



КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!

Пол Хендерсон (Канада): «Если вас спрашивают, на какой яхте вы ходите, то достаточно сказать «Финн», чтобы доказать свое превосходство».

В современном парусном мире вы не найдете яхтсменов, которые не столкнулись в своей жизни с небольшим парусным швертботом — одиночкой с двумя голубыми волнами на парусе — яхтой класса «Финн». Эта замечательная спортивная яхта вошла в нашу жизнь почти 70 лет назад и стала не просто еще одной олимпийской дисциплиной, а эпохальным событием в мировом парусном сообществе, объединив и выкристаллизовав вокруг себя уникальное

сообщество и атмосферу единого братства активных, деятельных, атлетически подготовленных яхтсменов.

Порой задаешь себе вопрос: а почему именно класс «Финн» так притягивает? И тут наваливается масса аргументов, из которых порою сложно выбрать главный, каждый находит здесь свое: прекрасную мореходность, благодаря которой опытный финнист не боится выйти в море в самую сложную погоду; множество настроек и возможностей для экспериментов; чувство независимости, когда ты на своей лодке без завязки на кого-либо можешь самостоятельно тренироваться, искать, готовиться и участвовать в соревнованиях. Твой результат, твоё движение

к цели напрямую зависят от того, сколько ты лично вложил в это времени и сил.

Наверное, успех класса «Финн» сложился из того, что «Финн» — это яхта-одиночка, требующая одновременно и хороших физических атлетических данных, и парусного мастерства и самоотдачи, а также — это уникальный универсальный класс, позволяющий конкурировать спортсменам самого широкого спектра телосложения и возраста. Эти два фактора делают класс «Финн» определенным мерилom, с помощью которого можно максимально достоверно проверить свои амбиции в парусном спорте, понять — ЧЕГО ТЫ СТОИШЬ САМ НА САМОМ ДЕЛЕ.

То, что парусный спорт (и класс «Финн» в особенности) требует от самого спортсмена широкого кругозора, технических знаний, самоотверженности и трудолюбия (в одиночке не переложить это ни на кого и не купишь результат), предопределило то, что в этот круг собрались интересные, в том числе интеллигентные и вместе с тем активные, целеустремленные люди, способные создать уникальную атмосферу, притягивающую к себе даже тех людей, которые по своим антропометрическим данным далеки от идеальных для этого класса. И этот дух братства, единения разносторонне образованных мужественных людей — самое главное сокровище и достоинство класса «Финн», которое оставляет неизгладимый след в душе каждого, кто хотя бы раз в жизни соприкоснулся с ним.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ:

Все началось в 1948 г., когда Финская парусная ассоциация принимала решение, на каком типе яхт лучше выступать в Олимпийских играх 1952 года в Хельсинки. Ввиду отсутствия хорошей яхты в Скандинавии, был запущен конкурс конструкторских решений, нацеленный на отбор яхты-одиночки, которую можно было бы использовать, прежде всего, для соревнований между скандинавскими странами и внутри них, но которая могла бы пригодиться и на Олимпиаде.

Шведский конструктор каноэ Рихард Сарби, подал для участия в конкурсе свою конструкцию, и, хотя сначала ее не отобрали, самого Сарби пригласили принять участие в испытательных гонках, поскольку к тому времени он уже построил прототип и называл его «Fint». Тогда провели несколько пробных серий регат, и 15 мая 1950 г. Финская парусная ассоциация отобрала яхту Рихарда Сарби в качестве Олимпийского ялика и назвала его «Финн», так как олимпиада проводилась в Финляндии.





ки, которая могла стопориться в любом промежуточном положении. Так было сделано для того, чтобы имелась возможность поднимать парус не до верхней марки и, благодаря этому, «брать рифы». Да! Да! На «Финне» тогда в свежий ветер даже на воде можно было «брать» и «отдавать» рифы, наматывая парус на гик, который свободно вставлялся в прямоугольную прорезь в мачте. Для этого гик был оснащен ракс-бугелем (кто теперь знает, что это такое?), к которому крепился блок гика-шкота и конец шкота. Посреди бимса (!!!) находился рым (о погоне и каретке тогда никто не знал), к которому крепился другой блок гика-шкота. Третий рым находился (как и сейчас) на килевой доске. Теперь легко представить, как выглядел парус в лавировку и как работал в свежий ветер, тем более, что галсовый и шкотовый углы паруса крепились к гику намертво. Кроме фала и гика-шкота из бегучего такелажа были только крепившиеся в щелевых стопорах на бимсе шверт-тали, таскавшие почти пудовый стальной шверт. Никаких других дельных вещей не было. Вооруженный «Финн» весил около 150 кг.

Первые яхты, как и все швертботы того времени, существенно отличались от того, что мы имеем сейчас. Валентин Данилов, бывший свидетелем появления первых «Финнов» в Москве, а позже — ставший активным приверженцем класса до конца своих дней, рассказывал:

«Первые «Финны» выглядели так, как будто это судно было словно сделано для истязания яхтсмена, севшего в него и отошедшего от пирса.

Близость деревянной «дубовой» мачты к носу очень часто приводила к тому, что «Финн» переворачивался у пирса при попытке рулевого пройти по палубе в кокпит. Корпус не имел емкостей для обеспечения плавучести и не тонул при переворачивании только потому, что был деревянным. Мачта была закреплена в стационарных оковках на палубе и в степсе и не допускала регулировки ее наклона. Парус поднимался проходящим внутри мачты стальным фалом с помощью маленькой лебед-

Теперь самое главное: откренок не было, и рулевой, свесившись за борт, для откренивания цеплялся под бимс подъемом ближней к нему ноги и так висел на острых курсах. Откренивать на полных курсах было нельзя. Но это еще не все. По краю кокпита проходил возвышавшийся на 10 мм над палубой край примыкавшего к палубе под прямым углом комингса, причинявшего нестерпимую боль икроножным мышцам во время откренивания. Но и это еще не все: «сосалок» не было. Для откачивания поступавшей в кокпит забортной воды имелся ковшик с более чем метровой ручкой. Представьте себе рулевого, висящего в свежий ветер за бортом, держащего шкот в зубах и отчерпывающего ковшиком воду с подветренного борта. Теперь боритесь с ветром и соперниками! Для полноты картины последней: как было сказано выше, гик вставлялся в прямоугольную прорезь в мачте и мог перемещаться в вертикальном положении на угол до 10°. Оттяжки гика, разумеется, не было. По этой причине на полных курсах гик смотрел «в небо», центр парусности на полных курсах перемещался вперед и в отсутствии откренок



при налетевшем сзади порыве ветра удержать «Финн» от переворачивания через нос было очень трудно.

Так как мачта была деревянной, перевернувшийся деревянный корпус плавал на боку, слегка возвышаясь бортом над водой. Перевернувшийся «Финн» поставить на воде было невозможно. И клубные катера еще несколько часов после окончания гонки собирали на воде и прибившиеся к берегу лодки, окончивших гонщиков и оценивали убытки.

Два слова о парусах. Первые паруса были сшиты из хлопчато-бумажной ткани (типа ткани на тогдашних туристских штормовках) и не имели окна. На поднятые новые паруса было страшно смотреть, в особен-

ности, когда они намокали. Новые паруса надо было «выхаживать». В средний ветер (без дождя) ставили парус и ходили только в галфвинд не менее 20 часов, после этого, слегка намочив парус, ходили в галфвинд еще час 10. Только после такой процедуры можно было идти в гонку и рассчитывать на результат.

Первое время никто не умел перешивать паруса. Как максимум, для исправления морщин на парусе или ремонта парус «переликовывали»: отпарывали ликтрос по передней и нижней шкаторине и с помощью парусной иглы и «гардемана» пришивали ликтрос заново. Не забудьте — деревянные корпуса надо было по весне (иногда и в течение сезона) красить.





Ясно, что надо было разбираться в совместимости грунтов, шпаклевок и красок.

И последнее — во что были одеты в то время яхтсмены: В лучшем случае в туристские костюмы, которые естественно промокали. Ничего другого не было.

По этой причине многие «финнисты» страдали от радикулита, артрита и прочих подобных болезней и раньше времени уходили на большие яхты или бросали парус совсем. Спасательные жилеты хотя и держали на воде, но были тяжелые и неудобные».

Тем не менее, несмотря на все тогдашние сложности хождения на яхте класса «Финн», Рихард Сарби ввел новую идею, предопределившую успех класса «Финн» — мачта не крепилась жестко вантами к кор-

пусу, а свободно вращалась, удерживаясь в 2-х точках — степсом у шпора мачты и пярнетсом у палубы. Благодаря этому элементу впоследствии мачта эволюционировала от жесткой вертикальной конструкции к гибкой, и уже на скорость заработал не один парус, а пара «мачта-парус», что открыло огромное пространство для дальнейшего совершенствования ходовых качеств яхты. Тут огромную роль стал играть и прогиб мачты, как продольный, так и поперечный, и ее упругость, и соответствие формы паруса прогибу мачты. Отклик мачты на волну, на усиление ветра, правильное изменение формы паруса в нужной его части в зависимости от меняющихся условий и настроек — все это сделало процесс освоения мастерства хождения под парусом увлекательным и бесконечным.

Уже в 1957 году описанный выше убогий заводской «Финн» быстро приобрел новые качества. Негнущуюся ранее мачту стали стругать, чтобы она могла гнуться и динамичным образом формировать форму паруса, отыгрывая порывы ветра. Это стало революцией в парусном спорте. Мачте старались придавать такой профиль и подбирать материалы так, чтобы обеспечивать оптимальный прогиб назад и вбок под вес гонщика и обеспечивать динамическую работу. Появился погон с кареткой, откренки, самодельные сосалки, дюралевый шверт. Еще несколько лет не будет оттяжки гика, но появился перемещаемый вдоль гика клин, вставляемый снизу в зазор между мачтой и гиком того же назначения. Появились наклонные накладки на комингс для облегчения состояния икроножных мышц во время откренивания.

В 60-х годах появились первые паруса из синтетических тканей. Тогда они имели неоспоримое преимущество перед парусами из хлопчато-бумажных тканей. Владельцы х/б парусов гордо говорили после очередной гонки: «Я пришел 1-м (или 2-м) из «тряпок». Потом появилась масса фирменных парусов из дакрона: «Норс», «Мусто», «Маринекс», «Грюневальд», «Эльвстрем».

По мере развития технологий все они постепенно внедрялись в класс «Финн», что обусловило его живучесть и то, что он остается единственным на сегодня «долгожителем» в семействе олимпийских классов. Международная Ассоциация яхт класса «Финн» при этом сделала много для того, чтобы переходы происходили эволюционно и не отбрасывали сильно назад ранее построенные и находящиеся в использовании яхты по своим характеристикам, но при этом и чтобы класс оставался открытым для новых технологий. Появились пластиковые корпуса, отсеки плавучести, двойное дно, которые уже не делали таким фатальным для результата опрокидывание яхты. Это дополнилось всевозможными регулировками практически всех важных параметров, включая положение и наклон мачты, расположение шверта, что сделало соревнования на Финне не только испытанием мастерства, но и интересной изыскательской исследовательской работой по подбору оптимальных материалов и настроек под внешние условия, индивидуальные данные гонщика и характер ведения яхты.

Современная яхта «Финн» по сравнению с изначальной ее версией превратилась в люксовый спортивный снаряд, управлять которым составляет огромное удовольствие. Деревянные мачты сменились на дюралевые, а позже — на пластиковые и углепластиковые. Разработки, сделанные для побед в Кубке Америки, дошли и сюда — в строительстве современных угольных мачт стал применяться высококомодульный углепластиковый материал, который позволяет закладывать требуемые характеристики мачты с высокой точностью. Тканевые паруса сменились на пленочные армированные и стали намного легче и устойчивей по форме к ветровой нагрузке. Благодаря всему этому класс стал доступным для гонщиков в более широком диапазоне физиче-

ских данных: каждый гонщик имеет возможность подобрать под свои данные оптимальные упругие свойства мачты и форму паруса: более тяжелые гонщики выбирают мачты жестче, паруса поплотнее, чтобы обеспечить необходимую мощность, тягу и использовать свое преимущество в весе, легкие же гонщики наоборот выбирают мачты помягче и паруса поплотнее, отыгрывая за счет остроты к ветру. Сегодня уже не редкость, когда легкие молодые спортсмены, если не успешно конкурируют, то, как минимум, держатся рядом с тяжеловесами в сильный ветер на лавировке, далее реализуя свое преимущество как на полных курсах, так и при легком ветре. Существенно облегченный по сравнению с прототипом корпус (116 кг против 150-ти кг) приблизился к массе гонщика, и лодка теперь очень чутко реагирует на любые движения рулевого. Оставаясь мореходной яхтой, «Финн» превратился в увлекательный спортивный снаряд, сроднившись с которым можно творить чудеса. Благодаря этому техника управления яхтой, взаимодействия с ветром, волной существенно эволюционировала, класс стал более атлетичным, динамичным и экстремальным, а наблюдение гонок в этом классе доставляет большое удовольствие.

Прошедшие школу «Финна» и успешно усвоившие науку взаимодействия паруса и мачты яхтсмены в дальнейшем успешно осваивали другие классы и быстро выходили на лидирующие позиции уже там.

История класса «Финн» богата множественными интересными и драматичными моментами, достойными отдельной статьи. Благодаря тому, что Международная Ассоциация класса «Финн» постоянно работала над совершенствованием правил класса, вовремя отслеживала и аккуратно давала ход новым технологиям, класс прошел уже 16 олимпийских отборов и с 1952 года до сих пор остается в программе Олимпийских игр. На сегодня правила класса отточены так, что при том, что яхта класса «Финн» может построить любой желаемый самостоятельно, класс «Финн» является более жестким монотипом, чем любой другой класс яхт.

Класс «Финн» замечателен не только своей конструкцией или историей, но и людьми, которые вышли из этого класса. Известные во всем мире яхтсмены Пауль Эльвстрем, Валентин Манкин, Пол Хендерсон, Виктор Потапов, Йохан Шуман, Рассел Коутс, Жак Рогге, Бэн Эйнсли — все они прошли через класс «Финн». И этот ряд можно продолжать и продолжать.

В Советском Союзе, а теперь — и в России класс «Финн» являлся и является авангардом парусного спорта, принесся самое большое число Олимпийских медалей среди всех остальных классов.

В 1960м году серебряную Олимпийскую медаль привез из Неаполя Александр Чучелов. В 1968-м году в Акапулько выиграл Олимпийские игры Валентин Манкин. В 1972-м году в Киле бронзовую медаль Олимпийских игр завоевал Виктор Потапов. В 1976-м году из Торонто Олимпийское Серебро привез Андрей Балашов, он же выиграл бронзовую медаль на Олим-

пийских играх 1980-го года в Таллине. В последующие годы долгое время на мировой арене находился в лидерах Олег Хоперский — трижды он становился призером Чемпионатов Мира, много раз — победителем и призером Чемпионатов Европы, других международных регат, многие международные регаты — этапы Кубка Мира он выигрывал, не оставляя абсолютно никаких шансов соперникам — 6 первых приходов из семи гонок на Йерской регате! Кто может похвастаться таким результатом? В 2007-м году эту эстафету подхватил Эдуард Скорняков, выиграв Чемпионат Европы. Позже становились призерами этапов Кубка Мира Алексей Селиванов, Аркадий Кистанов. В 2015-м году на Чемпионате Европы сразу двое российских финнистов Аркадий Кистанов и Егор Терпиго-рев вошли в десятку лидеров, заняв 5-е и 6-е места.

Советские юниоры, начиная с 1971 г. многие годы доминировали на Первенствах Европы, а сейчас с возрождением класса, регулярно приносят медали с Первенств Европы и мира.

Значительных успехов российские финнисты добились и в движении «Мастерс». Первую медаль России принес Виктор Козлов — в 2008-м году завоевал Серебро на Чемпионате мира «Мастерс» в разряде «Легенды». Со временем это уже выросло в серьезное представительство и доминирование Россиян в целом: в 2014-м году сразу трое Россиян вышли в медальную гонку на Чемпионате Мира, а Александр Кулюкин в итоге занял третье место в абсолютном зачете, а на следующий год Владимир Крутских и Дмитрий Петров заняли первые две ступени пьедестала мирового чемпионата, не оставив шансов соперникам.

При этом важно справедливо отметить и других (хотя и не завоевавших призовых мест на мировых соревнованиях) сильных гонщиков: Петр Гореликов, Юрий Шаврин, Игорь Москвин, Евгений Кузнецов, Анатолий Янсунь, Виталий Дырдыра, Виктор Козлов, Роланд Бердаш, Олег Шилов, Ааре Кеоп, Валерий Заковоротный, Николай Корячкин, Евгений Истомин, Юрий Токовой, Игорь Фролов, Юрий Дегтярев — именно в конкурентной борьбе с ними оттачивали свое мастерство упомянутые выше наши ведущие гонщики. Есть еще очень много фамилий, и список замечательных выдающихся спортсменов, которых вырастил, воспитал и собрал вокруг себя класс «Финн», можно долго продолжать — советская школа класса «Финн» была поистине одной из сильнейших в Мире, и сейчас ее приемы активно используют в других странах. На соревнованиях в классе «Финн» в Советском Союзе была высочайшая конкуренция. Претенденты на выезды на международные соревнования, Олимпиады, по сути, были в равной степени готовы завоевать медали, и кто знает, сколько медалей наша страна не добрала из-за тех исторических и политических перипетий, через которые ей пришлось пройти, и сколько еще достойных имен и фамилий было в нашей стране, которые реально были способны прогнать на мировой арене, но по тем или иным причинам не попали на нее.

ОСОБЕННОСТИ КЛАССА СЕГОДНЯ

В парусном сообществе класс «Финн» и по сей день выделяется среди других классов яхт.

В техническом плане «Финн» хотя и не самый скоростной и экстремальный класс, но все-таки доставляет немало острых ощущений любителям экстремального спорта. Самое важное то, что при этом он очень хорошо конструктивно отточен, остается хорошей надежной мореходной яхтой, на которой подготовленному яхтсмену не страшно выйти в море даже в сильный шторм.

Но главной особенностью класса является то, что благодаря своим свойствам, он собирает вокруг себя открытых целеустремленных мужественных людей, которые воспитаны, интеллигентны, технически образованы и умеют добиваться поставленных целей. Атмосфера хорошей честной спортивной борьбы на дистанции, взаимовыручки на воде и дружбы на берегу не оставляет места неискренности и каким-либо интригам. Ассоциация класса «Финн» считается самой дружной, организованной и сплоченной и притягивает к себе не только спортсменов, но и тренеров, судей и просто болельщиков, которым интересно окунуться в атмосферу класса, пообщаться с интересными людьми.

Вплоть до 2020 года класс «Финн» оставался единственной одиночной олимпийской дисциплиной, в которой могли выступать настоящие атлеты, и где нет такого жесткого естественного ограничения по весу. Этот фактор, а также высокий физический и интеллектуальный уровень собравшихся гонщиков делали и делают результаты в этом классе самыми престижными, если говорить о личных достижениях — аналогично тому, как победа в боксе в супертяжелом весе. К сожалению, в силу разных течений Олимпийская программа все больше скатывается в сторону совсем молодежных, экстремальных и акробатических дисциплин, и классу Финн уже не нашлось места в программе Игр 2024-го года. Но класс «Финн» остается жить и не становится от этого менее привлекательным и престижным. И его ждет новое интересное будущее, правда уже в новом формате. Снятие рамок и формальностей, которые накладывало участие в Олимпийской программе, открывает больше свободы и возможностей и позволяет лучше выстроить развитие класса для достижения истинных ценностей, ради которых мы все занимаемся парусным спортом.

ПОПУЛЯРНЫЕ РЕГАТЫ В КЛАССЕ «ФИНН»

Центральным соревнованием в классе «Финн» (конечно, помимо Олимпийских игр) является Чемпионат Мира, который называется «Золотым Кубком» — по имени первой получившей статус Чемпионата Мира в классе «Финн» регаты, проходившей в Англии в 1956-м году. «Золотой Кубок» имеет свой регламент, в основном проводится в Европе, однако

раз в несколько лет обязательно выносятся на другие континенты — в Северную или Южную Америку и Австралию. Практикуется проведение соревнований как в морских, так и в озерных условиях. В 2005-м году «Золотой Кубок» проводился в Москве на акватории Пестовского водохранилища. Допуск на «Золотой Кубок» лимитируется, и сегодня общее количество гонщиков, выходящих на дистанцию Чемпионата Мира в классе «Финн», ограничено флотом в 100 лодок.

В 2004-м году Бразильской Ассоциацией класса «Финн» в память о погибшем в авиакатастрофе выдающемся бразильском яхтсмене Йорге Брудере был учрежден «Серебряный Кубок» — как приз Первенства Мира среди спортсменов в возрасте 21 год и младше, зачет которого проводился отдельно в рамках «Золотого Кубка». А в 2007-м году «Серебряный Кубок» был впервые проведен как отдельная регата и именно в Москве на той же базе, где проходил Чемпионат Мира 2005. Сегодня «Серебряный Кубок» уже регулярно проводится отдельно от взрослого Чемпиона-

та, и на эти соревнования регулярно съезжаются около 50-ти молодых спортсменов. Возрастная планка участников Первенства не так давно была изменена и сейчас составляет 23 года.

Другим центральным соревнованием в классе «Финн» является Открытый Чемпионат Европы в классе «Финн», на который собираются не только европейцы, но и финнисты с других континентов. Благодаря этому уровень регаты, и накал страстей на ней не намного ниже, чем на Чемпионате Мира. Обычно на эти соревнования собираются от 60-ти до 100-та гонщиков.

Отдельной нишей и событием в классе «Финн» стоит Чемпионат Мира «Мастерс» в классе «Финн», к которому допускаются спортсмены в возрасте 40 лет и старше. Только на этом уникальном ежегодном мероприятии вы как нигде сможете увидеть одновременно так много призеров Олимпиад, Чемпионатов Мира и других громких регат. Здесь профессионалы, полупрофессионалы и любители разных лет имеют возможность посоревноваться вдали от излишне ам-



БЛОГ ЛАНФРАНКО ЧИРИЛЛО

18 мая 2016 г.

Чемпионат Мира Финн-Мастерс, Торболе, Италия:

...RUS212. Уже поздний час, но я прибыл с некоторыми новостями...

Здесь олимпийский дух и что-то близкое...

355 яхт из 32 стран мира — явление, которое парусный спорт и множество федераций не могут игнорировать...

Сегодня есть мода на яхты на подводных крыльях и желание некоторых руководителей вставить новые классы, убивая классические... Посмотрите на класс «Звездный», и сегодня некоторые пытаются выкинуть из обоймы «Финн»...

Но финнисты покажут это и здесь ты можешь почувствовать тот дух, о котором они толкуют!

Рассказы из яхт-клубовских посиделок одновременно и трагичны и прекрасны. Выдающиеся звезды прошлых лет с легендарных гонок и выступлений. Удивительные личные истории о людях, которые приезжают в центр Европы из Сибири, в 50–60 лет ночуя в автомобиле, только ради того, чтобы быть здесь....

Люди со старыми заплатанными яхтами, но они здесь...

Люди преклонного возраста, но которые все равно ходят в зал и интенсивно там тренируются, они здесь...

Истории людей, которые уже 50 лет гоняются в классе «Финн», или которые перенесли серьезные травмы и болезни, но они здесь...

Как, например Юрий Токовой, который получил серьезную травму с множественными переломами обеих ног, врачи предсказывали, что он с трудом сможет ходить, а он здесь и вчера выиграл одну гонку, а в другой пришел вторым...

Есть, увы, больной раком в последней стадии, который, я бы сказал, героически тренировался, и он здесь...

На воде в эти дни обстановка очень сложная. Две длинные гонки при сильном ветре 15–18 узлов с порывами до 20-ти создали трудности даже для самых натренированных спортсменов...

Но на каждом старте спортивный дух на высоте, мы боремся за каждую позицию!

Окрики, приветствия, контакты, бранные слова, проклятия смешиваются в какофонии языков со всего мира. Короче — это уникальные переживания, ради которых стоит жить...

А вечером, как только возвращаемся на землю, мы болтаем, болтаем, потягивая легендарное пиво, а после — в кровать лечит больные кости...

Финн — это не яхта, это философия жизни, как серфинг...

Финнисты — всегда готовые сражаться звери, остающиеся животными до конца своей жизни...

По этой причине «Финн» гораздо сильнее, чем многие другие классы, персонафицируется с Олимпийским духом и должен быть сохранен как урок для будущих поколений...

С приветом,
Мамо

бициозных молодых гонщиков, выдержать и показать уровень парусной культуры, уровень культуры организации и проведения соревнований и пообщаться вместе. Это мероприятие проводится ежегодно на достаточно высоком спортивном уровне — никаких скидок на возраст! — имеет свою собственную Ассоциацию и собирает фантастическое число участников — в 2016-м году на Чемпионат мира Финн-Мастерс в Италию на озеро Гарда приехали 355 спортсменов!

Значительное время была популярна регата Кубок Европы Финн-Мастерс в Венгрии на озере Балатон, которая с 2018-го года переросла в Чемпионат Европы Финн-Мастерс, и теперь проводится регулярно в начале сентября, но теперь уже в различных городах Европы.

В России наибольшей популярностью пользуется регата Open Russian — Открытый чемпионат Российской Ассоциации яхт класса «Финн» — одно из самых массовых в Европе соревнований. Регата проводится на акватории Клязьминского водохранилища в конце августа и собирает флот из 70–80 яхт на старте. На эту регату регулярно приезжают и спортсмены из других стран. За историю проведения регаты в ней принимали участие финнисты из США, Англии, Италии, Венгрии, Эстонии, Украины, Казахстана, Белоруссии, Литвы, Голландии, Германии и других стран. Иностранцы и иногородние спортсмены имеют возможность арендовать яхты.

В течение сезона Ассоциацией яхт класса «Финн» проводится этапное соревнование Кубок России, в которое включаются центральные регаты в классе «Финн» в каждом регионе, где он наиболее активно развивается. Таких этапов насчитывается 12, и они проходят в Сочи, Геленджике, Таганроге, Севастополе, Конаково (Тверская область), Тольятти и Красноярске.

В Сибири набирает обороты Кубок Енисея, интересная серия регат проходит в Таганроге. По результатам всех официальных регат в классе «Финн» в России ассоциация класса «Финн» каждый год подводит итоги в виде Кубка Андрея Балашова (в память о выдающемся гонщике — призере 2-х Олимпийских игр) и награждает победителя на церемонии закрытия регаты Open Russian.

РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ КЛАССА «ФИНН»

Для международных классов яхт центральным администрирующим класс в стране органом является национальная ассоциация яхт соответствующего класса. Обычно она формируется из владельцев яхт, спортсменов и тренеров в этом классе. В зоне ответственности ассоциации политика развития класса в стране, контроль соблюдения правил класса, координация календаря соревнований, а также взаимодействие с национальной федерацией и с международной ассоциацией класса.

Во времена СССР практически отсутствовал частный флот яхт, и роль национальной ассоциации клас-



са «Финн» брала на себя федерация парусного спорта, и вся организация в основном вращалась вокруг сборной команды страны. Однако картина резко поменялась после Золотого Кубка 2005-го года. Сборная команда России в классе «Финн» испытывала серьезный кризис — практически все сильные гонщики покинули команду и перешли в профессиональный спорт, а в руководстве Федерации вполне серьезно рассматривался вопрос закрытия программы класса «Финн».

Спасение классу пришло со стороны реальных энтузиастов класса «Финн», гонщиков-любителей, которые, невзирая на все трудности и отсутствие современных конкурентоспособных яхт, все переходные 90-е годы старательно собирали и поддерживали в гоночном состоянии старенькие яхты из багажа, оставшегося с СССР, и продолжали проводить и участвовать в местных соревнованиях. Здесь можно было встретить и «Мадер» 1974-го года Хорецкого, и «Лунавер» с Олимпийских игр 1976-го года Андрея Балашова и другие хорошо возрастные яхты, которые организации давно списали бы. Крутилась эта жизнь вокруг бывших гонщиков ЦСКА ВМФ — «Русской тройки» — Валентина Данилова, Алексея Боровяка и Виктора Максимова. Позже к ним присоединился Василий Кравченко. Большую положительную роль здесь сыграл Олег Иванович Шилов, который на протяжении многих лет работал старшим тренером в классе «Финн» в сборной СССР. Он старался передавать ребятам освободившийся после сборной багаж старых яхт. Ребята старались держаться вместе и помогать друг другу и вообще финнистам во всех сложных жизненных ситуациях. Тот же дву-

кратный олимпийский медалист в классе «Финн» Андрей Балашов смог устроиться на работу в трудное время благодаря «Русской Тройке». Эта сплоченность помогла всему костяку команды воспользоваться шансом поучаствовать в Золотом Кубке, проходившем в Москве в 2005-м году.

В критический для класса момент после завершения Чемпионата Мира возникла идея создать Ассоциацию класса «Финн». Так весной 2006-го года была создана Московская Ассоциация яхт класса «Финн», которая стартовала с создания собственного сайта.

Ассоциацию заметила Маргарита Михайловна Кузнецова, директор Московской Парусной Школы (ныне ЦСП «Хлебниково»), под управлением которой находились 100 новеньких яхт класса «Финн», оставшихся после Чемпионата Мира. Она пригласила Ассоциацию создать на базе школы секцию класса «Финн», что дало хороший шанс к развитию класса. Яхты попали в хорошие руки и жизнь завертелась в 3 раза быстрее! Ассоциация привлекла в секцию бывших членов сборных Москвы, России и СССР, тренеров в классе «Финн». Каждые выходные организовывались самодеятельные регаты. Чемпионат России, проходивший в 2006-м году в рамках Московской Международной регаты, впервые собрал значительное число участников, более чем в 10 раз превышавшее обычное для предыдущих лет 2–3 спортсмена.

Связь с другими регионами через традиционную Рождественскую регату в Сочи помогла разнести идею возрождения класса уже на Всероссийском уровне, и далее Московская Ассоциация была переформатирована в Российскую.



Развитие Ассоциации шло в первую очередь через возвращение в класс гонщиков прошлых лет. Вернулись в класс знаменитые Виктор Козлов, Андрей Балашов, Виктор Потапов, Валерий Заковоротный и еще целый ряд мастеров спорта. Это помимо хорошей школы и конкурентной среды помогло восстановить традиции и атмосферу класса, чтобы потом передать ее молодым. В такой обстановке стали появляться и расти результаты молодых ребят. На Первенстве Мира 2007-го года Бронзовую медаль завоевал Сергей Комиссаров, в 2009-м — серебро Егор Ларионов, в 2011-м — Золото Аркадий Кистанов. В конкурентной среде ветеранов выросли и Егор Терпигорев, и Алексей Селиванов.

Большой толчок развитию класса в регионах дала программа зимней подготовки в классе «Финн» в Сочи. 10 яхт из числа построенных к Чемпионату Мира 2005-го года были перевезены в Сочи и в зимний период на них были организованы Ассоциацией сборы и соревнования. Допускались все желающие, готовые активно совершенствовать себя в классе «Финн». Ограниченное число яхт компенсировалось вторыми экипажами, форматом гонок — задействованы были все! Абсолютная доступность и грамотно выстроенная система, которая мотивировала спортсменов и их тренеров активно участвовать во всех этапах (по результатам всех этапов яхты передавались на лето самым активным спортсменам и школам) дали возможность проявить себя талантливым спортсменам из многих регионов и зажгли искорки развития класса в большинстве из них, заставили ряд школ задуматься о покупке своих яхт класса «Финн». Хорошая организация и дисциплина внутри Ассоциации помогли при этом сохранить яхты в хорошем состоянии, несмотря на интенсивную эксплуатацию.

Ключевым для выживания Ассоциации стало направление на развитие частного флота. Частный флот обеспечивает устойчивость и независимость классу, и в трудные моменты позволяет принимать самостоятельные решения.

(Конечно, большой флот чартерных яхт — это хорошее подспорье, но настоящая сила и фундамент сохранения и развития класса сосредоточены не в лодках, а в людях — реальных владельцах яхт. Как показал опыт других классов, без активного и стратегически развивающего класс коллектива никакой чартерный флот не поможет сохранить, возродить и развить класс.)

Уже в 2007-м году в России начали появляться первые частные современные «Финны», а позже были установлены прямые контакты с производителями яхт «Devoti Sailing», «Pata» и начали ввозиться новые современные яхты.

Сейчас флот современных частных яхт в России уже превышает 60 выпелов, а это 60 реальных собственников, активных гонщиков в классе «Финн».

Очень интересно развивался класс в Сибири. Благодаря опыту и умелым рукам они восстанавливали и приводили в отличный вид старые яхты. Недостаток алюминиевых мачт компенсировался тем, что строили или восстанавливали деревянные мачты. Появилось направление «Классические яхты «Финн»», среди которых проводились и до сих пор проводятся нешуточные баталии. Это с одной стороны приобщало спортсменов к работе с материальной частью, а с другой стороны более тяжелые яхты заставляли лучше оттачивать тактические приемы. Собрав все оставшиеся в своем регионе, Сибиряки практически устроили охоту за старыми корпусами по всей России. Регаты в Красноярском крае, Новосибирске собирают регулярно более 20-ти выпелов на соревнования. Проводится масса регат, Сибирский Кубок, Кубок Енисея, которым по накалу борьбы и страстей там могут позавидовать многие всероссийские соревнования. Сейчас направление классических яхт уже дополнилось и современными. В Финн пришли ребята из других классов, многие активно выезжают на соревнования на Европейскую территорию, на международные соревнования и показывают высокие результаты.

Благодаря общению и тесному обмену информацией внутри Ассоциации этот пример подхватывают и другие регионы. Например, в Челябинской области также собрался флот классических яхт. Во всех случаях информационное поле внутри Ассоциации, взаимодействие и взаимопомощь помогают быстро распространять наработки и положительный опыт от одних регионов к другим.

Обмен спортсменами на соревнованиях позволяют раскручивать соревнования и теснее вести подготовку. Например, Таганрог стал еще одним центром парусной жизни — более продолжительная навигация, сильная местная команда, усиленный флот, когда приезжим гонщикам могут предоставлять яхты в аренду, сейчас притягивают финнистов со всей России. Здесь они проводят как тренировочные сборы, так и участвуют в местных соревнованиях.

Единственное, что важно отметить, — все яхты в чартер предоставляются только аккуратным гонщикам, зарекомендовавшим себя бережным отношением к материальной части. Это еще один важный элемент примера и воспитания внутри ассоциации.

В части соревновательной деятельности Ассоциация проводит ежегодно Чемпионат Ассоциации — регату Open Russian, который собирает 70 спортсменов и выше, а также — всероссийские кубковые соревнования «Кубок России» (12 этапов), «Кубок Андрея Балашова» (более 20 этапов). Кубок Андрея Балашова при этом насчитывает более 130-ти участников — реальная сила! Российская Ассоциация яхт класса «Финн» является одной из самых активных и внушительных в Мире среди других национальных ассоциаций класса «Финн», и можно с уверенностью сказать, что класс «Финн» уже никогда не окажется в такой критической ситуации на грани закрытия, как это было в 2005-м году.

Помимо активности внутри России Ассоциация Класса «Финн» также ведет и работу на внешнеполитическом фронте: способствует и регулярно организует командные выезды на Чемпионат Европы и Чемпионат Мира «Мастерс», оказывая всю необходимую организационную

поддержку желающим принять участие в этих выездах. Также информация о происходящих в России событиях в классе «Финн» активно публикуется в международных изданиях класса, благодаря чему у иностранных гонщиков ширится интерес к участию в соревнованиях в России. Централизованно заказывается материальная часть (лодки, мачты, паруса, другое оборудование). В целом Российская команда благодаря Ассоциации становится реальной силой, а каждый российский финнист не останется без поддержки на международных выездах.

Что выделяет класс «Финн» в России? Это то, что в дополнение ко всему Ассоциация класса «Финн» ведет серьезную воспитательную и просветительскую работу: летопись класса, работу с ветеранами, сайт www.finnclass.ru, с 2010-го года выпускается ежегодный журнал «Календарь Финниста», который не только отражает текущие события, но и содержит множество полезных исторических и технических статей. Ежегодники Ассоциации с удовольствием берут в свои библиотеки не только финнисты, но и другие ассоциации классов, парусные школы.

Это все вместе обеспечивает общее устойчивое и здоровое развитие класса, помогает росту настоящей личности.

В заключении статьи хотелось бы отметить, что класс «Финн» в России на сегодня собирает, воссоздает уникальную культуру, атмосферу и традиции парусного спорта, которые как нигде наиболее сконцентрированы в этом классе. Установленные Российской Ассоциацией класса «Финн», связь поколений, связь с международной общественностью, активная жизненная позиция многих ее членов наравне с возрождением класса «Финн» в России формируют и кристаллизуют именно тот парусный спорт, который многие из его патриотов хотели бы видеть.

Пожелаем этому замечательному классу с двумя близкими сердцу многих волнами на парусе дальнейшего процветания и развития, а также возвращения в класс всех, кому он близок. ■