

ГЛАВА 1. ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ РАБОТЫ ТРЕНЕРА

1.1. Тренер – кто он такой?

Кого видит горнолыжный тренер, когда смотрится в зеркало?

Думаю, всем, кто уже тренирует или только собирается заняться тренерской деятельностью, полезно для себя ответить на этот вопрос. Также полагаю, что об этом не вредно подумать родителям, спортсменам, представителям федераций и всем остальным, у кого обычно бывают претензии к тренерам.

Прежде чем давать мою версию ответа, хочу просто поделиться с читателями одним днём своей профессиональной жизни в должности старшего тренера.

Июльским утром я просыпаюсь в 5:30. Быстро моюсь и убираю принадлежности в дорожную сумку вместе с паспортом, медицинскими справками всех спортсменов и пачкой новозеландской валюты. Это бюджетные деньги, которых должно хватить на первое время. Потом шеф вышлет ещё. Всю необходимую сумму в сорок пять тысяч он на карточку положить не смог. У федерации, как всегда, какие-то проблемы. Середина лета, бюджет эти чёртовы офисные крысы ещё не утвердили, а у нас сборы на другом конце земного шара. Ждать не можем, вот шеф и сунул мне несколько «штук» на первое время. Остальные дошлёт, как только выбьёт. А если не выбьёт? Даже и думать об этом не хочу.

Ещё раз проверяю билеты на шестнадцать человек и документы. Натягиваю куртку, беру в одну руку тяжеленную сумку с вещами, в другую чехол с лыжами и выхожу на улицу. Хорошо хоть, что специально снял квартиру на первом этаже. Нужно будет ещё вернуться за ящиком со свёрлами и всей электроаппаратурой. В Новой Зеландии напряжение другое, так что тащим с собой и трансформаторы, и переходники для их треугольных розеток. Каждая страна с чем-то своим норовит. Одни проблемы, да и только. Ну, это всё ерунда, был бы снег, а то и вообще деньги впустую. Других нам до осенних сборов во Франции не дадут.

Кольнуло в спине, вчера проводил последние тесты по физподготовке. Показал этим остолопам пару упражнений, и вот результат – еле хожу. Опускаю ящик на землю и с трудом выпрямляюсь. Возле меня тормозит белый микроавтобус, весь покрытый разноцветной рекламой спонсоров. За рулём не слишком бодрый Марк. Он один из тренеров-ассистентов. Живёт в Оттаве. Там же и гараж, где стоят наши автобусы. Судя по его виду, он гнал на нём полночи от самого дома. Марк устало улыбается и бросает короткое «сава?». Он в английском не силён и стесняется этого. Мне труднее говорить по-французски, вдобавок никто из нас не расположен к языковым попыткам в 6:30 утра. Мы ещё наговоримся за месяц в той глуши. Из вежливости отвечаю «бьен» и показываю на тяжеленный ящик. Вместе мы, пыхтя, поднимаем его в салон. Все спортсмены должны встречать нас в Торонто в аэропорту, поэтому я забрасываю сумку и лыжи внутрь просторного 16-местного автобуса. Там уже лежат упакованные пачки вещей и полиэтиленовые пакеты с новёхонькой формой для спортсменов. Нам предстоит раздать их в аэропорту. Чуть не забыл, у меня же ещё огромный рюкзак с новыми шлемами, очками и прочим бахламом от Brikо (одного из главных спонсоров команды). Иду за рюкзаком. Ну вот и всё, вроде бы ничего не забыл.

Наконец погрузились, сажусь за руль и с тоской думаю о длинном двадцатичасовом перелёте с тремя пересадками...

Семь утра, через полтора часа начинается регистрация, времени в обрез. Давлю педаль в пол. Ровно полтора часа мы молча трясемся по узкой дороге, которая только в конце, перед аэропортом, переходит в широкий автобан. Мы уже слегка опаздываем, посылаю Марка за ребятами чтобы быстро всё разгрузить. Он уходит и пропадает надолго. Я нетерпеливо начинаю выкладывать всё на землю. Мне ведь нужно ещё сдать автобус на платную стоянку и доехать оттуда на «подкидыше». Наконец появляются трое вялых спусковиков. Ору на них, чтобы пошевеливались, и еду ставить автобус.

Когда минут через сорок пять я подхожу к регистрации, то вижу, что все стоят довольные в новых куртках. А лыжи, пачки с вещками и ящики – всё беспорядочно лежит на полу. Марк скромно стоит в самом хвосте очереди на регистрацию. Другой ассистент и наш физиотерапевт усердно надписывают и цепляют ярлычки ко всем вещам. Посадка заканчивается минут через двадцать пять... Про себя матерю этих идиотов и иду искать начальника смены «Кэнэдиан эрлайнс». Суровая женщина встречает меня с кислой улыбкой: «Ну что, для вас опять отдельный вход открывать?»

Я так же кисло и виновато киваю. Быстро возвращаюсь и команду парням тащить всё на другой конец зала. Но тут меня дергает за рукав корреспондентка местной газеты «Торонто Сан». Ей, видите ли, хотелось бы пару слов – ну и фото всей команды, желательно в куртках. Два слова у меня для неё нашлось. «Мы опаздываем!» – ору я, быстро строю всех спортсменов по росту и заставляю улыбаться. Они вроде улыбаются, а я опять на фотографии получаюсь со злой рожей. Ну и чёрт с ним, думаю. С этими добренькими дураками вообще никто бы и куда не улетел.

Наконец мы проходим на посадку. В баре сидит Джои, старший тренер спусковиков. С довольным видом он потягивает пиво и улыбается.

Он летел из Монреаля и при пересадке сразу оказался в международной зоне.

«Ты зато в газету не попал», – слегка сердито говорю я, снимая форменную куртку и вытирая пот.

Джою выдаёт сразу всё, что он думает и о газете, и о нашем шефе, и о федерации в целом. Он прав. Денег с такой оравой хватит дня на четыре, а потом начнутся звонки, факсы, поездки в банк.

– Пиво будешь? – предлагает он.

– Да нет, пора на самолёт...

Летим. Закрываю глаза, стараюсь прикинуть в голове последние детали плана тренировок. Нужно его донести до Джою и остальных. Итак, пять дней свободное катание, потом гигант и супер, а дальше нужно слаломистам дать время, ну и Джою полезет весь склон забирать под спуск...

Мои мысли прерывает Марк с выпученными глазами.

«Там все спортсмены алкоголя назаказывали и пьют», – говорит он со своим сильным акцентом.

Ну и что? В чём проблема? До тренировок ещё почти два дня, продышатся. Потом зато месяц не будут, взрослые люди – сами знают.

Я не люблю «строжить» и дёргать спортсменов по ненадобности. Думаю, Марк со мной ещё поработает и сам поймёт.

Прошу стюардессу пустить нас на часок в пустое отделение первого класса, где можно на столе разложиться с бумагами.

Идём туда, начинаются переговоры. Моя цель – обеспечить условия всем, в том числе и слаломистам, Джою нужно дать шанс спусковикам протестировать лыжи. По поводу гиганта прений нет, он необходим всем примерно в одинаковом объёме. Мы давно работаем вместе и уважаем друг друга, поэтому договариваемся быстро и заказываем коньяк.

В самолёте душно, сплю урывками и окончательно просыпаюсь, когда мы приземляемся на Гавайях. Здесь у нас первая пересадка. Гавайи – это часть Америки, поэтому меня с моим американским паспортом пропускают сразу. Канадцев из команды проверяют всех. Мне почему-то смешно, я – русский, но более «свой» в Америке, чем все канадцы.

Два часа ночи по местному времени, сколько по нашему – не помню. Не хочется ничего, кроме как лечь в нормальную постель. Наконец мы снова в самолёте, но на этот раз ненадолго, или так показалось. Выходим в аэропорту города Крайст Чёрч (церковь Христа) – ну и название... Но главное, что Христос не позаботился переложить наши вещи на самолёт местной авиалинии. Всё, что мы вчера грузили, просто опять лежит на полу. Правда, вещей ещё и прибавилось. На куче чехлов со спусковыми лыжами сидит наш сервисмен Пьер. Он летел из Калгари и прибыл на час раньше нас. Пьер с улыбочкой сообщает, что местные полёты находятся в другом здании аэропорта и туда ходит автобус. «Замечательно!» – думаю я и матерюсь, благо по-русски никто вокруг не понимает. Волочём всё к автобусу, причём в темпе, времени всего час.

Рассыпалась пачка с вещками, срочно ищем изолену. Её, как всегда, упаковали куда-то на дно.

Выпрашиваю моток фирменной оранжевой ленты новозеландских авиалиний.

На улице пасмурно. Мы должны лететь с южного острова на северный. Через два часа приземляемся в Окленде. Под дождём иду искать контору, где заказаны микроавтобусы в прокат на весь месяц. Мне показывают два замызганных восьмиместных от «Тойоты». Я вдруг осознаю, что люди туда влезут, а вещи нет. Это вам не просторный «Форд». Третьего у них нет, да и мы всё равно бы не осилили его с нашим бюджетом. Просто не знаю, что и делать. Тут они предлагают грузовой прицеп. Это дешевле. Отсыпая новозеландских долларов из пачки, и минут через сорок они находят прицеп. Подошедший Джои садится за руль одного микроавтобуса. Я влезая во второй и оказываюсь на пассажирском сиденье. Забыл, что у них тут движение по другой стороне и руль справа. На протяжении последующих шести часов я, путаясь в передачах и боязливо озираясь на болтающийся прицеп, рулю за Джои. Он тоже толком не знает куда едет, но карта у него. Спортсмены посапывают, Марк молчит. У меня две цели – не отстать от Джои и не заснуть. В голове свербит одна мысль – только бы был снег, а не камни. Иначе мне труба, не смогу оправдаться за этот «зимний снег летом». Скажут: «Какого чёрта бюджет раздул и, как все, на ледники в Европу не поехал?»

Дождь сменяется на град, потом на снег, мы почти приехали. Надеваем цепи на колёса и плетёмся в гору уже совсем медленно ещё час.

«Да, лучше зимнего снега ничего нет, не забыть бы достать виски из сумки для ребят на траках» – думаю я, проваливаясь в неглубокий нервный сон на какой-то неудобной гостиничной койке.

На обратном пути после пересадки на Гавайях моим соседом оказывается тренер сборной по плаванию. У них тоже были сборы, прямо на Гавайях.

Он в шортах, сумочку с вещами даже не сдал в багаж. Свисток и секундомер висят на шее, в сумке, наверное, полотенце, плавки и спортивный костюм. Длина бассейнов во всём мире одинаковая, вода тоже.

Насколько же проще ему организовать тренировочный процесс!

Я считаю, что из всех тренерских профессий наша самая сложная и разноплановая. Нам порой приходится работать в условиях жуткого холода и обжигающего ветра, порой мучиться от жары и беспощадно пекущего солнца на леднике. Бесконечные переезды со всем оборудованием могут утомить даже самых ярких любителей путешествий. Багаж, который тренер берёт с собой на склон, включает рации, вещки, свёрла, ключи для закручивания вещек, хронометражное оборудование, видеокамеру и рюкзак для одежды спортсменов. Даже простая посадка на подъёмник со всем этим требует определённых навыков. Обязанности тренера варьируются от физподготовки до тренировок на снегу, постановки трасс, выбора и подгонки оборудования, отслеживания очков ФИС и квалификационных протоколов, поддержания контактов между спортсменами и поставщиками оборудования, присутствия на судейских собраниях и т.д.

В «свободное» от работы время тренер общается с родителями и спонсорами, проводит соревнования, посещает собрания спортивных комитетов и федераций. Как же один человек может делать всё это?

Может. При этом, смотрясь в зеркало, ему или ей нужно видеть и менеджера, и бухгалтера, и агента по путешествиям, и слесаря, и профессионального шофёра, и психолога, и снабженца в отношении со спонсорами, и полиглота, владеющего как минимум тремя языками. Наконец, и великолепного специалиста в горнолыжной технике, умеющего её демонстрировать, и смазчика лыж, и постановщика трасс, и многое другое.

Безусловно, один человек не может быть одинаково силён во всех аспектах тренерской работы. Тем не менее я постараюсь посвятить каждому из этих аспектов хотя бы несколько строк в последующих главах этой книги.

Всё, что я написал выше, надеюсь, вызовет большее уважение к нашей профессии среди самих тренеров и всех, кто контактирует с ними. Несмотря на порой поучительный тон дальнейшего повествования, я хочу, чтобы все читатели оценили моё полное и безграничное уважение ко всем коллегам, которые, надеюсь, будут читать эту книгу, независимо от их тренерского опыта и уровня, на котором они работают.