионате мира они арендовали лодку, стоило это достаточно дорого. И благодаря этому они поняли, что сегодня необходимо иметь ту матчасть, которая отвечает требованиям. Деньги на приобретение таковой сегодня отсутствуют. Спонсоры и меценаты, с которыми ведутся переговоры, выжидают, что будет происходить вообще с экономикой страны. Они, будем откровенны, пока не откликаются на просьбы. Будучи их личным тренером я договорился с парнями, что они в этом году постараются держать себя в парусной форме, в хорошей физической форме. Они участвуют во многих регатах, но к сожалению, не в олимпийских классах. Договорились мы так потому, что если к концу года мы найдем матчасть, то начиная с января-февраля 2011 года мы начнем подготовку к Олимпийским Играм и к отборочным соревнованиям, к чемпионату мира, который состоится в декабре 2011-го года в Австралии.

- То, что ребят приглашали выступать за другие страны, уже отошло на второй план?

- Дело в том, что выступление на Чемпионате мира в этом году дает гарантии, что они не смогут выступать за другие страны. Это условие ISAF. И только в особых случаях, если они изменят гражданство по семейным причинам, они могут выступить под флагом другой страны. Но факт, что они остались, пока, к сожалению, никоим образом не влияет на то, что для них открываются возможности здесь, в Украине.

- Несмотря на то, что финансировать их выгодно хотя бы потому, что Лука и Леончук самые титулованные и не скрывают своих золотых олимпийских амбиций?

- Подтверждаю – это один из экипажей сборной команды, который реально может претендовать не только на лицензию, но и на завоевание медалей в Лондоне. Кроме них у нас еще есть золотой запас – это Максим Оберемко и Ольга Масливец. Эти ребята тоже представляют большой интерес для сборной, потому что могут практически гарантированно получить лицензию в Лондон и завоевать медали, но опять же, экономическое состояние дел сейчас таково, что они были на сборе в Испании за счет своего семейного бюджета, участвовали в регате на Пальма-де-Мальорка тоже за свой счет.

У нас сейчас типичная картина – яхтсмены выезжают на регаты, тратя свои кровные, есть, правда, шансы, что они к ним вернуться. Но когда?

- Если ездят, значит хотят развиваться и повышать результаты?

- У нас сейчас сильно изменилась сборная, омолодилась. И есть перспективные спортсмены, готовые работать и работать. Они приезжают даже на всеукраинские регаты за счет собственных денег. Это происходит и в олимпийских, и в детских классах яхт. Мы договорились этот год переждать в надежде на то, что в следующем может быть лучше.

Если ситуация не изменится, финансы иссякнут и все прекратится. Это касается не только парусного спорта.

- И все же еще пару слов о лидерах. Биологический фактор не может сыграть против них. Ведь Лука и компания не молодеют?

- Все может быть. Дело в том, что такое парусный спорт? Это, прежде всего, талант, это опыт. Третье – это возможности, и четвертое – желание. Талант у этих четырех спортсменов есть и он проявлялся не раз. Его нужно поддерживать возможностями. Их пока нет. И Масливец и Оберемко, и Лука и Леончук занимаются парусным спортом, они все время находятся в струе. И я надеюсь, что они смогут, во всяком случае в этом году себя удержать в том состоянии, которое им позволит побеждать на крупных международных регатах в олимпийских классах. А там посмотрим. В психологии есть такое понятие. Если ты ничего не можешь изменить, согласишься с тем, что есть. Нам ничего не остается другого.

- Не забудут ли матчасть наши лидеры, выступая в неолимпийских классах?

- Вы знаете, на том уровне, на котором находятся вышеуказанные спортсмены, вопрос не является актуальным. Разностороннее участие в парусных гонках только приветствуется. Они настолько опытные, что если необходимо будет собраться, они мобилизуются без проблем. Мы определим время, которое необходимо для того, чтобы начать подготовку и ее продолжительность. Более пунктуально определим те соревнования, которые будут необходимы для движения к завоеванию лицензий, а затем и к набору формы для участия в Олимпиаде. Мы определим физическое состояние. Более того, они сами готовы это сделать. Они знают, какой должна быть оптимальная форма, где надо подлечиться и т.д., но все это будет возможно только в том случае, если будут учтены возможности матчасти, возможности календаря, и немаловажный фактор – они все люди, будем прямо говорить, возрастные, семейные, им нужно содержать свои семьи. И если будет решен вопрос заработных плат, те условия, которые они ставят, если они будут разрешены, тогда эти спортсмены будут готовиться к Олимпийским Играм.

- А если условия не будут выполнены? Способен ли человек провести в яхтинге всю жизнь, при этом зарабатывая себе на хлеб, да еще и с маслом?

- Те люди, которые занимали высокие места на олимпийских регатах, в яхтинге востребованы всегда. Парусный спорт – это сложный вид спорта, который включает в себя множество различных компонентов. И если люди были в призерах – это уже повод утверждать, что они не затеряются, когда закончится олимпийский парусный спорт.

- К примеру, чемпион мира Сергей Пичугин (классы «Солинг», «Дракон») утверждает, что олимпийский парусный спорт – это цирк, шоу, тусовочка для молодых, а вот когда они становятся профессионалами...

- Так может говорить только тот, кто сравнил эти вещи, кто знает, что такое олимпизм, и что такое профессиональный спорт. На самом деле разница есть, и она большая. Олимпийский спорт – это спорт молодых, но конкуренция в нем – не меньше. И затрат – эмоциональных, физических, материальных тоже не меньше. И те, кто побеждает в олимпизме, легко входят в профессиональный спорт и чувствуют себя в нем комфортно.

Руслан Свирин, яхтенный журналист ([блог автора](#)).

Unfinished business Родиона Луки

- May. 7th, 2010 at 7:48 PM



Чемпион мира по парусному спорту Родион Лука: У нас есть еще один олимпийский должок

Финансовый кризис безжалостен и к звездам спорта. Не секрет, что главная парусная надежда Украины на Играх в Лондоне – экипаж Родиона Луки. Сегодня проблемы с финансированием вытолкали звезд олимпийского яхтинга – серебряных призеров Афин-2004, чемпионов мира в классе «Фотинайнер» Родиона Луку и Георгия Леончука за борт корабля, который пусть и с пробоинами в виде отсутствия денег, но все же пытается держать курс на Лондон. Безусловно, о них помнят, - как утверждает главный тренер сборной Украины по парусному спорту Сергей Щербаков. Правда, легче ли от этого самим ребятам?

- Конечно, нам бы очень хотелось еще раз поучаствовать в Олимпийских играх, - признается Родион Лука, - у нас есть, так сказать, unfinished business – добиться золотой медали, но если реально смотреть на вещи, то в данный момент, когда олимпийская программа заморожена, мы пытаемся своими силами держаться на плаву и вынуждены уходить в профессиональный спорт, где поддерживаем свою форму и готовимся к международным регатам. Но, подчеркиваю, не в олимпийских классах яхт. Этим мы сейчас занимаемся, но тем не менее, мы участвовали в Чемпионате Европы прошлого года, Чемпионате мира этого года, поэтому мы одной ногой еще в сборной Украины и хотелось бы, чтобы ситуация наладилась.

- Твой коллега по цеху чемпион мира Сергей Пичугин высказал мнение, что олимпийский яхтинг – это тусовочка для молодых, цирк, настоящий парусный спорт начинается в профессионалах. Согласен с такой точкой зрения?

- Олимпийский яхтинг – это колоссальная школа для профессионалов. Человек, который не прошел эту школу, он в профессионалах на больших лодках должным образом котироваться не будет. Естественно, в больших профессиональных экипажах существует определенная внутрикомандная политика, и у тебя уже меньше морального удовлетворения от того, что ты делаешь, успех делится на всех. Олимпийский парусный спорт интересен тем, что ты сам себе хозяин, ты делаешь свой проект, ты добиваешься успеха в маленькой команде и чувствуешь плоды своего труда, в то время. Как в большой команде плоды твоего труда не так заметны, все зависит от работы огромного коллектива, нескольких десятков человек. Конечно, ты намного больше зарабатываешь в профессиональном парусе, чем в олимпийском.

- Тогда следующий вопрос, Родион, может показаться некорректным, но все же. Соизмеримы ли зарплаты в профессиональном яхтинге с зарплатами тех же футболистов?

- Футболисты ведь тоже разные бывают, как и яхтсмены. Но если в футболе звезды получают миллионы, то в яхтинге я такого уровня зарплат не встречал. К примеру финалисты Кубка Америки или призеры «Volvo ocean race» получают примерно 200 тысяч евро в год. Есть шкиперы, которые получают по полмиллиона. В среднем экипаже зарплаты колеблются от 70 до 100 тысяч евро. Низкооплачиваемой в профессиональном яхтинге считается зарплата 6 тысяч евро в месяц – это если у тебя скромный послужной

список, отсутствуют медали (т.е. олимпийское прошлое), ты не выходишь в гонку, а подобно сервисменам в Формуле-1, меняющим колеса в болиде, шуршишь, выполняешь черновую работу на яхте в месте ее дислокации, но привлекаешься к тренировкам. Про Олимпизм ты знаешь – четыре года ищачишь, если завоевываешь медаль на Играх, получаешь призовые.

- Сейчас ты самостоятельно поддерживаешь форму. Легко ли тебе будет выйти на ее пик, если в 2011 году ты поставишь цель завоевать олимпийскую лицензию и успешно выступить в Лондоне?

- Я хочу сказать, что занимаюсь спортом каждый день. Сейчас занят в проекте бывшего владельца «Team Russia» Олега Жеребцова, который хочет подготовиться к Чемпионату мира в классе Лазер SB3, это не олимпийский класс, но необычайно популярный в мире. У нас есть определенное количество дней, которые мы вместе проводим с целью достижения высокого результата на международной арене. Это как раз мне и помогает не терять форму, держать себя в определенном весе, который строго лимитируется в этом классе. В подобных условиях находится и Георгий. Он принимает постоянное участие в гонках класса Дракон в команде «Трансбункер» и точно так же остается на высоком профессиональном уровне. Я не думаю, что мы утратим чувство локтя. Конечно, это скажется, что мы сейчас не участвуем в соревнованиях именно в классе Фотинайнер. Возможно. К примеру, олимпийский чемпион Икер Мартинес точно так же временно приостановил свои выступления в нашем классе и готовится к кругосветке «Barcelona round the world race», которая стартует в декабре. И все ветераны, если нас так можно назвать, планируют вернуться в начале следующего сезона к своим олимпийским проектам.

- Про ветеранов знаем: к примеру, бразилец Торбен Граель, трехкратный олимпийский чемпион в классе «Звездный», выиграл «Volvo ocean race», где ты успел пройти половину регаты на российской яхте «Касатка». А вот матчасть в 49-м классе не забудешь?

- Я в нем нахожусь с 97-го года. Тринадцать лет каждый день! Это невозможно забыть. Но поймите, сегодня мы не по своей воле приостановили подготовку. Для осуществления олимпийской программы в первую очередь необходим определенный бюджет, с помощью которого обновляется матчасть, идет подготовка на соревнованиях и тренировочных сборах. До тех пор, пока он не принят, строить какие-то иллюзии, бежать покупать кусок мачты или парус не имеет смысла. Вообще. Поэтому нужен кардинальный подход. Либо мы работаем, либо нет. Если в Министерстве (по делам семьи, молодежи и спорта – авт.) на сегодняшний день и в Федерации у нас беспорядок, можно самому идти, пробивать, но если физически не существует бюджета, что бы ты ни делал? Остается лишь искать партнеров, спонсоров, выдумывать проекты какие-то рекламные, с помощью которых можно привлечь инвестиции. Но так как сегодня на дворе до сих пор кризис, с этими идеями и проектами в парусном спорте честно говоря маловероятно найти какую-то выгоду для потенциального инвестора, поэтому ждем и смотрим, что будет дальше. Но без базового финансирования, какое было раньше, в нашем случае не обойтись.

- Сергей Щербаков уверен - такие спортсмены, как Лука и Леончук, не затеряются вне олимпийского яхтинга. Но ты испытываешь сложности, что приостановлена олимпийская программа?

- Да, я столкнулся с реальной жизнью. Мы спустились на Землю с облаков и теперь живем здесь, чаще находимся в Киеве, видим эти реалии и начинаем понимать, как легко было в море, изучаем, как работает мир в Украине. Это совсем не так красиво, как

кажется со стороны. Говорю применительно к реализации своей идеи – создание детской парусной школы. Думаю, у меня хватит энергии воплотить ее в жизнь, помочь вышгородским детям, которые сейчас практически не имеют возможности освоить спорт, пусть он парусный и считается элитным, но он намного доступнее сейчас, чем когда-либо в другое время. И это все сейчас можно реализовать. Поэтому, кроме профессионального паруса хотелось бы открыть свою школу, чтобы дать возможность вышгородским детям добиться тех вершин, которых добился я. Чтобы они смогли представлять Украину на Олимпийских Играх. Я знаю, как это можно сделать и вижу несколько путей обучения. Есть путь, трудный и тяжелый, который мы с Георгием (Леончуком – авт.) прошли за 12 лет в нашем классе, обучаясь практически самостоятельно, на энтузиазме. А есть путь, который можно пройти так, чтобы не допускать тех ошибок. Которые допускали другие. Этот путь намного быстрее, легче. И сейчас есть уникальная возможность в Вышгороде создать эту школу с помощью муниципалитета и тех же областных структур. Но посмотрим, сможем ли мы решить этот вопрос, когда устанутся власть, когда все встанет на свои места. Пока у меня есть энергия для этого.

Руслан Свирин, яхтенный журналист (<http://opt1m1st.livejournal.com>).

WindMaster-Regatta-2010. Заключительный день

- Apr. 25th, 2010 at 11:57 PM



WindMaster-Regatta-2010. заключительный день: покушение на гегемонию и слабость железа.

В заключительный день проведения парусной регаты WindMaster-Regatta-2010 в акватории киевского моря наконец-то подул устойчивый северо-западный ветер. Его стабильность а так же адаптация (к шестой гонке!) яхтсменов в экипажах к классу Melges24 способствовали тому, что к лидеру Василию Гурееву и его экипажу подтянулись двое соперников – Виктор Сидоренко и Андрей Яно. Последний из них сумел извлечь выгоду из соответствия веса своего экипажа движениям воздушных масс. Яно, имевший возможность опереться на знания и опыт своего рулевого – Ивана Чехлатого, хладнокровно довел свою яхту до победы в гонке. Как потом отметит победитель общего зачета Василий Гуреев, выигрыш зажег глаза экипажу Яно. От спокойной жизни и он, и Сидоренко, и, естественно ветер будущего победителя регаты избавили. В заключительно гонке приключилась нештатная ситуация на борту яхты, которой управлял Денис Хащина. Напряжения гонок не выдержала матчасть, а точнее крепление мачты на его яхте. Обидно было завершать регату преждевременно, но и продолжать ее экипажу Хащины на поломанной яхте не имело смысла. Такой случай, когда металлические винты крепления срезает на раз, в жизни опытного гонщика первый. Но даже у Хащины трагизма на лице после окончания гонок не читалось.

Денис Хащина (г. Харьков): Несмотря на усталость матчасти мы зарядились позитивной энергией. Такая регата задает тон всему сезону.

Василий Гуреев. (г. Киев): мне бы хотелось, чтобы в парусном спорте в Украине было больше конкурентов. Когда мы приезжаем за рубеж, выступаем на Чемпионате мира и заканчиваем регату 36-ми. Неплохо, учитывая количество яхт, равное 115. Но хочется быть хотя бы в десятке, а для этого здесь тебе не должны давать дремать за место под солнцем. Поэтому, такая регата, как WindMaster-Regatta, очень важна для нас.

Итоговые технические результаты:

1. Василий Гуреев (Киев),
2. Андрей Яно (Севастополь - Харьков),
3. Виктор Сидоренко (Киев),
4. Денис Хащина (Харьков)
5. Олег Данько (Киевская обл.)

Руслан Свирин, яхтенный журналист (<http://opt1m1st.livejournal.com>)

WindMaster Regatta-2010. 2-й день

- Apr. 24th, 2010 at 10:53 PM



WindMaster-Regatta-2010. 2-й день: черный флаг и сюрпризы ветра

Во второй день акватория киевского моря, где проходят гонки WindMaster-Regatta-2010, неожиданно погрузилась в состояние штиля. И участникам довелось в прямом смысле слова ждать у моря погоды. Старт гонок, назначенный на 11 утра, был отложен и ветер таки возвратился, к тому же с юга, принесся ощутимое тепло и капли дождя. Признаться, в море капризы погоды воспринимаются совсем по-другому, чем на суше. Первую гонку сопровождала нешуточная борьба на дистанции экипажей Василия Гуреева и Виктора Сидоренко. На каждом из огибаемых знаков они создавали напряжение. Общий язык с ветром быстрее нашел Гуреев. Но во второй гонке панибратские отношения с воздушными массами чуть – было не сыграли с его экипажем злую шутку. При выбросе гинакера на попутном ветре яхта вошла в бродинг. Парус, не успев раскрыться, принял на себя мощный порыв, яхту экстремально накренило, но зачерпнув воды материя в последний момент подчинилась командам бакового и переворота корпуса избежать удалось. Один ошибся, страдают пятеро,- скажет потом Гуреев. Несмотря на приключение, и в пятой гонке его экипаж финишировал первым. А перед началом следующей гонки судьям пришлось выбрасывать черный флаг. Сразу несколько яхт на старте допустили фальстарт и чтобы навести дисциплину, судья прибегнул к таким действиям. Черный флаг означает, что после его опускания в течение минуты ни одна лодка не имеет права пересечь стартовую линию, иначе дисквалификация. На яхтсменов эти меры подействовали. Второй день участники регаты светятся от удовольствия.

Виктор Сидоренко (г. Киев): Такой материальной части, какую мы имеем здесь, нет наверное, ни на одной другой регате в Украине. Я воспринимаю ее, как зарядку, утром, вставать не хочется, но встаешь, делаешь зарядку и уже готов ко всему. Так и здесь, открытие сезона- великолепное.

Александр Казнадей (г. Киев): сразу в огонь, как говорится. Первый выход на воду, без подготовки, тренировок, и сразу такая регата- отличное начало, значит сезон будет хороший.

Технические результаты после двух дней соревнований:

1. Василий Гуреев (Киев),
2. Виктор Сидоренко (Киев),
3. Андрей Яно (Севастополь),
4. Денис Хащина (Харьков)

5. Олег Димко (Киевская обл.)

Руслан Свирин, яхтенный журналист

(<http://opt1m1st.livejournal.com>)

WindMaster Regatta-2010. Парусный сезон открыт!

- Apr. 23rd, 2010 at 10:45 PM



Парусный сезон в Украине открыт!

В Украине официально открылся парусный сезон. На киевском море стартовала самая престижная в стране "WindMaster Regatta-2010".

Эти гонки проводятся по регламенту Чемпионата Европы в двух дивизионах яхт – спортботов и крейсерских. Несмотря на короткую биографию "WindMaster Regatta-2010" уже вошла в календарь Федерации парусного спорта Украины и является рейтинговой. Перед тем, как яхты-спортботы вышли на дистанцию было заметно, что участники соскучились по настоящим гонкам. В первый день "WindMaster Regatta-2010" небесная канцелярия не подвела и создала прекрасные условия для соревнований. Тем не менее, титулованный украинский яхтсмен, чемпион мира и Европы Сергей Пичугин, как и подобает профессионалу, предусмотрел и определенную опасность.

- Очень хорошо, что в таких чисто мужских условиях она начинается. Достаточно прохладно, свежий ветер, низкая вода. Сейчас особенно внимательно экипажам придется быть, поскольку море мелкое, - заметил опытный Пичугин.

Предусмотрительность и бдительность в яхтинге -неотъемлемая составляющая знаний и опыта. К счастью, никто из участников на мель не сел- дистанцию судьи выставили идеально. Когда был дан старт гонкам эмоции невозможно было сдержать, несмотря на пронизывающий ветер. Воздушные массы распоясались в акватории до неприличия - яхты неслись на знак, будто в ихних парусах запряжены сотни отборных скакунов. Участникам приходилось демонстрировать абсолютное мастерство в борьбе со стихией. Не удивительно, что главной составляющей успеха в таких условиях оказалась слаженность действий пятерки на борту. В этом компоненте равных не было экипажу Василия Гуреева. Во всех трех гонках первого дня "WindMaster Regatta-2010" он праздновал успех.

- Спасибо экипажу и ветру. В киевском море вода вязкая, пресная, в то время, как мы привыкли гоняться в соленой воде. В черном, средиземном морях плотность воды более высокая, лодка быстрее выходит на глиссирование. А здесь рваный ветер, гладкая вода, лодку прямо прижимает к ней и невозможно разогнаться, не применяя физических усилий. Но в этом и есть соль гонки. Такие условия абсолютно комфортны для настоящих яхтсменов, - отметил лидер регаты.

Технические результаты первого дня:

1. Василий Гуреев, Киев;

2. Андрей Яно, Севастополь;
3. Виктор Сидоренко, Киев;
4. Денис Хащина, Харьков,
5. Олег Демко, Киевская обл.

Видеоверсия: <http://www.youtube.com/watch?v=8XF79T30oBA>

Руслан Свирин, яхтенный журналист <http://opt1m1st.livejournal.com/>

По следам капитана Врунгеля

- Apr. 22nd, 2010 at 10:23 AM



Единственный украинец, кто в 21-м веке принял участие в кругосветной регате, Родион Лука и яхтенный журналист Руслан Свирин об эпопее "по следам капитана Врунгеля".

Одним из самых любимых мультфильмов мальчишек 80-х на одной шестой части суши была яркая многосерийная эпопея, созданная, кстати в Киеве, о приключениях капитана Врунгеля. Кто из подростков тогда не мечтал испытать на себе вкус приключений под парусом... Но пионеры выросли, а с ними менялись мечты, едва успевая за общественно-политическими изменениями. И океанские путешествия для них остались последней сказкой стремительно закончившегося детства. Впрочем, среди тех пионеров был один, кто своей мечте остался верен. Единственный украинский участник кругосветной парусной регаты в XXI-м веке - Родион Лука. Пройдя жесткий отбор, украинец в качестве рулевого участвовал в регате «Volvo Ocean Race» в составе интернационального экипажа российской команды «Team Russia». Его впечатления о походе через океаны, который, увы, по финансовым причинам не удалось довести до конца, и сегодня, спустя год, также свежи, как и в тот день, когда нога Родиона ступила на земную твердь в далеком Сингапуре.

- Не обидно тебе было обрывать по-живому начатое на самом пике?

- Когда питерский предприниматель Олег Жеребцов, воплотивший в жизнь за свои деньги (12 млн. долларов) дорогостоящий проект «Касатка», объявлял нам о невозможности продолжить участие в кругосветке, у нас у всех комок в горле стоял, ведь такую огромную работу провели, и пришлось все остановить. Но это жизнь, это не конец света. «Volvo Ocean Race» как и чемпионаты мира по футболу проводятся раз в четыре года. Даже если на этом все закончится, это был огромный опыт, который не каждый в Украине и России имеет.

- Ты анализировал. Почему оказался единственным представителем России и Украины (естественно, кроме Олега Жеребцова, который прошел на «Касатке» второй этап Кейптаун (ЮАР) - Кочин (Индия) в экипаже?

- Я только сейчас начинаю понимать, что людей у нас нету, и их надо готовить, поэтому и не было на борту русскоговорящих членов экипажа. По различным причинам люди просто не подходили туда. У кого-то плохой английский, кто-то по профессиональным навыкам не подходит, и таким образом у нас просто отсутствуют люди, которые могут ходить на макси-яхтах в океане.

- Что для тебя было неожиданным в этих гонках?

- Океан задавал миллион вопросов. То, что я не ожидал. Это насколько мне будет тяжело. Постоянно находиться в такой влажности. Вы даже не представляете, что происходит с кожей. Когда у других членов экипажа появляется сыпь после трех недель пребывания на борту в этой влажности, которая является идеальным местом для инфекций и бактерий. В таких условиях любая рана не заживает. Плюс ко всему борьба с недосыпанием. Ты не можешь выспаться, потому что спишь всего лишь шесть часов в сутки- три раза по два часа в среднем, если все хорошо, ну и конечно сумасшедший упадок сил. С ним тоже нужно было бороться. Естественно, в команде трудности переносятся легче. Честно говоря, я впервые участвую в океанских гонках и сейчас только понял, что олимпийский спорт с этим профессиональным яхтингом просто рядом не стоит, небо и земля. И то, как люди рискуют жизнью там, и на каком волоске они находятся... в океане любая ошибка может привести реально к смерти. А то состояние, в котором там находишься, конечно, его нельзя сравнить с космическим кораблем, но у нас, например, висят списки вещей, которые находятся на яхте- инструменты различные, материалы запасные. Когда видишь мешок для трупа в этом списке, начинаешь понимать, насколько это серьезно. Во время предыдущей регаты Volvo Ocean Race один человек выпал за борт, и когда его нашли через сорок минут, было уже поздно. И не удивительно- когда яхта несется со скоростью 30 узлов, а это почти 60км/ч, и человека смывает волной за борт, проблема имеет все шансы стать неразрешимой. У каждого из нас есть JPS, с яхты видно, где находится человек, но чтобы остановить эту 14-титонную машину, у которой мачта с 9-тиэтажный дом, опустить паруса площадью порядка 900 кв. метров- это займет при лучшей работе экипажа днем около 15 минут. А если ночью- времени потребуется больше. И пока яхта остановится, развернется и против ветра уже с намного меньшей скоростью возвратится назад, проходит 40 минут. Допустим, вода холодная, и как бы человек тепло не был одет, через 20 минут температура организма опустится до 33°C- это тот предел, когда любой организм теряет сознание, и то, что ты не захлебнешься в этих волнах, вероятность небольшая. Человека найдут, но как оказать ему полноценную медицинскую помощь, когда до ближайшего берега три тысячи миль. Вертолеты не летают на такие расстояния и как выходить из этого положения? Возьмем другие примеры. В океане встречаются посторонние предметы. Ты можешь ударить яхту, которая сделана из карбона и не такая уж прочная, может образоваться пробоина, тогда весь экипаж может оказаться в беде. Плюс, в индийском океане сейчас процветает пиратство- это реальный рэкет, когда под видом рыбаков нападают вооруженные люди. В первую очередь им интересно забрать что-то дорогое, слава Богу, у нас этого не случилось, и честно говоря мы даже не видели. Но сам факт! Перед регатой нас инструктировали- пиратам сопротивления не оказывать, в случае нападения- руки вверх и сдаваться. В общем, масса опасностей подстерегает. И такая регата- это действительно восхождение на Эверест в парусном спорте.

- Чем запомнился тебе океан?

- Атлантический намного чище индийского, но при этом он намного холоднее. Большие волны для меня не были неожиданностью.

- Может сама яхта была неожиданностью?

- Буквально через недели две освоил ее. Конечно, удивила сложность управления лодкой в целом. Какой это механизм- настоящий самолет, просто уникальное сооружение стоимостью 3 млн. евро! И когда среди ночи ты стоишь за рулем, например, в индийском океане, у нас не было луны в это время, и ты просто не видишь линии горизонта и в кромешной тьме яхта с огромной скоростью несется, спотыкается о волны постоянно, несется горная река по палубе. Меня дважды от руля отрывало, но я просто был пристегнут. Но когда тебя смывает волной и ты понимаешь - нас одиннадцать человек, и я не имею права руль отпускать, потому что в любой момент может произойти произвольный поворот и возникнут огромные проблемы, плюс яхта дорогая, и вот эта ответственность, которая на тебе лежит, к ней привыкнуть, расслабиться и как ни в чем не бывало управлять яхтой и при этом выжимать из нее скорость- это для меня была не совсем привычная ситуация.

- Настя (жена Родиона, в прошлом яхтсменка) рассказывала, что вас в портах, куда вы заходили, встречали как космонавтов?

- Это впечатляющее зрелище. Приятно чувствовать, что люди, десятки, сотни тысяч людей следят, приходят в порт, встречают, провожают. Но самое незабываемое, когда семья есть на причале. Ты

видишь своего ребенка на берегу, обнимаешь его- это чувство не такое, как здесь, в Борисполе. Ты понимаешь, что вернулся с того света и обнял близких людей. Это чувство, которое вызывает комок в горле и ты понимаешь, что смысл жизни, все ценности открываются тебе там, в океане. Здесь, в этой жизни, в суматохе ты этого не замечаешь.

- Как был организован быт экипажа во время продолжительных океанских переходов?

- Естественно, на этой яхте никаких удобств нету- ни душа, ни кондиционера. К примеру, на экваторе очень жарко, ты спишь буквально в обнимку с вентилятором 12-тивольтным и обливаешься потом, тело протираешь салфетками антибактериальными, пропитанными спиртом, пользуешься кремами для младенцев. Еда - сублимированная пища. Для того, чтобы экономить вес, у нас, например, весь запас провизии на один день на 11 человек составлял 9,5 кг. Все экипажи борются с весом и возить с собой мешки картошки, чеснока- так не бывает, когда люди тратят миллионы. То, чем мы питались, можно сравнить с армейской едой, изжогу она не вызывает и мне в целом нравилась. Конечно, западноевропейцы все время недовольство проявляли из-за однообразия. Но для меня неважно, что кушать, лишь бы я не был голодным. Энергетические напитки пили, витамины, электролиты- это все у нас присутствовало. В день потребляли по две тысячи калорий- у нас были врачи, которые все рассчитывали, серьезный уровень.

- После стольких испытаний возникает вопрос- ради чего ты отправился в кругосветку?

- Я хотел попробовать, увидеть, как это выглядит на самом деле, и, честно говоря, мне понравилось. Я очень давно об этом мечтал, с детства смотрел видео, когда еще советская яхта «Фазиси» принимала участие в кругосветной регате. Не будем забывать, что в девяностых капитан украинской яхты Алексей Грищенко ушел из жизни в Уругвае после одного из этапов подобной регаты. Гонка унесла жизнь одного украинца- для меня это тоже послужило мотивацией. Конечно, я благодарен супруге Насте, которая мне разрешает, позволяет отдаваться своей карьере. Ради этого стоит жить и в этом есть свой кайф.

- Готова ли Украина к таким регатам? Или для нас это- далекая перспектива?

- На сегодняшний день я не вижу готовности определенной. В людях может быть и есть, но в финансовом плане... Я сомневаюсь, что это окупится или каким-то образом будет выгодно кому-то участвовать в кругосветке. Может быть в дальнейшем? Я думал, возможно сделать старт регаты, к примеру, в Одессе. Но для этого нужно достичь понимания огромного количества людей, понимания цели, ради чего и как это делать, то есть теоретически «да», но практически на сегодняшний день, учитывая кризис... Это равноценно провести Евро-2012. Такая же головная боль. Но одно дело, когда футбол у нас каждый второй знает, а парусный спорт... Например, ни один фермер в штате Алабама не знает про «Volvo Ocean Race». В Украине- аналогичная картина. Наверно, наши дети это будут делать.

Дети еще должны подрасти, но сегодня ты неожиданно возвратился в олимпийский яхтинг. Что вас с Георгием Леончуком тянет снова гоняться в классе «Фотинайнер» (Экипаж Родиона Луки в этом классе стал серебряным призером Олимпиады в Афинах-2004)?

Перспектив у нас много, жизнь не заканчивается на олимпийском парусном спорте. Нам есть, чем заниматься, есть, где зарабатывать деньги. На олимпийском парусном спорте вы много не заработаете и не сможете содержать семью. Но хочется добиться в жизни именно того, чего ты хочешь, деньги - это не главное. Сейчас у нас еще есть время уделить внимание олимпийской программе. Но вы же знаете о проблемах в Федерации парусного спорта. Я не вижу влиятельных людей, готовых взвалить на себя такую тяжелую ношу, как развитие паруса. Поэтому, когда видишь, что это людям совершенно не надо в этой стране, государственные программы все свернуты, ну, вы сами знаете, что происходит сейчас, спорт отошел на десятый план, но жить то надо, и хочется не просто выживать и бороться за выживание, а хочется чего-то добиваться. И если, к примеру, человек в своей профессиональной деятельности не может найти применения здесь, и ему предлагают очень хорошие условия в другой стране, то как бы вы поступили на его месте?

- Как гласит неписанный закон, теоретически профессионалы востребованы всегда и везде. Кстати, в чем отличие профессиональных гонок от олимпийской программы?

- В больших командах профессиональных, которые делают огромное движение в парусном спорте, существует другой подход, нежели в олимпийском, там слишком много политики, и морального удовлетворения от той работы ты не получаешь. Ты зарабатываешь в 10 раз больше денег, но душевного равновесия у тебя нет. Здесь, это мы- небольшая команда, и когда ты чего-то добиваешься, ты чувствуешь, что добился этого со своим напарником и тренером. В больших командах постоянно идут закулисные разговоры, все превращается в обычный быт, в то время как хочется быть свободным человеком и заниматься тем, к чему у тебя лежит душа.

- Но вот Георгий Леончук (многолетний партнер Родиона в экипаже олимпийского класса «Фотинайнер») утверждает, что вас там больше ценят, нежели в олимпийском парусе.

- В олимпийском парусе это нужно больше тебе, чем чиновникам. А там владельцы команд тебя ценят, как лошадь. Пока ты что-то можешь, тебя ценят, и ты должен правильно себя вести, иметь хорошие манеры... Насколько тебе приятно с владельцами этими общаться, это уже твои проблемы. Здесь же ты работаешь творчески и есть огромное поле деятельности для творческой работы. Там тебя лимитируют менеджеры команд, которые считают так, а ты на 100% уверен, что это неправильно, но должен делать так, как они хотят, потому что тебе платят.

Что ж, неудивительно, что пройдя кругосветку, и заработав себе имидж суперпрофессионала, вы решаетесь еще на один олимпийский цикл?

Когда занимаешься всю жизнь своим делом и делаешь небольшой перерыв, переосмысливаешь многое и понимаешь, как это можно сделать еще лучше. Именно поэтому я почувствовал, что мы можем добиться более высоких результатов, ведь в парусе опыт играет ключевую роль. Чувствую огромный потенциал - вот оно, лежит рядом, надо только подняться и сделать это, это возможно.

Руслан Свирин, яхтенный журналист (<http://opt1m1st.livejournal.com/>)