



КАЛЕНДАРЬ ФИННИСТА

ЕЖЕГОДНОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ЯХТ КЛАССА «ФИНН»



WWW.FINNCLASS.RU

2013-2014

Под редакцией
Василия Кравченко



КАЛЕНДАРЬ «ФИННИСТА»

Под редакцией Василия Крвченко



Российская Ассоциация
яхт класса Финн

Москва, Август 2013

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие редактора **5**

Контакты **7**

Зал Славы – медали российских финнистов
на Олимпийских играх и Международных
Первенствах и Чемпионатах **8**

Сентябрь – Октябрь

Интервью Юрия Шарашкина — главного
мерителя Международной Ассоциации яхт
класса «Финн» **11**

Ноябрь – Декабрь

Интервью Петра Гореликова —
первого советского участника Олимпийских игр
на классе яхт «Финн» **19**

Январь – Февраль

Игорь Карпак: Подготовка яхтсменов-мастеров
в классе «Финн» **29**

Март – Апрель

Изучаем материальную часть:
мачта яхты класса «Финн» **41**

Май – Июнь

Карбоновая революция: о новых технологиях,
которые парусный спорт ввел в жизнь **51**

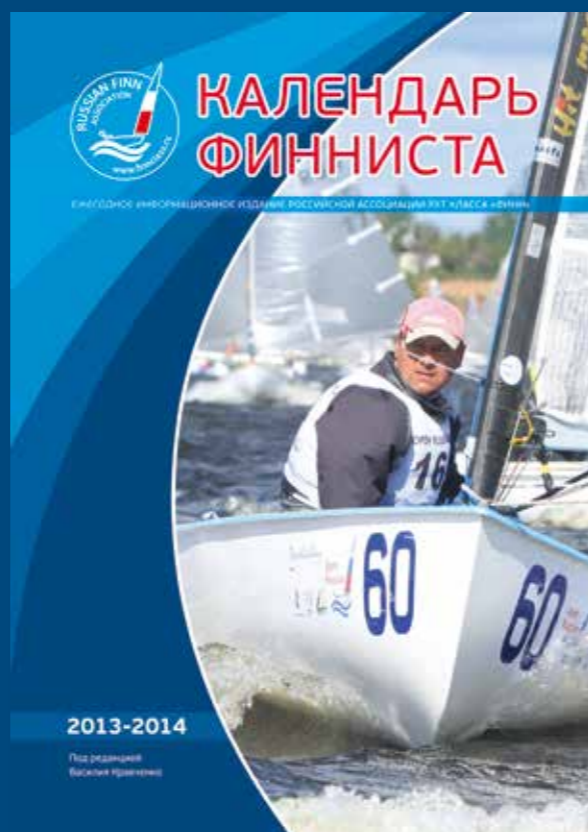
Июль – Август

«Олимпийская парусная регата в Неаполе» –
статья первого главного тренера СССР
по парусному спорту И.П. Лаврова **59**

Результаты Open Russian 2008 – 2012 **78**

Календарь регат **87**

Справочная информация **88**



ОТ РЕДАКТОРА

Дорогие друзья!

Представляем вашему вниманию четвертый ежегодный сборник Российской Ассоциации яхт класса Финн, традиционно выпускаемый к международной регате Open Russian.

Каждый раз, готовя сборник, ставишь перед собой вопрос — какие цели ставятся при подборке статей, материалов, какую идею будет нести эта книга?

Когда выпускали первый сборник, целью было сохранить и поделиться с широким кругом читателей собранным Ассоциацией архивом материалов, историями, интервью интересных людей — всем, что касается класса Финн, а также — донести до читателя ту уникальную атмосферу, которая есть в классе Финн — что это не просто спортивный снаряд, а целая философия, пласт спортивной и технической культуры и просто человеческих отношений, дающие определенный стержень в жизни.

Вообще говоря, при имеющихся широко представленных данных об истории класса Финн в Мире, наблюдался очевидный вакуум информации об истории класса Финн в СССР, России, хотя этот класс занимал и занимает одно из центральных мест в парусном спорте нашей страны и за всю историю принес больше всего олимпийских медалей. Поэтому нашими книгами мы пытались исправить этот дисбаланс, а также — рассказать о проходящих традиционных мероприятиях в Мире и России, жизни класса в различных уголках России.

В последующих выпусках мы уже привязались к календарным датам: во временных координатах представляя интервью и истории о юбилеях, кого надо было обязательно вспомнить, а также — более подробно рассказывая об истории регат, проходящих в тот месяц, на который вы попадаете, открывая книгу.

Помимо познавательных историй, вместе с развитием Ассоциации и ростом уровня спортивного мастерства большинства финнистов ежегодник стал также наполняться методическими материалами — как по правилам соревнований, по тактике и стратегии гонок, так и по техническим аспектам обмера и настройки яхт. Важно было сделать доступным Российским читателям имеющийся в Мире багаж знаний, основы, фундамент, которые позволили бы многим значительно сократить путь вхождения в класс и ускорить процесс самосовершенствования за счет наработанной другими базы знаний. По сути, третий сборник может использоваться как учебно-методическое пособие в овладении мастерства хождения под парусом и конкретно — на яхте класса Финн.

Двигаясь дальше, мы пришли к тому, что каждый яхтсмен, подходящий к более-менее высокому уровню, начинает уже сталкиваться с тем, что необходимо систематизировать данные о материалах, размерах, замерах, технологиях. И здесь диапазоны вариаций параметров становятся настолько тонкими, что очень большую роль начинает играть правильное выстраивание методики замеров,



а также — знание и понимание того, что стоит за этими замерами, чтобы правильно интерпретировать их результаты. Часть третьего и четвертый ежегодники помимо традиционных исторических и познавательных материалов представляют также более глубокие проблемные и исследовательские технические статьи. Эти материалы не дадут прямого рецепта наилучшей настройки, максимальной скорости, но дадут лишнюю пищу для анализа, помогут правильнее выстроить методику экспериментов и покажут уже пройденные кем-то пути, чтобы на основе этого каждому, кто в этом заинтересован, быстрее найти свою уникальную настройку, технику на пути к высшей скорости.

Помимо совершенствования спортивного мастерства представленные материалы еще интересны и в воспитательном и организационном плане. Как говорится, без прошлого нет будущего. Анализ имеющегося опыта позволяет не повторять уже пройденных ошибок, просчитывать последствия тех или иных решений, а также — не сдаваться перед временными трудностями и находить альтернативные пути. И здесь мы также не ставили цели привести или навязать какие-то конкретные программы, рецепты, но надеемся, что собранные в этой серии книги статьи при всех их разноплановости и разнообразии дадут хотя бы частично необходимый базис и опору каждому в достижении поставленных перед собой целей, в совершенствовании своего мастерства, энтузиастам — в развитии на своем уровне Парусного Спорта, а кому-то — помогут найти и удержать свой стержень в жизни.

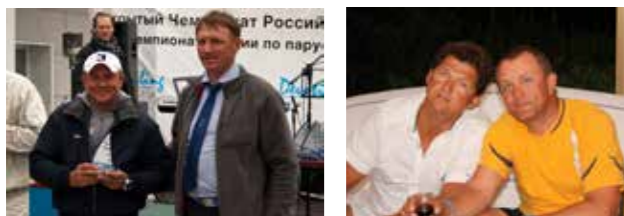
Приносим благодарность всем, кто принял участие в подготовке этого и предыдущих сборников (их имена и фотографии можно найти в конце книги), Электронные версии всех ежегодников находятся в свободном доступе на сайте Российской Ассоциации яхт класса Финн www.finnclass.ru.

Желаем всем успехов в достижении поставленных целей и ждем с нами на воде в замечательной яхте класса «Финн»!

Президент Российской Ассоциации яхт класса «Финн»
Василий Кравченко

Памяти Друга

АЛЕКСАНДР НОВИКОВ



10 июля 2013 г. в 7 часов утра трагически погиб один из лучших и самых активных членов Ассоциации яхт класса Финн Александр Новиков.

Вылетевший на дороге в Полтавской области на встречную полосу грузовик смял машину, в которой ехал Александр.

Александр Новиков — мастер спорта СССР, выступавший в свое время в сборной СССР на Летучем Голландце, пришел в Ассоциацию яхт класса Финн практически с самого ее образования.

Он беззаветно и самоотверженно любил Парусный Спорт, полностью вкладывал себя, все свое время, деньги, талант и душу в развитие, в подъем и воспитание молодых ребят, в развитие Ассоциации.

Во многом благодаря его работе в качестве офицера флота поддерживалась и развивалась Зимняя программа подготовки в классе Финн в городе Сочи. Александр, имея и свои амбиции как гонщика, при этом жертвовал ими ради организации и проведения этапов Зимнего Кубка Ассоциации, которые он блестяще организовывал и проводил.

Его талант как судьи и организатора высоко ценится всеми спортсменами, кому довелось участвовать в соревнованиях под его началом.

Преподаваемая им школа энтузиазма, оптимизма, стремления к цели и культуры обращения с материальной частью останется во многих молодых спортсменах, которые прошли через общение с ним.

Александр был также душой компании и участвовал во всех начинаниях, был неизменным участником Рождественской Регаты в Сочи, наших поездок на международные соревнования (Чемпионаты Европы, Чемпионаты Мира Финн-Мастерс).

Его жизнерадостность, задор и энергия зажигали и поддерживали многих.

Вместе с ним проезжено немало километров по дорогам России, Украины, Белоруссии и всей Европы. (Порой мы соревновались за то, с кем вместе он поедет).

Всегда он был надежным другом и товарищем и в любой момент готов был подставить плечо. И с этим Человеком, настоящим Мужчиной с большой буквы можно было с уверенностью сделать любое дело, свернуть горы.

Ассоциация скорбит о безвременно ушедшем друге, товарище. ■

КОНТАКТЫ

МОО «АССОЦИАЦИЯ ЯХТ КЛАССА ФИНН»

Президент, национальный секретарь
Кравченко Василий

✉ e-mail: finn@moscow-finnclass.ru

☎ +7-499-641-00-55, моб.: +7-925-864-36-20

Исполнительный директор

Кравченко Александр

✉ megaholod-ank@mail.ru ☎ +7-916-534-61-11

Вице-президент

Петрига Михаил

✉ bayliner@mail.ru ☎ +7-495-773-31-03

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Адлер

Байдаков Валерий,

✉ skipper.rus217@mail.ru ☎ +7-918-101-63-20

Великий Новгород

Стаценко Владимир,

☎ +7-951-723-39-65

Владивосток

Заковоротный Валерий

✉ valzak55@yandex.ru ☎ +7-423-271-37-03

Краснодар

Сорокин Виктор,

☎ +7-928-240-56-17

Красноярск

Ударцев Владимир

✉ udarce@mail.ru ☎ +7-902-991-98-86

Нижний Новгород

Косарев Сергей

✉ kreml500@ Rambler.ru ☎ +7-920-008-59-09

Новосибирск

Чухров Леонид

✉ paralux@mail.ru ☎ +7-913-912-37-34

Рыбинск

Воейков Владимир

☎ +7-910-665-21-98

МЕРИТЕЛИ КЛАССА «ФИНН»

Буркалов Владимир

меритель ВФПС,

международный меритель класса Финн

✉ burkalov@yandex.ru,

☎ +7-903-092-48-87

Кравченко Василий

меритель ВФПС,

международный меритель класса Финн

✉ finn@moscow-finnclass.ru

☎ +7-499-641-00-55

моб.: +7-925-864-36-20

Санкт-Петербург

Котляров Роман

✉ kotlyarov@mail.ru ☎ +7-981-726-09-15

Саратов

Терешкин Дмитрий

✉ tereshkin871@mail.ru ☎ +7-903-386-75-98

Сочи

Алексеев Валерий

✉ alexeev51@mail.ru ☎ +7-988-237-98-11

Самарская область, Тольятти

Петров Дмитрий

✉ dap_73@mail.ru ☎ +7-962-611-12-85

Ростовская область, Таганрог

Фролов Игорь

✉ i.i.frolov@gmail.com ☎ +7-918-553-58-88

Челябинск

Быков Михаил

✉ michal.ycht.74@mail.ru ☎ +7-908-055-48-76

Шексна

Кульков Олег

☎ +7-921-231-33-82

Ярославль

Терпигорьев Сергей

✉ astra21@pochta.ru ☎ +7-903-823-27-81

ЗАЛ СЛАВЫ

ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ

XVII Олимпийские игры — 1960 г., Рим (Италия)
Чучелов Александр — 2-е место из 35

XIX Олимпийские игры — 1968 г., Мехико (Мексика)
Манкин Валентин — 1-е место из 36

XX Олимпийские игры — 1972 г., Мюнхен (ФРГ)
Потапов Виктор — 3-е место из 35

XXI Олимпийские игры — 1976 г., Монреаль (Канада)
Балашов Андрей — 2-е место из 28

XXII Олимпийские игры — 1980 г.,
Москва — Таллин (СССР)
Балашов Андрей — 3-е место из 21

ЧЕМПИОНАТЫ МИРА

1963 г., Медемблинк, Голландия
Манкин Валентин — 5-е место

1965 г., Гдыня, Польша
Манкин Валентин — 4-е место

1966 г., Ла Буле, Франция
Козлов Виктор — 6-е место

1967 г., Ханко, Финляндия
Манкин Валентин — 2-е место

1977 г., Паламос, Испания
Балашов Андрей — 4-е место

1985 г., Марстранд, Швеция
Хоперский Олег — 2-е место

1989 г., Алласио, Италия
Хоперский Олег — 3-е место

1991 г., Кингстон, Канада
Хоперский Олег — 3-е место

ЧЕМПИОНАТЫ ЕВРОПЫ

1965 г., Кашкай, Португалия
Манкин Валентин — 2-е место

1976 г., Порт Камарже, Франция
Балашов Андрей — 2-е место

1980 г., Хельсинки, Финляндия
Балашов Андрей — 3-е место

1986 г., Йер, Франция
Хоперский Олег — 1-е место

1992 г., Гданьск, Польша
Хоперский Олег — 2-е место

2007 г., озеро Балатон, Венгрия
Скорняков Эдуард — 1-е место

ДОСТИЖЕНИЯ СРЕДИ ЮНИОРОВ

ЧЕМПИОНАТ МИРА СРЕДИ ЮНИОРОВ

2007 г., Москва, Россия
Сергей Комиссаров — 3-е место

2009 г., озеро Балатон, Венгрия
Егор Ларионов — 2-е место

2011 г., Москва, Россия
Аркадий Кистанов — 1-е место

2012 г., Мюбизон, Франция
Аркадий Кистанов — 3-е место

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

1971 г., Афины, Греция,
Евгений Белоусов — 3-е место

1973 г., Владиславово, Польша
Виталий Зарослов — 1-е место

1976 г., Порт Баркарес, Перпинон, Франция
Владимир Мудриченко — 1-е место,
Борис Захаров — 2-е место

1977 г., Балатон, Венгрия
Сергей Хорецкий — 1-е место,
Николай Корячкин — 3-е место

1978 г., Нессебар, Болгария
Сергей Соловьев — 1-е место,
Александр Авдеев — 2-е место

1981 г., Хорн Иссемблер, Голландия
Тину Тутси — 1-е место

1982 г., Малмё, Швеция
Андрей Никандров — 1-е место,
Владимир Гуров — 2-е место

1983 г., Порто-Сан-Джорджо, Италия
Андрей Никандров — 3-е место

1985 г., Виласса де Мар, Испания
Юрий Токовой — 1-е место

1987 г., Сесме, Турция
Имре Тарветер — 1-е место, Таммо Отасоо — 2-е место

1998 г., Виламура, Португалия
Владислав Алейников — 2-е место

2011 г., Хельсинки, Финляндия
Егор Терпигорьев — 2-е место

2012 г., Скарлино, Италия
Андрей Яницкий — 3-е место

ДОСТИЖЕНИЯ В СЕРИИ «МАСТЕРС»

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФИНН-МАСТЕРС

2008 г., Медемблик, Голландия
Виктор Козлов — 2-е место (в категории «Легенда»)

2010 г., Сплит, Хорватия
Виктор Козлов — 2-е место (в категории «Легенда»)

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ФИНН-МАСТЕРС

2012 г., Балатон, Венгрия
Игорь Фролов — 1-е место (в категории «Мастерс»)
Василий Кравченко — 2-е место (в категории «Мастерс»)

ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ СССР

1955 г. — Шаврин Юрий
1956 г. — Горшков Евгений
1957 г. — Гореликов Петр
1958 г. — Ян Сунь Анатолий
1959 г. — Манкин Валентин
1960 г. — Кузнецов Евгений
1961 г. — Манкин Валентин
1962 г. — Манкин Валентин
1963 г. — Манкин Валентин
1964 г. — Чучелов Александр
1965 г. — Козлов Виктор
1966 г. — Козлов Виктор
1967 г. — Манкин Валентин
1968 г. — Бердаш Роланд
1969 г. — Дырдыра Виталий
1970 г. — Потапов Виктор
1971 г. — Потапов Виктор

1972 г. — Бердаш Виталий
1973 г. — Балашов Андрей
1974 г. — Балашов Андрей
1975 г. — Балашов Андрей
1976 г. — Балашов Андрей
1977 г. — Корячкин Николай
1978 г. — Балашов Андрей
1979 г. — Хорецкий Сергей
1980 г. — Балашов Андрей
1981 г. — Хорецкий Сергей
1982 г. — Хорецкий Сергей
1983 г. — Сухоруков Николай
1984 г. — Хоперский Олег
1985 г. — Хоперский Олег
1986 г. — Хоперский Олег
1987 г. — Сухоруков Николай
1988 г. — Хоперский Олег
1989 г. — Токовой Юрий
1990 г. — Хоперский Олег

ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ СОДРУЖЕСТВА

1991 г. — Орлов Дмитрий

ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ РОССИИ

1992 г. — Апухтин Михаил
1993 г. — Апухтин Михаил
1994 г. — Токовой Юрий
1995 г. — Хоперский Олег
1996 г. — Хоперский Олег
1997 г. — Хоперский Олег
1998 г. — Чернов Евгений
1999–2005 — ... (отсутствие кворума)
2006 г. — Крутских Владимир
2007 г. — Терешкин Дмитрий
2008 г. — Семерханов Максим
2009 г. — Скорняков Эдуард
2010 г. — Селиванов Алексей
2011 г. — Скорняков Эдуард
2012 г. — Скорняков Эдуард

ПОБЕДИТЕЛИ OPEN RUSSIAN

2008 г. — Борисов Алексей
2009 г. — Скорняков Эдуард
2010 г. — Кистанов Аркадий
2011 г. — Петров Дмитрий
2012 г. — Скорняков Эдуард

ПОБЕДИТЕЛИ КУБКА АНДРЕЯ БАЛАШОВА

2010 г. — Кистанов Аркадий, Василий Кравченко
2011 г. — Кистанов Аркадий
2012 г. — Кистанов Аркадий



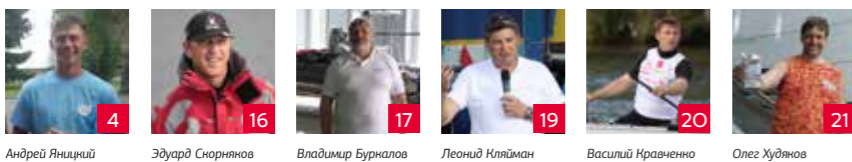
Сентябрь '13

вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30



Октябрь '13

вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31



**22 СЕНТЯБРЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ
75 ЛЕТ
ЮРИЮ МИХАЙЛОВИЧУ
ШАРАШКИНУ!**

Юрий Шарашкин родился в 1938 г. в городе Пярну (Эстония), в 1963 г. окончил Таллинский политехнический институт, после чего поступил в аспирантуру Ленинградского института точной механики и оптики. В 1971 г. он защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. В парусный спорт Юрий пришел в 1952 г., а с 1962-го он в классе «Финн», сначала как гонщик, а с 1967-го — и как меритель. Дважды он становился чемпионом Эстонии в классе «Финн» (1968 и 1970 гг.).

С 1992 г. Юрий Михайлович возглавляет институт международных мерителей класса «Финн». Благодаря своему опыту и знаниям он разработал и усовершенствовал массу приспособлений и методик измерений для полного и точного обмера яхт. Как главный меритель класса Юрий Михайлович очень плотно работает со всеми производителями яхт класса «Финн» и сумел довести их работу до того, что спортсмены все больше и больше ориентируются на собственные знания и умения, а не на какие-либо преимущества тех или иных лодок. В его руках сосредоточена большая база данных почти обо всех лодках класса «Финн», и мы уверены, что класс находится в надежных руках.

На сегодняшний день Юрий Шарашкин фактически является одним из главных носителей традиций, истории и культуры класса «Финн», а также в целом культуры мерителей, и нам всегда очень приятно с ним общаться и на него равняться! Мы от всей души поздравляем Юрия Михайловича с юбилеем, желаем как можно дольше оставаться с нами!



**ГЛАВНЫЙ МЕРИТЕЛЬ
КЛАССА «ФИНН»
ЮРИЙ ШАРАШКИН:
«Главная задача мерителя – не «ловить и карать», а приучить яхтсменов, что быстрым можно быть и находясь абсолютно в рамках правил»**

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ ЮРИЯ МИХАЙЛОВИЧА ШАРАШКИНА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ЯХТ КЛАССА «ФИНН»

Юрий Михайлович, как вы начали заниматься парусным спортом? Кто был вашим первым наставником? На какой яхте вы начинали ходить?

Это вышло случайно. У меня дядя был яхтсменом и членом Усть-Орожского яхт-клуба. Его яхта погибла, когда советские войска отступали — из яхт был сделан понтонный мост. Но он подарил мне первую модель яхты, и это очень сильно повлияло на то, что я стал заниматься «этим дурачеством», так сказать. Первой моей яхтой был «Валер» французской постройки. Он находился в яхт-клубе и попал туда как часть репарационного товара, который поступил в Советский Союз после войны. Потом первой яхтой, на которой я выходил уже самостоятельно, был «Олимпик», на котором в 1936 году на Берлинской Олимпиаде в Киле гонялись. А первая яхта с командой — это «М»-ка. И это было, когда Иосиф Виссарионович умер, потому что, когда он был при власти, то, по крайней мере, в Эстонии позволяли хо-



дить на яхтах, только когда исполнялось 16 лет. А это уже слишком поздно. Тогда в таком возрасте этим «ядом» уже никого не заразить.

Когда и при каких обстоятельствах вы пришли в класс «Финн»?

Я был в сборной Союза на яхтах R-5,5. Когда этот класс перестал гоняться и как-то так получилось, что я пересел в класс «Финн». По-моему, Чучелов Александр предложил мне погоняться в классе «Финн».

Мы знаем, что вы дважды (в 1968 и в 1970 годах) становились чемпионом г. Таллина в классе «Финн». Расскажите о ваших успехах в классе «Финн». На какой яхте вы выступали? Кто были основные ваши соперники в то время?

Я особенно не стремился выиграть чемпионат Таллина. Как-то так получилось. Но, вообще говоря, успехов было мало, так как времени парусом заниматься было немного — слишком поздно начал, и когда уже занимаешься наукой, то трудновато. Известно, что для того, чтобы что-то хорошо делать, необходимо достаточное время этим заниматься. Нахоженности всегда было мало. На Балтийской регате я как-то неплохо выступал — в общем зачете я был 8-й, а среди советских спортсменов — 2-й. В то время сборная СССР (2 человека) была за рубежом, а у меня был сумасшедший ход, я не знаю почему. Мачту типа «брудеровской» я сделал сам, а парус «Раудашль» я выменял на буерные коньки. Это, конечно, имеет решающее значение. Мозги были те же самые, что раньше.

Касательно соперников — все мы были друзья. Я соперником себя никогда не считал. Я 12 лет гонялся на «Финне», и тогда гонялась большая плеяда известных «финнистов». Запомнились мне Виктор Козлов и Александр Чучелов. Я помню, когда у меня были проблемы со стартом, Чучелов перед стартом подошел ко мне и спросил есть ли у меня часы. Я сказал, что есть. Он попросил показать их, потом взял часы, положил к себе в карман и уехал. И это был первый старт на Балтийской регате, который у меня удался. После этого я вообще несколько лет часов не имел. Я понял, что на старте важна позиция относительно других, а не время.



Как вы стали мерителем? Что вас подвигло на это?

Это было в 1967 году в Ханко, где мы гонялись, благодаря Петеру Далберу. Он заплатил за троих эстонцев — поехали Дырдыра, Косе Вальтер и я. Мой «Финн» оказался «не в классе». Я не знаю, может быть, там кто-нибудь помог, но Веррен Фостер объяснил мне, в чем дело и как. И, в общем, это оказалось довольно интересным делом, и «Финн» — такой класс, который очень умно придуман, и довольно давно. Например, когда Лука Давоти работал с несколькими специалистами, чтобы улучшить формы и силуэт руля, то они сказали, что нечего трогать — все на достаточно современном уровне. В общем, так это дело и пошло. Просто надо было. Кто-то должен был этим делом заниматься.

Мы знаем, что вы в 1963 году окончили Таллинский политехнический институт, после чего

поступили в аспирантуру Ленинградского института точной механики и оптики и в 1971 году защитили диссертацию кандидата технических наук по теме «Некоторые вопросы применения универсальных ЦВМ при проектировании специализированных ЦВМ». Как ваше техническое образование и кандидатская степень помогли Вам в парусном спорте в качестве гонщика, в качестве мерителя?

Мое занятие наукой только означало, что было меньше времени для паруса. Если «думать задним умом», то сейчас понимаешь, что надо было больше ходить под парусом.

Работа мерителем — сегодня это больше хобби, чем основное ремесло. Расскажите, где и кем вы работали, помимо занятий парусным спортом?

Я кандидат технических наук, специалист по вычислительной технике. Я был начальником различных отделов, занимавшихся программированием. И в конце моя работа была связана с компьютерами для различных систем управления. И вроде бы неплохо получалось. А началось все это с другого. Я окончил институт как специалист по газовым турбинам. В то время вообще не готовили инженеров по вычислительной технике. Я попал в группу в Эстонии, которые были среди первых сотен специалистов подготовленных в то время в Ленинграде. И мне вообще в жизни всегда везло с компанией. Говорят: «как в парусе, так и в работе». И в семье тоже. Мне очень везло.

Кто был вашими учителями, наставниками в части овладения навыками мерителя класса «Финн»?





Я даже не знаю. У нас в Таллине были очень хорошие мерители. И там Пауль Бутто и Хено Хуанаге, и Арве Тецман там до сих пор. Их отличало то, что работали мерителями не то, чтобы там бегать с чем-то и решать «качать или не качать». Дело в том, что наша задача заключается в том, чтобы достичь того, чтобы все парусники «танцевали от одной печки», чтобы лодка, яхта отвечала требованиям, сидела в допусках, и тогда все в порядке. В общем это не то, чтобы ловить и карать тех, кто нарушает, а просто учить. И после 20 лет моей работы международным мерителем класса «Финн» эта задача остается до сих пор: учить говорить и отвечать на вопросы «почему?». Если вопросов нет, то нет смысла говорить. Ты будешь как плохая учительница — никто не будет слушать.

Как вы стали главным мерителем Международной ассоциации яхт класса «Финн»?

Я думаю, что просто никто против меня не был. У других кандидатов, наверное, были враги или просто люди, настроенные против них. Но меня яхтсмены порекомендовали. Класс «Финн» — интересный класс тем, что каждый год офицеры класса выбирают заново все. Я уверен, что были кандидаты лучше.

Какая обстановка была в то время, когда вы пришли мерителем в класс «Финн» с обмером яхт? В чем заключалась философия обмера? Какие основные проблемы приходилось решать?

Дело в том, что передо мной три мерителя умерли (примерно каждый в течение года после избрания). И, видимо, у них не было ни желания, ни охоты этим делом заниматься.

Когда я в первый раз обмерял в Кингстоне, то обмер по всяким причинам длился на 2 часа дольше, чем было предназначено. Одной из главных причин было то, что все лодки были в очень плохом состо-



янии. Рули были толще, шверты выступали больше положенного. У четверти лодок место положения оси шверта было расположено неправильно. Такие же проблемы были и с пяртнерсом. В общем половина лодок была чисто не в классе. Так что очень много пришлось воевать в начале. А сейчас, по моему представлению, «Финн» стал уже гораздо более монотипом, чем «Лазер». К этому и факты можно привести, если интересно. Но это не цель. Мы работали все вместе. И сейчас в классе уже непопулярно мухлевать. Раньше думали так: для того, чтобы быть быстрым, надо нарушать правила. А вышло, что совсем не надо. Можно быть сумасшедше быстрым, будучи totally легальным.

Что нового вы, на ваш взгляд, принесли в класс «Финн», став главным мерителем? Какие задачи, вам удалось решить? Что поменять?

Я не знаю. Наверное, это отношение к тому, как должен работать меритель. А все новое приходит от яхтсменов. Даже не от тренеров. Но я могу сказать, что один раз, когда мы считали, на Первенстве СССР выступало 12 кандидатов наук и один доктор наук. То был доктор наук по неорганической химии из Ленинграда. По-моему, Орест Попов его звали. И вот оттуда высокий уровень советского «Финна» был, а не от того, что там была totalная подготовка и так далее. В общем люди думали! Насколько я помню, Юра Зубков придумал так называемую «брудеровскую» мачту без контакта с Брудером. В общем принцип был тот, и успех такой же.

Что еще хотелось бы поменять?

Ну это надо говорить. Сейчас, к примеру, уже глупо ставить на мачту килограмм свинца. Все мачты, фактически, которые поновее (2–3 года) уже 7 килограмм без корректора весят. Это первое. Второе — это то,

что Аллен стал выпускать такие плохие гики, которые гнутся. И есть такие предложения, что надо сделать гик из углеволокна. Но это надо делать с уменьшением веса, потому что 5 килограммов — это слишком много. Половины хватит, чтобы сделать хороший гик. И туда груз класть тоже нет смысла. Ну и там есть другие вещи — все это по мелочам, получается, набирается. В общем, сейчас сделать «Финн», который бы весил 80 кг, никакой проблемы не составляет. И чтобы дойти до 116 килограммов, там используется материал... И все это делается безо всяких дорогих материалов.

Но делать такие длинные прыжки нельзя потому, что в классе «Финн» гоняется очень много яхтсменов. В ветеранах, к примеру, в этом году гонялись 280 участников. Это очень большое число. И если сделать очень большой прыжок, то половина из них просто не будут способны бороться. Им не будет интересно. Вот в чем проблема. В общем, как говорят, «торопиться надо медленно».

Что, на ваш взгляд, помогает сегодня классу «Финн» оставаться Олимпийским классом?

Я даже не знаю. Мое мнение, что осталось только 3 класса, где дизайн и работа над классом сохранились в том виде, как это было раньше. А остальные, так называемые «BOX BOAT», т.е. все говорили «Вот все могут на них выступать... и т.д.». Я помню, как в Швейцарии в первый раз представляли класс «49er», и говорили, что всякие люди могут на них ходить, и так далее,

и все в порядке. Но в итоге оказалось, что вся команда должна быть весом в сумме 160 кг +/- 1 кг. И только тогда будет успех. В классе «Лазер» вес также ограничен — необходимо не превышать 80 килограммов. Класс «470» — обмерный класс, и все-таки длинный шкотовый и крошечный рулевой — как у женщин, так и мужчин. Ну а если смотреть «Лазер», «Лазер-радиал», парусную доску, «49er», то все они имеют такой строгий лимит веса команды, что это уже становится какая-то другая философия, нацеленная на бизнес и т.п., но это совсем не то, что говорили вначале, когда вводили эти классы: вот их возьмем, лодки все одинаковые, и все яхтсмены могут хорошо на них ходить. А на деле получается, что хорошо могут ходить только те, кто по габаритам и весу соответствуют стандарту класса, а у других уже ничего не выйдет. Вот такие «пирогии».

В чем вы сегодня видите главную миссию мерителя, философию мерителя в классе «Финн»?

Как раз, чтобы поддержать этот прогресс, и дожать, упростить процесс обмера. Как говорят, сложный инструмент придумать очень легко, но придумать такой инструмент, который похож на молоток, очень трудно. Например, сделать плохой молоток легче легкого. А хороший молоток — это очень большое искусство. Это поймут слесари и те люди, которые все время с ним работают. И главное, чтобы был все время прогресс, и чтобы было одинаково, и чтобы физика соблю-





в основном выступаю на больших яхтах в команде на офшорных гонках. Иногда там даже допускают «крутить баранку». Там тоже надо иметь часы, время, чтобы не забыть то, что умел. А тактика и настрой — это до сих пор получается.

Что бы вы пожелали молодым ребятам, которые сейчас приходят в класс «Финн»?

В школу ходить надо и сильным быть. Сильные все. Я помню, был у нас такой Андрей Чучелов, дядя Александра Чучелова. Когда я начал буером заниматься, он сказал мне «Молодой человек!» и показал пальцем на лоб: «Буер оттуда начинается, а не от бумажника или от бицепсов». Вот оно и есть — сила есть у всех, а вот, например, сегодня было видно, что на третью гонку сегодня очень у немногих хватало: ход уже был после первой лавировки такой длинный, что первые были почти у нижней марки, когда последние огибали верхнюю. Это говорит, что если вся энергия уходит на откренивание, то это уже не «Финн», это нечто другое — это убиение плоти, а не парусный спорт.

Юрий Михайлович, мы поздравляем вас с предстоящим Днем рождения и желаем вам как можно дольше оставаться с нами!

Мне сейчас пора уже уходить. Все начинается и когда-то заканчивается. Тут несколько кандидатов были просто украдены у класса «Финн». Димитрис Димос, хороший кандидат, сейчас начальник всего обмерного дела в ISAF. И несколько других кандидатов было. Но чтобы понять в чем дело, надо немножко этим делом заниматься. В общем, как всегда — насильно мил не будешь, и водку тоже надо пить уметь — с первого раза не очень хорошо получается. И со всем также. Ничего не поделаешь. Жизнь такая.

Когда меня выбрали главным мерителем, то предупредили, что меритель — это очень опасная профессия (намекая на то, что предыдущие главные мерители померли примерно через год после избрания). Но я пообещал, что уйду по другой причине. ■

далась. Но это уже по опыту, потому что нигде нет таких денег, чтобы можно было делать такие испытания или серию опытов, чтобы на основании этих опытов решить что делать. А это более-менее иногда случается. И для этого должен быть кто-то, кто способен систематизировать этот опыт и убирать колдовство, потому что колдовство влияет везде, как в устройстве государства, так и в технике, в науке, дома — везде. Повар не знает химию — почему пища превращается в такую, какую он делает, но почему-то он готовит хорошо, как и большинство домашних хозяек. На разном уровне, почему-то получается, не зная почему. Это как жизнь.

Продолжаете ли вы выступать на соревнованиях, ходить под парусом сегодня?

Да. Гоняюсь в команде на больших яхтах. И потом я устраиваю зимой буерные гонки. В прошлом году мы с одним приятелем провели 14 регат. И там везде надо работать, наработать часы тем местом, которым ты трогаешь лодку, — тем мягким местом. И чем этих часов больше, тем это лучше. Тем больше успех, который сразу не приходит, а только через несколько лет. В общем, полы прошлого сезона мы будем видеть или в эту, или в следующую зиму. А так



МЕЖДУНАРОДНЫЙ УНИВЕРСИТЕТСКИЙ КУБОК ПО ПАРУСНОМУ СПОРТУ

Москва, 28 мая – 2 июня 2013 г.





Наши герои: ПЕТР ВАСИЛЬЕВИЧ ГОРЕЛИКОВ

ЗАПИСАЛИ РОМАН И ЕЛЕНА КОТЛЯРОВЫ

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ УЧАСТНИК ОЛИМПИЙСКИХ ИГР В КЛАССЕ «ФИНН»

Многие ведут отсчет Советским и Российским успехам в классе «Финн» на Олимпийских играх с серебряной медали Александра Чучелова в 1960 году. Однако мало кто упоминает Олимпийские Игры 1952 года, где класс «Финн» дебютировал на Олимпийских Играх и где советские спортсмены впервые выступили в Олимпийских играх.

Опыт, полученный в Хельсинки, заставил коренным образом пересмотреть всю систему учебной работы в парусном спорте, большое внимание стало уделяться технической и морской подготовке; на спортивных верфях было налажено строительство яхт международных классов; все соревнования на личное и командное первенства стали проводиться как классные гонки, были организованы встречи наших парусников с яхтсменами других стран.

Игры в Хельсинки занимают особое место в истории, еще и потому, что они попали на поколение, рожденное в 1920–1926 гг. — это павшие, израненные и, как редкое исключение, невредимые герои. Эти игры для Советского Союза стали «Олимпиадой фронтовиков», потому что костяк советской сборной составили фронтовики, блокадники, узники концлагерей, чудом не попавшие в газовую печь. Поэтому все участники Олимпийских игр 1952 года являются для нас первопроходцами и героями.

В классе «Финн» за Советский Союз выступал Ленинградский яхтсмен Петр Васильевич Гореликов. Несмотря на все сложности, он показал высокий результат, перед финальной гонкой уже шел на 3-м месте, и только недостаток опыта и общения дали случиться обидной дисквалификации в последней гонке, из-за которой не состоялась медаль для Советского Союза в парусе уже на этой Олимпиаде.

Петр Васильевич Гореликов. Родился 16 декабря 1931 года. Яхтсмен, выступал на соревнованиях на «Олимпике», в 1952 году — член сборной России на Олимпийских играх в Хельсинки, где защищал честь страны в классе «Финн». После 1952 года продолжал до 1964 года выступать в класс «Финн». Окончил кораблестроительное училище, специалист по быстроходным судам. Один из составителей книги «Яхтенное дело». Судья по парусному спорту и просто замечательный человек.

Петр Васильевич Гореликов — один из тех, кто заложил фундамент последующих успехов советских и российских гонщиков. Приводим вашему вниманию эксклюзивное интервью, которое он любезно согласился дать Российской ассоциации яхт класса «Финн».

Ноябрь '13

пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30



Алексей Боровяк Янов Потапов Александр Григорин-Рябов Дмитрий Петров Роман Котляров Сергей Степанов Юрий Авдеев Владимир Горбачев Николай Новалев

Декабрь '13

вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



Алексей Петров Сергей Номиссаров Сергей Ванин Виктор Филипов Денис Харитонов Алексей Марчевский Николай Лантионов Александр Марун Сергей Анулинчев



Петр Васильевич, пожалуйста, расскажите — как Вы начали заниматься парусным спортом?

Это длинный рассказ — я вообще родился на материке, в Ашхабаде. Суше места, наверное, нет. Вырос я в Средней Азии. У меня отец был военный, и он служил и в Ташкенте, и в Кулябре, и в общем, он и я с ним мотались по таким местам. Уже в последние годы во время войны он был начальником санатория на Иссык-Куле. И там было фактически море — можно было вдоволь поплавать, покупаться. В санаторий привозили раненых отовсюду, и там в санатории был какой-то морячок. Мы с ним общались, и же не помню как, но за то, что я так хотел заняться морским делом, он подарил мне тельняшку. И после этого мне так захотелось выйти в море! Я потом в этой тельняшке приехал в Ленинград (в декабре 1945-го мы с отцом переехали в Ленинград) и с большой гордостью ее долго носил (подшивал, перелицовывал — носил долго). И вот, как только мы приехали в Ленинград, я сразу же пошел искать яхт-клуб. Сначала пошел по старому адресу. Потом уже нашел новый. Попал в яхт-клуб, записался и начал ходить. Это был 1946 год.

Сначала приходил просто как в гости. Зиму я учился в детской школе. Первое время я ходил так — приду, кто возьмет с собой на яхту, с ними выйду.

Яхты все были старые, еще дореволюционные. Помню названия «Ласточка», «Закат»... «Ласточка» — это был шхерный крейсер, знаменитая яхта, о которой в своем произведении упоминает Л.Н.Толстой.

Погибла она по дурости молодого капитана — рассушил ее, а потом, когда опустил ее в воду — она затонула и пропала. Ну в общем, сначала ходил я на таких яхтах, а дальше все пошло-поехало — сначала я ходил на «М-20» (1946 год) — старые гафельные «М»-ки. А одиночки были двух видов: были две — три яхты «Ш-10» — еще довоенные одиночки. Это по сути дела — открытая шлюпка, совершенно без палубы и с вооружением типа «гуалинь» (похожее на гафельное, но когда все поднимается одним фалом) и парусом площадью 10 квадратных метров. И еще было несколько «Олимпийков». Поначалу их было мало, потом уже их много понастроили. Позже в них уже здесь и чемпионат Советского Союза проводили (тогда в основном пересадки были). И вот тогда я уже «вылез в люди». Здесь (в Ленинграде) на чемпионате Советского Союза я был третьим, через год я был опять третьим, и меня тогда взяли на сбор. Это был как раз конец 1951 — начало 1952 года.

Тогда мне несколько повезло: мне больше нравится ходить по слабым ветрам. Там были ребята поздравнее, а я, как видите, не очень соответствую комплекции финниста. И поэтому у меня лучше получалось выступать по слабым ветрам. Также я еще приходил на килевой яхте до одиночки (в детской школе на яхте «Закат»). Начался олимпийский сбор, и так вышло, что из 17-ти зачетных гонок 11 или 12 гонок я выиграл. А нас там было всего 5 человек. Гонки эти проводились уже на «финнах». Причем «финны» были какие: их построили на Таллинской верфи —

быстренько их «налепили», сделали дубовые мачты. Также такого понятия, как «оттяжка гика» — такого понятия вообще на яхте не было. Тогда на больших яхтах были такие термины как «завал-тали». Это используемые на курсе «фордевинд» тали, которые заводили за блок гика-шкотов и ими подтягивали гик к подветренной ванте, чтобы он не болтался на волне. А на маленьких яхтах никто об этом не задумывался — кто там побежит что-то подвязывать, когда ты на яхте один. Так вот — на первых «финнах», построенных в Таллине, как нам потом сказали, была допущена ошибка при изготовлении щели для крепления гика в мачте — ее сделали слишком большой (делали просто по имеющимся чертежам с максимальным допуском. И получилось так, что как только мы выходили на полный курс, гик выворачивало вверх и яхту сразу выкидывало на переворот. В результате, как только дуло больше 4-х баллов, из пяти в лучшем случае кто-нибудь один спасется, а то и никто. А по слабым ветрам у меня получалось лучше всех.

Потом уже на Олимпиаде конструктор «финна» Рихард Сарби, когда мы ему пожаловались об этой проблеме, сказал — «ну если вы промахнулись, тогда наклейте или вставьте клин». И это вошло позже в обиход, как первый прототип гик-оттяжки.

Зимний сбор проходил в Риге, а уже на яхтах мы тренировались в Таллине в Пирите. Тогда яхт-клуб был маленький, но на базе Калева мы все это делали.

Среди претендовавших на отбор в Олимпийскую команду спортсменов были двое москвичей — Александр Чумаков и Юрий Шаврин. Здесь на чемпионате Советского Союза они выигрывали все «в одну калитку». И тут перед сбором они договорились: «Слушай, что мы будем друг друга «есть»? Давайте кинем жре-

бий — кто на какой класс пойдет. И Чумаков пошел на «Звездники», а Шаврин гонялся на «финне».

Юрий Шаврин был ростом 180 см, но он был жилистый, сухощавый, и в общем не очень легко ему было. Но он был такой упорный! К примеру, когда он тянул шкот, он делал не 4 «лопаря», как все, а только 2 и тянул так, что у него из под ногтей кровь шла. Несмотря на боль и кровь, он все равно тянул шкот только так, и это ему давало определенные преимущества. Но сильного ветра ему не давали... И, в общем, я их всех обогнал и попал на Олимпиаду.

Всего в классе «Финн» в отборе участвовали 5 человек: Шаврин Юрий от Москвы, от Украины был Шура Селиванов, от Эстонии был Евгений Адрик, от Ленинграда был я, и пятый был от Латвии — Юрков, насколько я помню.

Кто были вашими наставниками?

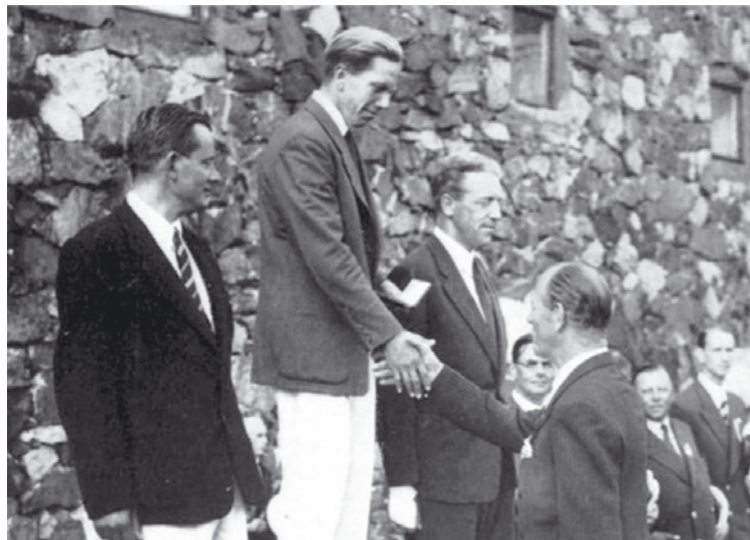
Моими наставниками были хорошие люди. Все они очень любили парус. Первым был Геннадий Семенович Назаров. Это были тренера Питерского яхт-клуба: Назаров, Титов, Коровинский Валентин Николаевич. А в сборной команде были в основном не тренера, а хозяйственники. Они могли выбить парус какой-нибудь, вывезти команду на сборы.

Расскажите, пожалуйста, про Кубок Большой Невы.

Это были соревнования, которые проводила газета «Вечерний Ленинград». Соревнования начались довольно давно. Я помню, что тогда Коровинский участвовал на яхте «Сказка», а я гонялся на «Олимпике». В общем одну из первых регат в 1948 году я выиграл и получил в награду большую вазу — «Кубок Большой

Слева направо: Александр Чумаков, Юрий Шаврин, Тимир Пинегин





Его Королевское Высочество принц Датский Аксель вручает Золотую Олимпийскую медаль своему соотечественнику Паулю Эльвстрём, двукратному победителю в классе швертботов-одиночек. Слева — Чарльз Куррей, Великобритания, справа — Рихард Сарби, Швеция



Пауль Эльвстрём на дистанции



Пауль Эльвстрём



день, как я говорил, меня приложило и я не смог финишировать. Позже ситуацию удалось выправить — я дважды пришел третьим и перед последней гонкой я шел третьим.

А в последней же гонке меня подставил британец Чарльз Куррей — он коснулся моего паруса у поворотного знака и подал на меня протест, из-за которого меня дисквалифицировали.

Чарльз Куррей, как мне потом рассказали, в общем-то, был известный кляузник — его любимым делом было покляузничать, протест подать, спорить, а не гоняться. Пауль Эльвстрём, который все видел, уже после всего случившегося, когда мы обсуждали эту ситуацию, мне сказал: «Ты не то, что помеху сделал, а наоборот — сделал хороший, грамотный толковый маневр. А Куррей применил специальный прием, чтобы подставить тебя и зафиксировать нарушение».

К сожалению, тогда я не догадался позвать его в свидетели (за что он меня корил потом) — я просто не ожидал такого разворота ситуации. Нас тогда никто не учил тому, как вести себя на протестах, мы были дикими. В общем, меня дисквалифицировали по протесту Куррея и я потерял бронзовую медаль.

Разбирал тогда протест сам король Норвегии?

Да. На разборе председательствовал сам король Норвегии Олаф. Он тогда пришел на яхте, а его сопровождал эсминец королевского флота.

Расскажите, пожалуйста, об общей атмосфере Олимпийских игр 1952 года.

Протестов было очень мало. Как-то так получилось, что всех раскидали по разным клубам. Поскольку команды были национальные, то мы не по классам были объединены, а по командам. У меня в клубе были звездники, драконисты, Р-6.

С погодой нам повезло. Это был конец июля. Несколько гонок получились по слабым ветрам. Дистанция была привычная нам олимпийская (треугольник, петля). И условия в целом у финнов были отличные.

	20. 7.	21. 7.	22. 7.	23. 7.	24. 7.	25. 7.	26. 7.	27. 7.	28. 7.	Тотал					
1 ELVSTRÖM, P. Denmark	1508	1	849	5	1548	1	1548	1	1073	7	546	4	1548	1	8390
2 CURRY, CH. Great Britain	2094	9	348	10	615	8	845	8	1548	1	1247	2	720	8	5440
3 SÄRBY, R. Sweden	770	6	1548	1	940	4	770	6	740	10	400	12	402	14	3101
4 De Jong, J. Holland	980	8	1247	2	849	5	707	11	849	5	549	10	544	9	5101
5 Knyff, WC. Norway	—	—	546	4	384	6	344	16	646	4	272	15	1073	3	4278
6 Maurer, M. Norway	1247	2	200	19	—	—	293	18	372	13	1548	1	344	16	4972
7 Pihlström, A. Italy	849	5	770	6	1347	2	402	14	—	—	707	11	293	18	4068
8 McLoughlin, P. Canada	474	11	307	11	402	14	200	22	300	9	1400	1	1247	2	4058
9 Erling Borch, A. West Germany	209	19	544	9	276	21	1247	2	434	13	318	17	949	8	3718
10 Bahrke, R. Spain	645	8	—	—	1073	3	135	26	1247	2	—	—	546	10	3648
11 Lebeck, J. Switzerland	707	7	707	7	770	6	849	5	247	20	344	16	247	20	3610
12 Goussard, P. U.S.S.R.	—	—	409	12	344	16	1073	3	645	8	1073	3	—	—	3682
13 Phipps, W. Switzerland	344	16	402	14	434	13	940	4	318	17	770	6	645	8	3744
14 Albary, K. Belgium	—	—	372	15	548	10	434	13	703	7	645	8	927	11	3708
15 Kluppmann, W. Germany	1073	3	344	16	307	11	344	16	507	11	402	14	318	17	3484
16 Stanch, H. South Africa	409	12	1073	3	247	20	849	5	209	19	209	19	434	13	3130
17 Quinn, M. Finland	293	18	—	—	518	17	703	7	199	12	—	—	—	—	2799
18 Nielsen, Chr. Belgium	518	17	434	13	276	21	409	12	409	12	704	6	401	12	3719
19 Kallstrom, K. Finland	372	15	645	8	200	19	372	15	226	21	290	25	319	13	3507
20 Lane, F. Germany	402	14	146	23	372	15	200	19	133	26	940	4	—	—	2568
21 Delany, A. Ireland	548	10	108	17	409	12	190	25	402	14	434	13	276	21	2928
22 Ansell, P. Australia	402	14	146	23	372	15	200	19	133	26	940	4	—	—	2568
23 Hanson, K. Australia	307	11	293	18	—	—	548	10	293	18	—	—	372	15	2917
24 De Carleone (P.L.) Cuba	—	—	396	14	303	7	247	20	344	16	247	20	—	—	1796
25 Bova-Piet, C. Argentina	247	20	286	22	205	18	117	22	180	22	209	19	209	19	1470
26 Madsen, A. Greece	206	22	190	25	—	—	108	24	390	22	206	22	—	—	1948
27 Kautsky, K. Japan	226	24	135	26	—	—	186	24	191	24	226	24	—	—	929
28 Melitta, E. U.S.A.	186	24	226	24	—	—	226	24	186	24	—	—	—	—	828

Полная таблица результатов в классе «Финн». Гореликов П.В. — 12-й из 28 участников, лучший результат среди яхтсменов СССР на Олимпиаде 1952 года

Невы». В 1998 году был юбилей этой регаты и получилось так, что у меня единственного сохранился этот кубок. Журналисты все это каким-то образом раскопали. Я чувствовал себя на этом юбилее кинозвездой.

Расскажите подробнее о составе олимпийской команды СССР 1952 года.

На Финне запасным был Юрий Шаврин. На «Звезднике» отобрался Александр Чумаков, а запасным был Тимир Пинегин. У Тимира тогда на Олимпиаде было много времени, поскольку он был запасным. Он много общался со всеми соперниками, поднабрался и по возвращении потом все выигрывал — возил всем большой зазор.

Как относились тогда иностранцы к вам?

Ну тогда отношение к нам было хорошее — это сейчас мы несколько подпортили к себе отношение. А в то время мы все-таки победили в войну, освободили Европу и иностранцы это ценили. Они относились к нам с уважением, но при этом их удивляли

наши привычки, манеры. В общем, они с интересом к нам относились. Конечно, был определенный барьер в общении, но что касается Тимира — это был необыкновенно талантливый человек: вот есть талант, и он талантлив во всем. Он был художник хороший, в парусе у него было хорошее чутье. В технике — он работал в конструкторском бюро Ильюшина. Поэтому техника была ему понятна. Остальное он видел глазом. И он набрался многому у соперников. А я все, что можно было, перенимал. Тогда «Финн» был другим — на «Финне» было всего две веревки — шверт-тали и гикашкот. Финны тогда построили красивые яхты для Олимпиады — все под красным деревом, под лаком. По сравнению с тем, что нам в Таллине «нашлепали», конечно, это была «картинка». И для шверт-талей они сделали утки за бимсом на швертовом колодце, что было очень неудобно.

Пауль Эльвстрём тогда пришел на Олимпиаду опытным, натренированным. Он очень интенсивно готовился к Олимпиаде. Как он нам рассказывал, он сделал специальное устройство для имитации откренивания в ванной. Причем именно в ванной потому, что, как он говорил, нас в гонке обливают водой (а тогда никакого «каллипсо» не было и у иностранцев), и соответственно он по полчаса висел в позе откренивания в ванной и поливал себе мышцы холодной водой. Конечно, он был накатанный лучше всех и обгонял всех «в одну калитку». Так вот Эльвстрём на Олимпиаде увидел это неудобство, быстро сообразил что надо делать, нашел какую-то деревяшку, железку и соорудил себе на палубе простой клиновой

стопор. Пауль был очень рациональным в этом плане. Но соперники тут же это заметили, написали коллективное письмо — поставлено устройство, отличное от типового, и надо это снять. Ну в общем это пришлось Паулю снять.

Я тоже там немножечко схитрил: В первый день, когда мы вышли, чуть поддуло хорошо. На лакированной палубе было скользко, и где-то в один момент я не удержался и меня «приложило». Я пришел в яхт-клуб и стал думать — надо что-то делать. Я тогда набрал опилок в мастерских, набросал с локком на скользкие места палубы, засушил, и это никто не видел.

Эту байку уже после олимпиады я как-то рассказал нашим финнистам. Это услышал Женя Кузнецов. Он был хорошим столяром и мы с ним сделали уже клиновой стопор для шверт-тали в комингсе под ремнями. Построили комингс из фанеры по периметру кокпита (чтобы вода не заливалась). Мы потом на этом комингсе висели. Так он также «тихарил-тихарил», но по моему примеру обсыпал комингс песком, когда покрывал лаком. И потом началось! — как он пойдет на воду, так «непромоканец» протирается до дыр, ноги натираются до крови. И в итоге ему пришлось это дело исправить.

Расскажите о ваших приходах. Что у вас случилось в первый день? Что было на протесте в последней гонке?

Когда я поехал на Олимпиаду, мне было 20 лет. Я был там один из самых молодых. У нас там было 30 с небольшим лодок. И мне было непросто. В первый



Рихард Сарби



Пауль Эльвстрём



Игорь Москвин

Как сложилась ваша жизнь после Олимпийских Игр? Как долго вы продолжали гоняться в классе «Финн»? Как участвовали в парусной жизни?

В последний раз я участвовал на чемпионате СССР в 1964 году (г. Бердянск, Азовское море). После олимпиады я участвовал в предолимпийских сборах два раза. На всех отборочных соревнованиях я все время был где-то второй-третий. А когда приехал на чемпионат СССР, со мной беда случилась — разбил радикулит.

На следующий год уже перед Олимпийскими играми, которые должны были состояться в Риме, я тоже был все время где-то второй. Тогда Балтийскую регату выиграл Шура Чучелов, а чемпионат СССР — Валентин Манкин. В итоге на Олимпиаду поехал Шура Чучелов. Вот бы мне туда было поехать! Были слабые ветра, почти те же люди, с которыми я гонялся на предыдущей Олимпиаде. Но вот так сложилось. И Шура тогда приехал с серебряной медалью. А выиграл тогда Пауль Эльвстрём.

Потом так получилось, что у нас в клубе случилась трагедия — на открытии разорвало пушку. У нас была пушка с Петровского ботика. И этой пушкой салютовали в день открытия навигации. У нас был такой боцман Роскин Слоек, который заряжал пушку: насыпет порошу, запыжит и обломками весла утрамбует, чтобы звук был громкий, необходимо было обязательно все спрессовать, чтобы не получился «пшик» (когда порох не спрессован, то он просто сгорит с «пшиком», а когда спрессован — рванет

со звуком). И вот для того, чтобы спрессовать порох, боцман вставлял в дуло обломок весла и кувалдой стучал по нему. А потом Роскин Слоек ушел рыбачить, и оказалось, что некому стрелять. И Саня Логинов взялся за это дело. Но он не знал тонкости. Вообще из этой пушки стреляли черным порохом, и такие пушки были отлиты специально под то, чтобы стрелять именно черным порохом. И оказалось, что к тому времени ничего не нашли, а широко применялся бездымный порох. А бездымный порох... во-первых, у него и действие немного другое, и мощность другая. Я помню: у меня отец охотник был, и у него была мерка специальная. По ней он специально отмерял — сколько засыпать пороха, потом запыжит, засыплет дробью. Так вот для черного пороха у него была одна мерка, а для бездымного — в три раза меньше. Ну а Саня — он не охотник, он не соображал этого ничего. В общем он бездымного пороха туда зарядил. И вот — майский день, солнце, народ... В то время парус популярен очень был, народу много было в клубе. И он бабахнул, и всю казенную часть разорвало на мелкие кусочки и веером по всей толпе. Еще хорошо было, что она стояла немножко на склоне. И вот латунная наметка с пушки толщиной в палец улетела за 150 метров к нашим «финнам» и воткнулась в доску. Осколки казенной части разлетелись по толпе — кому в глаз попали, кому в руку. И погиб один человек — ему осколок попал в вену, он ушел в сторону, пытался держать, и в панике и суматохе, когда



до него добрались, он уже потерял столько крови... на это наложились еще то, что у нас потеряли навыки после войны как спасать людей в такой ситуации. Короче — Боря умер. Сын у него остался. Это очень подействовало на меня так, что мне не захотелось больше ходить в клуб. И я несколько лет не ходил в клуб — забросил свой парус, «нарочал» девчонок. Ну а потом все равно — от этой болезни не излечисься, начал постепенно ходить. Я получил яхту «Джинн» Ну и гонялись мы тут. Хорошо гонялись! Я несколько переделал яхту, изменил фальшкиль. Я же по образованию — кораблестроитель, и поэтому кое-что в этом деле соображал. Ну и также мы не жалели денег на вооружение — купили хорошую мачту, парусов нашили всяких... И в конце концов мы первыми стали и на Онеге, здесь на соревнованиях хорошо выступали...

Чем вы занимаетесь сейчас?

А сейчас у меня диванно-телевизионный образ жизни. В яхт-клуб в прошлом году я дошел только один раз. И по правде сказать, не хочется — того яхт-клуба, в который я пришел и который меня воодушевил — его уже нет. Там уже стоят катера, там приезжают «мужики» на крутых тачках. Помоему там уже три или четыре ресторана, вертолетная площадка. Ну и яхты другие, конечно. Ну и еще такое оказалось — почти все друзья поумирали. Мне сейчас 82, а они — кто в 60, кто раньше, кто позже. Таких старожил, как я, из той компа-

нии остались единицы. При этом самые лучшие уже ушли. Те же ЖеПалыч (Кузнецов Евгений Павлович), Малява — таких уже нет. Был у нас Толя Коновалов. Была у нас с ним такая традиция: он там у себя в Стрельне делал день, когда созывал всех на ревизию. Эта ревизия всегда проходила с юмором, шутками. А потом Толя в аварию попал. Короче никого уже нет. Грустно. Но куда от этого не денешься. Это жизнь.

Что Вы думаете о классе «Финн»?

Я бы повторил мнение Эльвстрёма: класс «Финн» — это действительно спортивный, боевой класс. Как раз он появился в переходное время, до него про то, что глиссировать может яхта, речи не шло. Это случайно выделяли какие-то фокусы. Ну а новые классы типа «49ег» — это уже скорее акробатика, а не парус. Или вот Кубок Америки — там гонку смотришь — рулевые делают детские ошибки! Флот маленький — 8 яхт или вообще дуэльные гонки. А если 50 яхт? Эльвстрём, и я его поддерживаю, рассматривал класс «Финн» как искусство. И это действительно искусство — работать на этой яхте, уметь волну отработать, парус настроить. А отрывы где делать? Отрывы делать на глиссировании! Вот сорвался и улетел!

Вот остаются в жизни такие моменты: на каких-то соревнованиях мы стояли в Риге. На гонки там мы выходили в залив. И вот в какой-то день хорошо поддуло баллов до пяти. Мы отгонялись. И вот



ветер потихоньку закидает. Весь флот подтягивается, идет в гавань, ползет. Ну и я вот также ползу. И потом я думаю — надо как-то попробовать... Я не знаю, как, но помню, что ощущение было такое: «Вот надо бы чуть-чуть подтолкнуть...» И вот я где-то поддернул, где-то рулем шевельнул, и в итоге я «сел» на волну и просерфинговал мимо всего флота. Там «Драконы», «Звездники» — парусища!. А мне, наверное, парус и не нужен был — он был у меня наполовину выбран, и я на этой волне мимо всего флота ехал до тех пор, пока она не рассыпалась в самом устье.... Пролетел метров 150! Вот это только на «Финне» можно было сделать.

Что вы хотели бы пожелать молодым ребятам, которые сейчас приходят в парусный спорт, в класс «Финн»?

Пожелать могу — любить парус и ходить в море! Вот я себя помню... Конечно, сейчас другое время, по внукам смотрю — надо ему в «стрелялки» поиграть, посмотреть что-то, завалили его уроками... А я себя помню — у меня одна была только мысль — скорее удрать в клуб! Причем тогда у нас довольно строго все было: обеспечения нет. Кому из директоров клуба захочется сидеть в тюрьме из-за того, что какой-то пацан вышел в море, перевернулся и утонул? Поэтому у нас строго было все. Выпускали в ограниченный район. Если одиночное плавание — то только в «раздельный». Если в обычном режиме — 350 метров до пятка, то в «раздельный» — уже только 350 метров. Ну или в лучшем случае — только до второго буйа. Но это для нас уже было «дальнее плавание». Но все равно — примчаться в клуб — это было главное. Уроки? Ладно! На задний план!

Зимой — на буере. Я прихожу точно также — школу «мотану», потому что зимой после школы уже делать нечего — зимой после школы тьма, а выйти можно только в светлое время. Я, значит, «мотаю» школу, прихожу в клуб, вооружаю «Монотип», и заруливаю! Заруливаю и около «Вольного» попадаю в «майну» (проталину). В «майну» провалился, а народу немного. Никто на буерах не ходит. Я выбрался, с мокрыми ногами бегу в клуб, зову кого-то. Там веревки, то... сё... Вытаскиваем мы этот буер. Притаскиваем его в клуб, Пришли мокрые. Я бегу в клуб посушиться, согреться. Потом спохватываюсь — надо же домой ехать! А портфель то у меня в буере был, а тот воды набрал! Портфель у меня вмерз там. Портфель вмерз у меня в «Монотипе» там внутри. А мне надо домой идти. Ну я думаю — ладно, что-то там наплету, и на следующий день я его кое-как выколотию. Так вот. Вот с таким настроением можно куда-то идти и что-то добиваться. Но это не то, чтобы надеяться на что-то. Этот настрой дает радость в жизни.

В общем, желаю молодым ребятам любить это дело и целиком ему отдаваться! ■





Январь '14

ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31



Февраль '14

сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт	сб	вс	пн	вт	ср	чт	пт
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28



ПОДГОТОВКА ЯХТСМЕНОВ-МАСТЕРС В КЛАССЕ «ФИНН»



РАССКАЗЫВАЕТ ИГОРЬ КАРПАК, МАСТЕР СПОРТА СССР МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА, ЧЛЕН СБОРНОЙ КОМАНДЫ СССР 1979 – 1989 гг. («ЛЕТУЧИЙ ГОЛАНДЕЦ», КАТАМАРАН «ТОРНАДО»), ТРЕНЕР 4 ЕВРОПЕЙСКОЙ КАТЕГОРИИ, ПОД РУКОВОДСТВОМ КОТОРОГО ГОТОВИТСЯ ОДИН ИЗ ВЕДУЩИХ ДЕЙСТВУЮЩИХ «ФИННИСТОВ» МИРА ДЕНИС КАРПАК. ТАКЖЕ ПОД ЕГО РУКОВОДСТВОМ БЫЛИ ПРОВЕДЕНЫ НЕСКОЛЬКО СБОРОВ И УЧАСТИЙ В СОРЕВНОВАНИИ РОССИЙСКОЙ КОМАНДЫ «ФИНН-МАСТЕРС».

В чем вы видите отправные точки, которые сказываются на построении подготовки — отличия спортсмена-мастера от олимпийца?

Главные отличия — возраст, состоявшаяся личность, как правило, большой яхтенный опыт и нерезализованные яхтенные амбиции в олимпизме, независимый подход к делу.

Возраст в данном случае надо расшифровывать следующим образом: быть аккуратнее с нагрузками, делать упражнения более размеренно, правильно и под контролем тренера по ОФП или тренером по стретчингу или личным физиотерапевтом, который будет лично тебя вести, чтобы не повредить ни ноги, ни спину, чтобы эта радость занятия спортом не превратилась в травму.

Далее — спортсмен-мастерс — это обычно уже состоявшаяся личность, который делает то, что хочет,

имеет финансовую независимость. При этом он имеет нереализованные яхтенные амбиции, которые двигают им в занятии спортом, и независимый подход к делу: сам себе хозяин, никто тебе ни тренер, ни сборная, ты можешь сам себе выбрать любой регион, любое соревнование на любом континенте. Имеется много плюсов в этой независимости. Из минусов — это конечно возраст, с одной стороны, но с другой стороны, если финансы позволяют, то я даже завидую вашим возможностям, вашему подходу к делу. Вы молодцы, что не унываете, и сколько лет не ходили, все равно стремитесь совершенствоваться и победить. В Мастерс очень разношерстный коллектив. К примеру, Таурас 20 лет вообще не ходил и думал, что купит «золотую» матчасть и мы за год с ним добьемся высокого результата. Он тренировался с нами 8 месяцев и «лабиринтку» мы с ним подняли до неви-



данных высот, а вот с полным курсом...: он понимает, что класс «Финн» уже не тот, и уже где-то смирился с этим, но до сих пор понять не может, что в классе «Финн» так продвинулся полный курс, что он перешел на совершенно другой уровень: если раньше просто ходили со знака на знак, треугольник и фордевинд... То есть если раньше было, что на полном курсе надо просто продержаться, а в лавировку все происходило, то теперь наоборот: в лавировку можно только проиграть, ничего особо там не происходит, если только не происходят особые катаклизмы, а все решается — вся борьба происходит на полном курсе.

Из каких составляющих должна состоять подготовка?

Первое — должен быть медицинский спортивный контроль. Как минимум 2 раза в год — после сезона (где-то октябрь) и перед началом сезона (февраль-март). Это необходимо для спокойствия собственно, для спокойствия всех членов команды и для тренера, который с вами едет. Медицинский контроль в конце сезона говорит твое состояние — сильно ты устал, не сильно ты устал. И спортивный врач советует тебе восстановительный цикл — как правильно тебе выйти из сезона и как правильно подойти к следующему сезону (что делать, какие нагрузки планировать, какое давление должно быть, какой «сахар»). Таким образом врач в октябре дает тебе полезные советы на зиму и потом в феврале-марте уже проверяет — как ты подошел к сезону — твои из-

менения: как ты подошел к концу года и твои изменения к началу следующего года. Тогда ты видишь, сколько можно тебе в зале нагружаться, на каком пульсе можно тебе работать, на каком пульсе нельзя работать. У каждого свой возраст — тебе 40, другому 50, третьему 56, и естественно, что если будет ветер 20 узлов, то кто-то может быть на воде 1,5 часа, кто-то час, а кто-то и 2 часа на воде. Это нужно для того, чтобы не бежать сломя голову, стремясь не потерять: если один может работать на воде 3 часа, а тренер оплачен группой вскладчину, это не значит, что другой должен бежать и стараться столько же отработать на воде, чтобы не потерять: везде должна быть индивидуальная нагрузка, везде должен быть индивидуальный подход — даже в коллективе.

И отсюда следует дальше ОФП — общефизическая подготовка. Это чтобы держать себя в тонусе, в растяжках, чтобы у тебя спина не заболела, чтобы не продуло шею, спину, ты элементарно должен держать себя в физической форме.

Специальная физическая подготовка — это уже более направленная подготовка, куда входит велосипед (обязательно — ни в коем случае не бег), сюда входит гребной тренажер Сонперт, сюда входят специальные физические тренировки на воде с отработкой разных элементов. Потом идет материальная часть — надо правильно все подобрать — какую мачту, какой парус, какую одежду. Одежда — важная составляющая успеха: очень важно правильно

подобрать правильные шорты, правильный удобный жилет, который не будет цеплять гик на повороте и с которым ты сможешь легко залезть из воды в лодку. Жилет может быть большим — он тебя держит хорошо, ты в нем не утонешь, но он при этом может оказаться настолько большим, что из-за него ты не сможешь залезть в лодку. Это один из отправных моментов. Когда ты перевернулся, ты должен быстро поставить лодку, быстро залезть в нее и идти дальше, а не полчаса плавать из-за того, что ты с ним залезть в лодку не можешь. Одно дело — из-за физической подготовки, что у тебя нет сил, и другое дело, когда у тебя неправильно подобрана одежда. Куртка должна быть правильная. Если холодная погода, ты должен спокойно в ней работать, руки должны быть свободными, чтобы грести. Жилет должен быть правильным. Обувь должна быть правильная, чтобы не болели ступни ног. В правильном месте должны быть пластинки для откренивания, перчатки правильные, если ты ими пользуешься, кепка правильная, шапка правильная. Ничего не должно мешать потому, что чем сильнее дует ветер, тем больше мелочи будут влиять и вести к переворачиванию или непереворачиванию. А ты сам понимаешь — если перевернулся, то как минимум минута (а это 20–30 лодок) уже потеряна, а если это десяток минут, то это уже все — гонка потеряна.

Далее — календарь тренировочный, потому что надо правильно сочетать календарь и тренировки. Как ты не тренируйся, все, над чем надо работать

будет обязательно вылезать в регатах. То есть надо тренироваться установочно перед регатой, потом проходить регату и уже после нее подробно разбирать, записывать, над чем конкретно работать. Потом хорошо сделать маленький сбор после регаты — но, как правило, здесь уже времени нет. А уже сбор перед следующей регатой начинать с отработки тех элементов, которые вылезли наружу на предыдущей регате. И далее это уже естественно переходит на следующую регату.

Установочный сбор желательно делать в 3–5 дней перед каждой ответственной регатой — для вас это чемпионат мира, Европы, Open Russian. К примеру с Таурасом мы работали следующим образом, что дало хороший результат: он работал в феврале 2 недели, в марте 3 недели, потом была регата на приз принцессы Софии на Пальма-де-Майорке. Затем была неделя в Йере перед Йерской регатой с последующим участием ней. Потом в мае был сбор продолжительностью 5 дней перед регатой на Гарде, далее — участие в регате. После этого был сбор 5 дней перед Кильской регатой, участие в Кильской регате. Недельный сбор был перед чемпионатом Европы с последующим участием в чемпионате Европы и потом уже весь октябрь мы катались в Севастополе — сглаживали все ошибки, которые были сделаны в сезоне.

Как правило в феврале и в марте мы делали 2 двухнедельных сбора, чтобы войти в курс дела, подбирали матчасть и чтобы он привыкал: все веревки, оттяжки, смотрел, как должны стоять пра-





вильно ремни, как — веревки, как правильно должны быть сделаны регулировки, длина удлинителя, кое-какие перемишки на удлинителе — фактически должен быть сделан тюнинг на лодке. И потом пошла регата. После регат начинают вылезать все негативы. И с этими негативами будем дальше работать.

Получается минимум должны быть 2 зимних установочных «обозревательных» сбора, и потом перед каждой регатой 2–3–5, а лучше — неделя, потом небольшой выходной и дальше пошла сама регата. Все это делать с постоянным анализом, с постоянной постановкой задач, целей, и над чем работать — с домашним заданием уезжать после сбора и регаты домой.

В целом для мастеров желательно зимой иметь как минимум 3 сбора, не допуская перерыва в «воде» более чем на 1,5 месяца, чтобы не потерять наработанное и не начинать с начала (но и то это многовато — неделя в месяц — это идеально, так как не каждый может себе это позволить — работа). Скажем в декабре — январе можно сделать разрыв в 1,5 месяца, в феврале-марте — месяц, а потом это уже пойдет в более интенсивном режиме 2 недели в месяц — здесь вы и дома можете ходить. Но опять — календарь еще зависит от того, кто какие себе цели и задачи поставил, насколько эти цели амбициозны, насколько человеку просто интересно времяпрепровождение в коллективе или ему хочется все-таки чего-то добиваться и двигаться вперед.

Какие у вас будут советы по физической подготовке (упражнения, контрольные нормативы)?

Это достаточно индивидуальный вопрос — каждому надо этот вопрос отдельно прорабатывать с тренером либо в своем городе работать с индивидуальным тренером, так как для каждого человека набор упражнений будет разным. У каждого свои особенности и физическое состояние: у кого тяжелая кость, у кого короткая мышца, у кого длинная мышца. Но в любом случае надо делать растяжки. Далее — велоэргометр или настоящий велосипед и гребные упражнения, которые помогают отрабатывать нагрузки полного курса. Как я вижу, можно моделировать парусный спорт в части физических нагрузок так: велосипед — это лавировка, гребной тренажер (лучше Сонсерт) — это полный курс. И в таких же сочетаниях необходимо делать тренировки: то есть ты знаешь, что у тебя регата — это гонки в режиме приблизительно 20 минут лавировка и 12–13 минут — полный курс, то есть такие нагрузки себе и делай, чтобы организм привыкал: 20 минут ты проехал на велосипеде, тут же 13 минут отработал гребными упражнениями (это мы смоделировали 1-й круг), затем тут-же опять на велосипед, и опять гребля. Это мы смоделировали 1 гонку (20+13=33 и 20+13=33 — в сумме 66 минут). Далее делаешь перерыв 30–40 минут и повторяешь то же самое. Если видишь, что это много, то делаешь чуть поменьше: 18 минут велосипед и 10 минут — гребной тренажер. В итоге получается 56 минут — это уже ближе к Мастерс. И также моделируешь вторую гон-



ку. Если у тебя нет «воды», нет возможности ходить на воду, то обязательно ты эту программу должен выполнять. И плюс — пресс. Должен быть прессооткрочный тренажер — как бы копия финна, в котором ты должен делать определенные упражнения. В этом тренажере ремни делаются на той высоте, на том удалении от сидушки, на которой ты сидишь. Сидушка при этом повторяет палубу. Это делается для того, чтобы за месяц, который ты сидишь дома, не отвыкали мышцы, и чтобы во время тренировок на воде не начинать заново: приедешь на Гарду, 5 дней походишь по 20 узлам, и к регате ты уже подходишь «мертвый, устал, никакой». А так у тебя мышцы, ноги, голеностоп — все это постоянно привыкает. Велосипед дает привыкание к нагрузкам на лавировке, гребной тренажер дает привыкание к гребле, которая необходима на полном курсе, и прессооткрочный тренажер дает привыкание всего остального. Желательно, чтобы раз в месяц ты хотя бы 5 дней подряд уделил комплексу «велосипед + гребной тренажер», а прессооткрочный тренажер лучше делать 2 раза в день, но минимум 1 раз.

Какой должен быть годичный цикл подготовки?

Физическую подготовку, которую я описал выше, желательно делать постоянно. Вода — минимум одна неделя в 1,5 месяца. Перед миром и Европой 2 месяца подготовки на воде. Это необходимо потому, что как правило результат идет с задержкой — ты поработал, и только через пару месяцев он «вылезает».

Применительно к нашему режиму, когда основные соревнования сезона заканчиваются в сентябре-октябре — дальше стоит ли нам строить какие-либо сборы в октябре-ноябре-декабре, или лучше больше внимания уделить общефизической подготовке?

Нет, лучше не прерывать работу на воде и стараться участвовать в регатах — есть регата в Севастополе, есть интересные регаты в Италии. Я считаю, что эти occasions не надо упускать. Лучше не делать перерыва больше чем 1,5 месяца, потому что потом, особенно в вашем возрасте, будете начинать все сначала. Необходимо, чтобы та база, что накопилась, еще теплилась, оставалась в тебе.

Какие акватории лучше всего выбирать для зимней подготовки?

Я думаю, что наиболее оптимальными для зимней подготовки базами являются Пальма-де-Майорка и Севастополь. Пальма-де-Майорка — это самое близкое место, где днем 18 градусов в январе и феврале. А Севастополь — по ветровым условиям это самое лучшее место, так как там в радиусе 40 минут хода ты можешь взять любые условия: если ветер с берега, то тут идут озерные условия — заходы и маленькая волна, если ветер с моря, то у тебя морские условия максимально близко — прямо в бухте. Если же хочешь суперокеанские условия, то тогда выходишь за мыс Херсонес при направлении, когда дует с Ялты, Балаклавы, то там идет просто океанская волна. И тут же ты походил на ней



Как правильно сочетать выезды с тренировками на месте? Участие в соревнованиях с тренировками?

Регаты в подготовительном процессе очень важны. Необходимо обязательно сочетать регаты с тренировками. Допустим, если у кого-то давно не было выигршей, побед, ему надо как-то закрепить, стать морально устойчивым, успокоиться — ведь приходиться первым — это тоже не очень просто. Надо научиться идти четко на знак, правильно ориентироваться дальше по дистанции. Ведь у вас, как и в олимпизме, как я заметил, люди «сломя голову» выходят на знак и, особенно при дистанции «трапецией», когда первый флот идет по внутренней петле, а другой — по внешней, многие идут не на тот знак. Такие ошибки делали и ваши ребята —

полтора часа и спрятался за маяк и ушел с того водоворота волны 3–4 м высотой и длиной 70 метров. Здесь шикарная чистая вода, спокойно можно найти нормальное жилье. Все «экономно, дешево и сердито». До середины декабря 100% там можно тренироваться, так как вода еще теплая, она не успевает еще остыть при любых катаклизмах. А потом — декабрь — перерыв полмесяца, и с середины января можно начинать тренироваться на Пальме. Если хотите тренироваться с другими гонщиками, то лучше тренироваться в самой Пальме, так как последние 10 лет туда регулярно прилетают тренироваться англичане, голландцы, немцы. Они в октябре привозят туда материальную часть и 2 раза в месяц на неделю обязательно прилетают. Тренируются они — либо на велосипедах катаются, либо ходят на воду. Тренировки на воде у них обычно длятся ровно 2 часа. Как только проходит 2–2,15 с начала тренировки, их уже четко зашвартовывают и буксируют на берег. При этом они не просто катаются, а тренируются четко с тренером, отрабатывают элементы — либо это полный курс, либо это старты, либо это выжимание скорости.

Поэтому я считаю, что Севастополь и Пальма — это два самых оптимальных места. Кто-то может найдёт что-то оптимальное и в другом месте.



я их предупреждал об этих ошибках, а они все равно их повторили. Это случилось чуть ли не в первой гонке на чемпионате мира «Мастерс» в Ла-Рошеле — когда они шли вниз по внешней петле, то они шли не на свои знаки, а к стартовому судну. И получилось, что первые 10 идут не туда, и все остальные, как заколдованные, как будто кто-то на волшебной флейте играет, следуют за ними. А потом 30-й — 40-й идет и он четко знает куда идти — он до се-

редины идет со всеми, а потом приводится и четко «лупит» туда, куда надо. У меня есть съемки, когда человек, идя 50-м, становится 17-м. И все это потому, что ваши лидеры не просто не пошли правой дугой, как я им советовал тогда, а они сразу крутились и шли не просто на не те знаки, а даже левее их. Все это ажиотаж, все это — нервный подход. Один на тренировках — супергонщик, а когда начинается регата, начинается мандраж и т.п. Но это уже надо





работать с психологом или как-то по другому. К каждому персонально индивидуальный подход и обязательно с прицелом на те соревнования, на которых он хочет хорошо выступить. Кто-то на Чемпионате Мира хочет выстрелить, кто-то — на Open Russian, кто-то — в озерных условиях, кто-то — в морских. Конечно, всегда и везде ко всему стремиться — это неплохо, но если за все хвататься, то потом времени не хватит ни на тренировки: и устанете, и обидитесь, и от усталости пойдет перенапряжение, и ошибки. А ошибки — это, как минимум, поломка матчасти или, не дай бог, какая-то физическая травма.

Какие у вас будут советы гонщикам-мастерам по выбору материальной части: мачты, паруса (фирмы, модели), лодки?

По мачтам — есть свои особенности у разных производителей. К примеру, мачты фирмы Wilke отличаются большей динамичностью и требуют хорошей физической работы особенно на волне. Относительно молодым, хорошо физически сильным спортсменам еще можно использовать Wilke, но необходимо их специально строить. Для гонщиков-мастера я бы больше рекомендовал Hit — это менее динамичные, более спокойные. Для гонщиков-мастера мачты лучше брать не от олимпийцев, а специально строить.

По лодкам — сейчас большинство лидеров ходят на Devoti. Мы пытаемся разогнать Wilke. Для мастера, если ты хочешь иметь одну лодку на всю жизнь, то можно и Wilke, так как лодки Devoti — это массовый продукт, они построены на пределе и быстрее изнашиваются. Для олимпийцев, в их режиме, предполагается заменять лодки раз в полгода-год, а для мастера, наверное, они живут дольше.

Pata — эти лодки, как я вижу, у немцев развиваются, но все равно основной костяк лидеров выступает на Devoti, а если и есть среди них на Pata (немец Андре Бундзиен), то это все суперлодка, супермачта, суперпарус — все специально под него построено. Не думаю, что к нам будет такой же подход.

Конечно, желательно брать из-под какого-то олимпийца, который уже разогнал ее более-менее под свои данные, если конечно по своим физическим, координатным, весовым параметрам подходишь под его данные. По фирмам пока наиболее предпочтительным остается Devoti.

По парусам: North Sails — паруса более сложные. Сейчас мы заказали — попробуем WB, One-Sail — что-то они шьют слишком большие паруса — не могу понять. Но сейчас они что-то поменяли — Иван Клякович Гаспик гоняется на других парусах. Пока основными предпочтениями я считаю NS и WB.

Опыт проведенных сборов и участия в соревнованиях со спортсменами-мастерами: что удалось решить с помощью этих сборов, что они показали? Как правильно строить тренировки на воде — какие технические элементы отрабатывать?

Опыт проведенных сборов и участие в соревнованиях показал, что в «Мастерсе» тоже нужен тренер или как минимум опытный сопровождающий с катером для качественных и безопасных тренировок.

Желательно сборы проводить целенаправленно, осмысленно под надзором какого-нибудь тренера.

Опыт показал то, о чем я говорил выше — надо работать на сборах, проходить регату, выявлять грубые или мелкие ошибки и их оттачивать — на этом строить следующие сборы по отработке от стартов до огибания знаков, подход к знаку, отход от знака, все элементы от спуска на воду до прихода с воды. Конечно вы очень сильно отличаетесь от олимпийцев тем, что вы очень мобильны — привыкли, что вода, вещи — все должно быть в лодке. Если будут тренера, то от этого надо будет стараться уходить. 2–3–4 килограмма — это ненужный вес, который лучше убирать из лодки. Если есть тренер, то надо все передавать ему на катер.

Из элементов, которые стоит отрабатывать на сборах — это старт, чувство линии, сам старт. Причем

старт не с места, а со скоростью, потому что при старте с места можно стать «любимцем» жюри, как стал Александр Касатов. Потом — это выход на первый знак. Очень важно отрабатывать распределение сил на весь гоночный день, на всю регату. Допустим, можно с выпученными глазами прийти на первый знак первым и там и остаться, потому что силы и желание уже закончились. Потом — правильное питание во время гонки — карамель или гели специальные, чтобы, когда идете на полном курсе, весь сахар у тебя уходит, мозги не соображают, а ты хочешь хорошо прийти. В том режиме, когда Игорь Фролов пришел шестым, Миша Петрига седьмым пришел, Володя Бутенко финишировал неплохо. Было видно, что ребята выжаты «в ноль». А завтра еще гонка, а послезавтра — еще. В общем надо правильно строить тренировочные циклы и подводить себя, чтобы организм и тело привыкали к этим 5 дням изнурительных физических нагрузок, когда по 7–8 часов проводим на воде. Надо исходить из этого и строить на этом свои тренировки.

Из элементов, которые отрабатывать — это старт, подход к знаку, огибание, отход от знака. Особенно — огибание нижнего знака. Это элементы технические. Плюс к этому — элементы стратегии, тактики. Подходя к знаку, ты уже должен видеть следующий курс, куда ты идешь. Не просто тупо идти за кем-то.



Когда подходишь к следующему знаку, ты должен видеть — куда ты дальше должен идти, где конкретно находится знак. Лучше гоняться по компасу. Потом, я смотрю, все ребята гонялись по компасу, а не по тактику. Половине я настроил на тактики именно, чтобы не надо было считать и прибавлять, умножать, отнимать. Половине понравилось. Не все вникли, но понравилось. Необходимо видеть — куда ты идешь, как ты идешь.

Скорость — это отдельный вопрос — чтобы ты не пережимал, не перебивал парус. Многие даже на очень хорошем ходу нервничают, пережимают шкоты, перебивают канингхем. Потом в момент уваливания на знаке не забыть поднять до нужного положения шверт, потравить оттяжки.

И почему я пропагандирую старт не с места — чтобы избежать желтых флагов, правильно выбрать сторону. Обычно пара человек уходят с крайних

экстремальных точек. Необходимо найти выгодное место, максимально быстро дойти до этого выгодного места и иметь достаточно места, чтобы ты мог на скорости, недалеко от наветренного и достаточно далеко от подветренного. Но это уже отработки конкретных нюансов на сборах в индивидуальном порядке, так как каждый имеет свои особенности — кто-то быстрый на длинных дистанциях, кто-то — на коротких, кто-то любит стартовать со скоростью, кто-то — с места. Каждый имеет свое внутреннее строение — один холерик, другой — более спокойный, третий — пессимист, четвертый — оптимист. Все вы разные, и единственно правильной модели одинаковой для всех не существует. У каждого своя фишка. Если все это будет сочетаться — один силен в одном, другой — в другом, третий — в третьем, в итоге у вас получится сильная группа, к чему, собственно, вы все и стремитесь, ради чего мы и тратим сейчас время, чтобы наш «мастерс» вырос значительно.

Расскажите, пожалуйста, несколько слов о себе.

Родился, вырос и начал заниматься парусным спортом в легендарном городе на Днепре, родине великих тренеров и спортсменов — Виктора Коваленко, Ларисы Москаленко, Ирины Чуниховской, Евгения Браславца и Игоря Матвиенко.

Инженер-металлург, мастер спорта СССР международного класса, член сборной команды СССР 1979–1989 гг., тренер 4 европейской категории, украинец, проживаю на европейской территории, тренирую класс Финн. ■





Март '14

сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



Олег Нуменов Сергей Попов Александр Насатов Владимир Павлов Сергей Заботин Станислав Орешкин Марта Исаева Юрий Токовой Андрей Гусенко



Александр Краченко Евгений Дмура Андрей Балашов Виктор Поталов Михаил Алухтин

Апрель '14

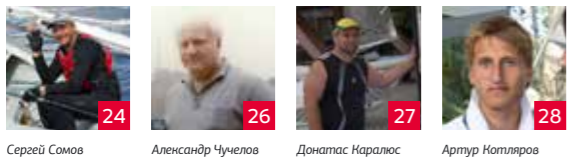
вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30



Александр Николаев Игорь Роннов Аркадий Чирнов Александр Синицын Валерий Алексеев Аркадий Нистанов Андрей Асташев Юрий Асташев Василий Барановский



Феликс Деницаев Александр Шштоасний Алексей Нубрак Михаил Петрига Юрий Ларин Валерий Байданов Александр Банья Илья Воронцов Владимир Крутских



Сергей Сомов Александр Чуелов Донатас Наралис Артур Нотляров



ИЗУЧАЕМ МАТЕРИАЛЬНУЮ ЧАСТЬ: МАЧТА ЯХТЫ КЛАССА «ФИНН»

АЛЕН МИШО FRA 849

ПРЕДИСЛОВИЕ ОТ АВТОРА

Небольшая группа жителей Бордо, собранная три года назад по инициативе Жан-Жака Граншампа, провела эти годы в бесконечных дискуссиях вокруг жесткости мачты, ее отзывчивости, ее сечения, ее полости и типов парусов...

Все бредовые идеи, появляющиеся у людей на пляжах, в барах и за столом, все желания что-то смастерить (быстро, кстати, взятые обратно...) и даже дерзости были высказаны и рассмотрены...

Бесконечные вездливый, никогда окончательно не удовлетворенный своими идеями Пьер Мондетегё, бурлящий Жиль Энаф, прогматичные Жан-Клод Румаяк и Жан-Жак Граншамп, я сам, путающий все со всем, витающий в облаках... и все остальные приятели и приятельницы, вот источник предлагаемых вам размышлений.

Использовать ветер, опираться на воду и двигать корпус лодки в направлении почти противоположном потоку воздуха, со скоростью превышающей скорость ветра..., это вовсе не очевидно! Тем более, что надо немного разбираться в физике, чтобы анализировать игру трудноуловимых сил и понимать «почему»...

Мы знаем, что две идентичные лодки, достаточно хорошо управляемые как одна, так и другая, могут иметь скорость совершенно разную... Опять же, надо попытаться понять «функционирование» разных составных частей лодки, таких как корпус, вооружение, вес экипажа. Сюжет этот очень обширен, сложен, всегда остаются сомнения, вопросы, уверенность, которая иногда исчезает, и неожиданные новости.

В качестве дополнения к нашим многочисленным дискуссиям, мы вам предлагаем первую статью из серии технических статей по вооружению класса «Финн» на тему:

- «Мачта яхты класса «Финн»
- характеристики и поведение (при работе с парусом);
- полная методология измерения статических характеристик «мачты из Бордо»;
- анализ результатов и сравнительные примеры.

Исходно, единственная функция мачты была нести парус. В первую очередь:

- либо держать его за три точки (на топе мачты, на носу лодки, и на корме, натяжением шкота);
- либо держать его за три или четыре точки, используя рей в качестве дополнительного элемента (прямой парус, косой парус).



В такой конфигурации, мачта будет держаться либо с помощью такелажа (вант и штагов), либо просто будучи встроенной в корпус; от нее лишь требуется точка крепления паруса на достаточной высоте и чтобы он не падал. Такое вооружение достаточно эффективно на полных курсах, но будучи очень жестким, не работает хорошо на острых курсах.

Латинские вооружение, в котором парус занимает все пространство над бортом судна и прикреплен к сильно наклоненному рею, является предшественником бермудского треугольного паруса, прикрепленного к мачте, либо в отдельных точках, либо непрерывным образом, — так называемого вооружения Маркони.

С другой стороны, парус, исходно просто кусок ткани, превратился в сложную конструкцию поверхностей с «объемом» для достижения максимальной эффективности. Такая комбинация, среди других достоинств, выходит на ветер с большей эффективностью за счет настройки формы паруса. Кроме того, улучшается маневренность лодки. Под напором ветра, ткань паруса растягивается неравномерно, его форма и объем, а, следовательно, и производительность, изменяются. Задача заключается в том, чтобы как можно быстрее задействовать приспособления для настройки паруса, для того, чтобы скомпенсировать деформации.

Можно применять два основных вида настройки паруса:

- изменить объем паруса с помощью натяжения и ослабления шкаторин, которыми он прикреплен к мачте и гикю;
- изогнуть локально мачту (и, возможно, и гик).

Последний прием получается на мачтах с вантами и одним или несколькими уровнями краспиц, если применить регулируемые ромб-ванты, иногда вместе с изменением натяжения основных вант, клиньев, и т.д....

На мачтах для Финна, просто вставленных в корпус, нет или очень мало возможностей для такой деформации. Их (мачт) механические характеристики предопределяют их будущее в смысле их применимости.

Просто!.. Не так все и просто!

В отличие от предыдущего случая, когда вы (ценой относительной сложности такелажа) можете придать мачте форму по вашему желанию, здесь в вашем распоряжении только натяжение шкота¹, которое через парус передается на мачту.

¹ Вспомним регулирование наклона мачты перемещением шпора или клином в пяртнерсе. Кроме того, что это важно для баланса лодки, наклон мачты позволяет зафиксировать точку приложения силы Натяжения шкота от паруса к палубе, при этом сохраняя общее поведение системы мачта-парус неизменным.

Это натяжение сдвигает топ и шпор мачты, уплотняет парус сверху и внизу, ослабляет его напряжение, или оставляет его слишком слабым..., и в дополнение, давление ветра, его боковая составляющая, сгибает мачту в сторону борта!

То есть желательно добиться согласия и любви мачты и паруса до их первого совместного плавания, иначе, — развод и большое расстройство в семье! Критерии подбора мачты и паруса должны быть разумными, определены среди тех, которые не подразумевают под собой другие. Будем двигаться по следующим этапам:

- габариты рулевого (вес, рост, физическая сила), уровень его подготовки;
- определение характеристик мачты;
- выбор и заказ паруса, адаптированного к предыдущим критериям;
 - а. выбор, к несчастью, не слишком большой и многим надо жертвовать;
 - б. Надо понимать, что парус меняется чаще, чем мачта. Это проще и дает большую экономию в цене. Хотя все это очень относительно!
 - с. продолжим в следующем разделе.

Небольшое введение...

ЖЕСТКОСТЬ

Жесткость (K) суть статическая характеристика. Например, если растягивать пружину с одного конца и измерять силу (F) на другом, жесткость будет отношением силы и растяжения (X). Она зависит от внутренних характеристик и геометрии конструкции.

$$F = K \cdot X \quad K = F / X$$

ОТЗЫВЧИВОСТЬ

(термин скорее субъективный, чем научный)

Мы часто говорим «отзывчивость» для того, чтобы выразить возможность «реагировать быстро» на изменение условий. Это динамическая характеристика. С одной стороны она зависит от жесткости (статической характеристики), то так же связана с массой, приводимой в движение и с фактором, который называется «коэффициентом амортизации». Отзывчивость обычно значительно больше при большой жесткости и становится маленькой при большой массе или сильной амортизации. Аналогия: масса машины, ее рессоры и амортизаторы.

В случае нашей мачты на ходу под парусами, масса — это масса мачты и части паруса к ней примыкающей, не забывая о том, что на другом конце присутствуют и лодка и рулевой. Жесткость — это статическая жесткость нашей мачты. В то же время коэффициент амортизации определяется материалом мачты (как бы мы имели амортизатор встроен-

ный в мачту), к чему надо добавить амортизирующий эффект парусов, движущихся в воздухе.

Правду говоря, с современными материалами используемым для изготовления наших мачт (углеволокно и эпоксидная смола), внутренний фактор амортизации мал и очень слабо меняется со временем. С другой стороны, для разных мачт, их массы и распределения массы по длине практически идентичны. Таким образом, оставив бесполезные размышления, динамическое поведение всей лодки определяется жесткостью мачты и весом лодки и рулевого.

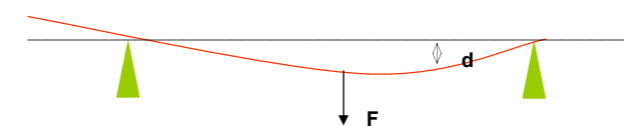
Мягкая мачта будет всегда менее «отзывчивой» по сравнению с жесткой мачтой. Для мачт со сравнимым возрастом и одинаковой жесткостью эта характеристика будет идентичной в гигантском большинстве случаев (и разница будет только в голове у рулевого). Так что относитесь с недоверием к рассказам рулевых после гонки.

В следующей статье одна глава будет посвящена возможным измерениям динамических характеристик.

МЕТОДИКА ИЗМЕРЕНИЙ

Статические характеристики (старый метод)

Мачта просто положена на козлы в районе измерительных марок. Некоторый груз весом X заставляет мачту изогнуться. Деформация мачты измеряется в точках с шагом XX относительно веревки, натянутой между марками. Эта методика позволяет проанализировать лишь часть характеристик. Она (методика) была позже вытеснена технологией, называемой «зажатая мачта».

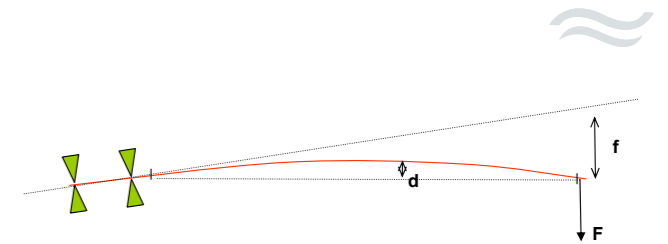


Статические характеристики (современный метод)

В реальности мачта не зажата, а удерживается двумя поворачивающимися опорами, представляющими степс и пяртнерс. Груз весом 12 кг (внимание!, иногда применяется 10 кг) располагается на топе мачты, на измерительной марке. Измеряется отклонение топа мачты. Изгиб мачты между марками измеряется в точках с равным шагом (1/4 или 1/8 расстояния между измерительными марками).

Такая методика позволяет сравнивать мачты между собой стандартным образом:

- в части распределения локальной жесткости между марками (измеряя отклонение «d»)
- в части общей жесткости мачты (измеряя перемещение «f»).



СТАТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (современный метод)

Критика метода

Возможны два случая:

- Два последовательных измерения не совпадают между собой
- Два последовательных измерения не дают исчерпывающих результатов

1. Два последовательных измерения не совпадают между собой

Относительное измерение перемещения топа мач:
Когда мачта находится под собственным весом, с нулевой нагрузкой на топ (F=0), мы определяем наше начало координат, как положение топа (с помощью вертикально расположенной линейки).

Когда мачта находится под нагрузкой F, мы измеряем новое положение топа и вычисляем разницу (f). f соответствует перемещению топа мачты под воздействием силы F: $F = K \cdot f$. K соответствует глобальной жесткости мачты, вставленной в корпус, находящейся под нагрузкой, приложенной к топу в соответствующей плоскости (в ДП или боковой).

Абсолютное измерение деформации между двумя измерительными марками:

а) мачта находится под собственным весом с нулевой нагрузкой на топ (F=0). Теперь натягиваем шкерттик между марками по касательной к рангоутному дереву AR на топе и к марке у гуснека (в месте крепления гика).

б) мачта находится под нагрузкой F. Измеряем в нескольких точках расстояние d между шкерттиком и поверхностью рангоутного дерева

Но (d) возникает не только от действия силы F (как f в предыдущем случае). (d) включает все геометрические дефекты мачты + ее изгиб под собственным весом. Мы просто забыли учесть в измерениях ненулевые расстояния при F = 0

На результаты измерения между двумя марками накладывается ошибка, которая может привести к неверной интерпретации результатов измерения.

(Смотрите пример в приложении 1)

Измерение статических характеристик (методика, применяемая в настоящее время)

Критика методики

2. Два последовательных измерения не соответствуют друг другу

Конечно, методика была изменена внесением дополнительного сравнения:

Измерения со шкертиком, натянутым между измерительными марками, позволяет понять локальную жесткость мачты и ее (жесткости) распределение. Это дает информацию парусному мастеру о том, как кроить переднюю шкаторину.

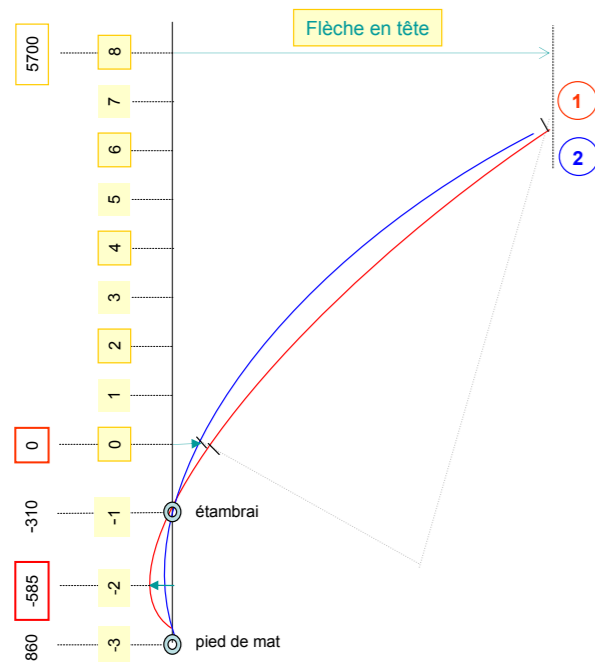
Измерение перемещения топа мачты позволяет оценить глобальную жесткость мачты в тестовой конфигурации: от шпора то топа мачты.

Эта информация интересная, но слишком общая. Она не позволяет сделать точный анализ вклада разных зон мачты. Например: что происходит между палубой и гиком?

Мы предлагаем сделать два дополнительных измерения:

- перемещение измерительной марки
- перемещение между точками крепления (шпор и пяртерс)

Для иллюстрации, смотрите схему:



2 мачты практически идентичные по глобальной жесткости (перемещение топа мачты) могут быть в очень разные в своем поведении.

Мачта 1: «жесткая мачта» между двумя марками и в то же время «мягкая» на первом метре

Пример: мачта Жан-Клода: 111 мм у точки 4, но -4.1 в точке 0, и 0.5 в точке 2, а у топа мачты: — 541 мм

Мачта 2: «мягкая мачта» между марками и «жесткая» на первом метре

Пример: мачта Гаель: 124 мм в точке 4, но -3.7 мм в точке 0. и 0.4 в 2. Отклонение топа мачты: — 545 мм

Как мы можем проанализировать это наблюдение?

Гипотезы:

- идентичный наклон мачты
- идентичное натяжение шкота
- натяжение задней шкаторины пропорционально натяжению шкотов (т.е. все силы передаются через заднюю шкаторину (см. ограничения этой гипотезы в следующем разделе).

Мачта «жесткая» между марками, но «мягкая» на первом метре.

- Может влиять на изгиб передней шкаторины

Натяжение шкотов немедленно переходит в натяжение задней шкаторины, но мачта при этом не гнется (может быть чуть-чуть) по всей длине передней шкаторины (она мнется у самого гика). При этом пузо у передней шкаторины сохраняется.

Мачта «мягкая» между марками, но «жесткая» на первом метре.

- передняя шкаторина легко деформируется

Натяжение шкотов, как и в предыдущем случае, действует на натяженную заднюю шкаторину, но в то же время увеличивает изгиб мачты и передней шкаторины. Угол атаки паруса становится меньше.

МАЧТА ЖЕСТКАЯ? МАЧТА МЯГКАЯ?
ЭТО, КОНЕЧНО, ВАЖНО,
НО НЕ ДАЕТ ТОЧНО ИНФОРМАЦИИ.
НАДО УЧИТЫВАТЬ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЖЕСТКОСТИ
ПО ВСЕЙ ДЛИНЕ МАЧТЫ.
ТОЛЬКО ТАК МОЖНО АНАЛИЗИРОВАТЬ ДЕЙСТВИЕ
АНСАМБЛЯ МАЧТА-ПАРУС.

Размышления на тему:
«Натяжение задней шкаторины пропорционально
усилию на шкотах».
(* только для того, чтобы показать,
что это не совсем верно)

Никто другой, как парус передает усилия со шкотов на мачту (мы здесь предполагаем, что сам гик не давит на мачту).

Этап 1: Раз уж пузо паруса очень важно, давление со шкотов должно передаваться только краем паруса, его задней шкаториной. Остальная часть паруса должна оставаться мягкой. Таким образом усилие передается на топ мачты (как в нашем испытании на жесткость)

Этап 2: По мере того, как изгиб мачты выбирает пузо паруса, материя в данной точке натягивается, сначала наверху где пузо маленькое, и, потом, постепенно распространяется все ниже и ниже.

(вообще это верно в общем случае... но на самом деле желательно лучше понимать важность точного знания деформации мачты и ее взаимодействия с парусом: в каждой точке форма паруса определяется локальной кривизной мачты и локальной кривизной передней шкаторины. Очень мягкая мачта при первом натяжении шкотов и создании напряжения у топа может вытянуть всю материю внизу до того, как сформировать форму паруса наверху.) Продолжая рассуждения, мы понимаем, что когда не остается больше материи вдоль передней шкаторины, парус становится твердым как жесть. Сила натяжения паруса по мачте распределена по шкаторине, а не сосредоточена только на топе

Свойства «этапа 2» тем более вытекают из того, что кривизна передней шкаторины небольшая и что материя паруса заблокирована в лик-пазе (нев-

ларовые и майларовые паруса). Способ, которым парусным мастер кроит и ориентирует полотнища, тоже имеет важнейшее значение.

Этап 3: На этом этапе кривизна передней шкаторины, формирующей пузо паруса, полностью ликвидирована. В этот момент новое подтягивание шкотов не дает заметного увеличения натяжения задней шкаторины. Весь «твердый» треугольник мачта/парус/гик поворачивается с изгибом нижней части мачты. На этом этапе мы можем констатировать, что именно парус вызывает деформацию мачты. Некоторые говорят, что «парус держит мачту».

Поведение ансамбля мачта/парус/гик, линейное на «Этапе 1» (жесткость K постоянна), становится нелинейным на «Этапе 2» (увеличивающаяся жесткость) и становится опять линейным на «Этапе 3», но с другой постоянной жесткостью K'.

Измерение в точке -2



Измерение в точке 0



Измерение в точке -2



Измерение в точке 0



**Оба метода измерения некогерентны между собой:
Демонстрация на примерах с комментариями**

PS: Я вам советую, для большей ясности, распечатать статью для того, чтобы видеть одновременно страницу с комментариями и страницу с анализом измерений.

Вот перед вами конкретный пример моей мачты (выделено синим цветом). Выполненные измерения сосредоточены в первой таблице (выделено желтым).

Я сделал относительные измерения (так что значения соответствуют перемещениям точек при нагрузке на мачту 12 кг. Измерения проводились у топа мачты (точка 8) и (с помощью микрометров) в точках 0 и -2 (линия (1)).

Также вы найдете в таблице традиционные измерения между марками (точки 1 и 7) при той же нагрузке на мачту. Измерения приведены на линии (2), обозначенной «deformé longi brutes» (исходная деформация). Я напоминаю, что это абсолютные измерения: соответствующие отклонения при нагрузке прибавляются к исходной деформации, которую может иметь мачта (например, из-за заводских дефектов) и к деформации мачты под собственным весом.

На графике под таблицами показана полная деформация мачты. Его немного трудно понять, но зато в нем отражена полная необходимая информация. Посмотрим на кривую (3) «исходное перемещение» (для того, чтобы прояснить, что я вам хочу показать, я увеличил первые три метра):

Несомненно есть что-то странное около нижней марки (точка 0). Это происходит от того, что группа точек, которую мы анализировали, не синхронизова-

ны между собой (даже при постоянной нагрузке в 12 кг они не репрезентативны).

Вернемся к таблице измерений.

На двух других линиях представлены точки, измеренные с помощью шкертка между марками. Первая линия (остаточная кривая) показывает естественную деформацию мачты (отклонение от прямой линии). Вторая линия (деформация при нулевой нагрузке) дает те же отклонения от прямой, но с учетом деформации от собственного веса. И эти отклонения являются для нас «линией нуля», от которой мы должны отсчитывать отклонения при нагрузке в 12 кг.

Следующая линия (4) обозначенная «déformée longi corrigée» (скорректированная деформация) является разницей между значениями «исходное перемещение» при 12 кг и «деформация при нулевой нагрузке».

Вернемся к графику и посмотрим на кривую (5) «скорректированные перемещения». Какая гладкая линия при переходе от измерений с помощью микрометров и точками между марками!

Если мы хотим сравнить жесткости наших мачт, надо проанализировать измерения сделанные по одной и той же методике:

(а) измерения у топа мачты, (б) скорректированные измерения деформаций между марками и измерения сделанные в нижней части мачты

Парусный мастер должен использовать исходные измерения для выкройки изгиба передней шкаторины.

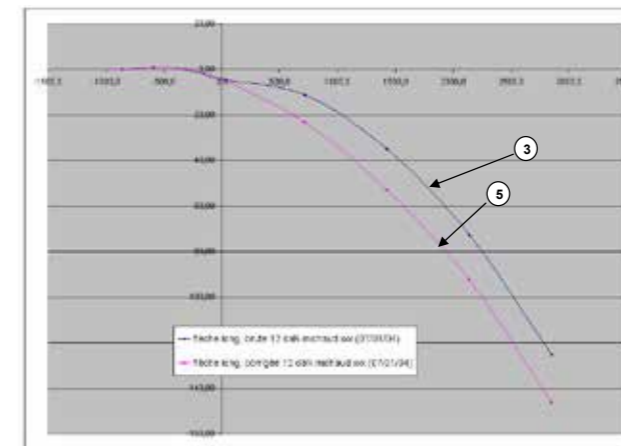
**Оба метода измерения некогерентны между собой.
Снятие показаний и их трактовка**

Мишо xxx (07/01/04)	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	e	7	8
х замер	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	712,5	1425,0	2137,5	2850,0	3562,5	4275,0	4987,5	5700,0
естественный продольный изгиб Мишо xxx (07/01/04)				0,0	5,0	7,0	9,0	10,0	8,0	5,0	3,0	0,0
продольная деформация, 0 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	12,0	18,0	20,0	21,0	18,0	14,0	8,0	0,0
продольная деформация брутто 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	56,0	95,0	120,0	130,0	120,0	95,0	54,0	0,0
корркт. продольная деформация 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	44,0	77,0	100,0	109,0	102,0	81,0	46,0	0,0
естественный боковой изгиб Мишо xxx (07/01/04)				0,0								0,0
бок. деформация 0 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	5,0	9,0	11,0	12,0	11,0	7,0	4,0	0,0
бок. деформация брутто 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	40,0	88,0	115,0	128,0	126,0	105,0	61,0	0,0
корркт. бок. деформация 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	43,0	79,0	104,0	116,0	115,0	98,0	57,0	0,0
продол. стрелка Мишо xxx (07/01/04)	0,00	0,77	0,00	4,34								-505,0
бок. стрелка Мишо xxx (07/01/04)	0,00	0,30	0,00	-2,43								-440,0

угол поворота	Матрица поворота L	V trans L	Матрица поворота I	V trans L
-0,087948423	0,99613503	0,0878351	0,00	0,9970498
-0,076833469	-0,0878351	0,996135	-4,34	-0,0767579

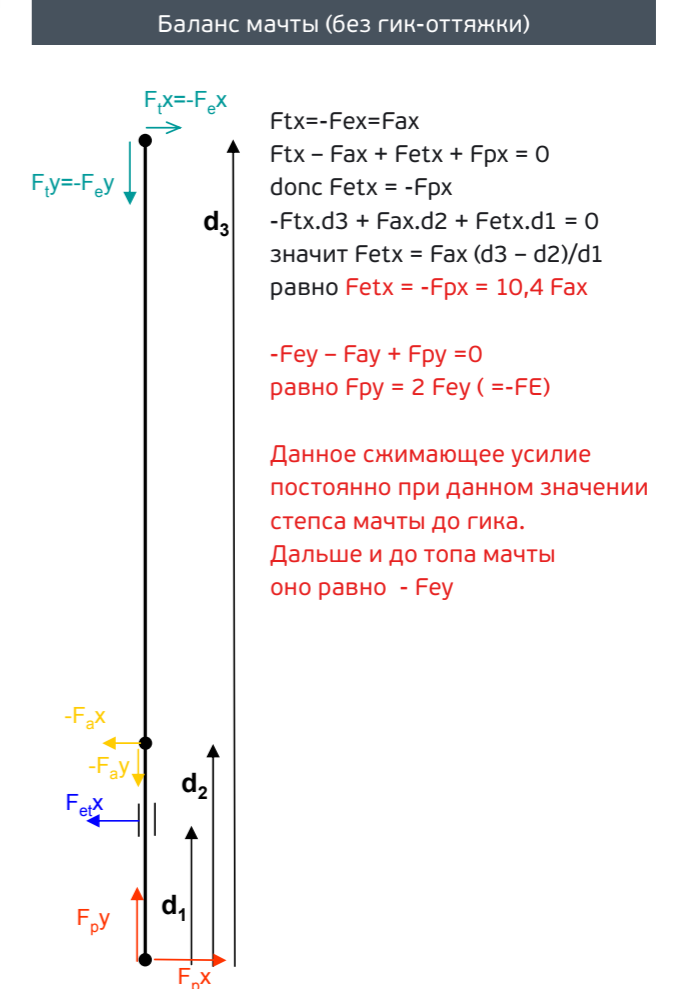
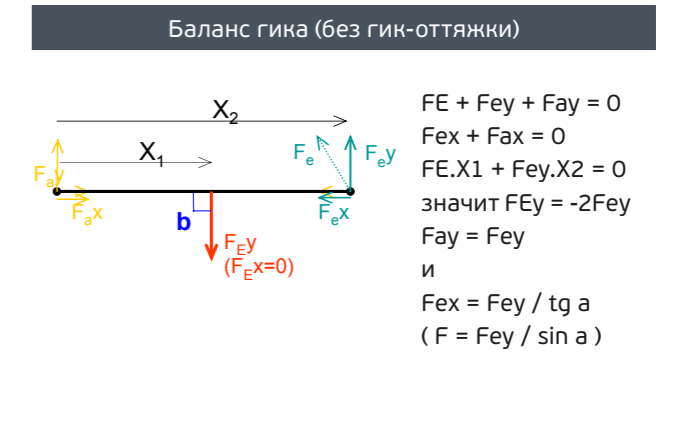
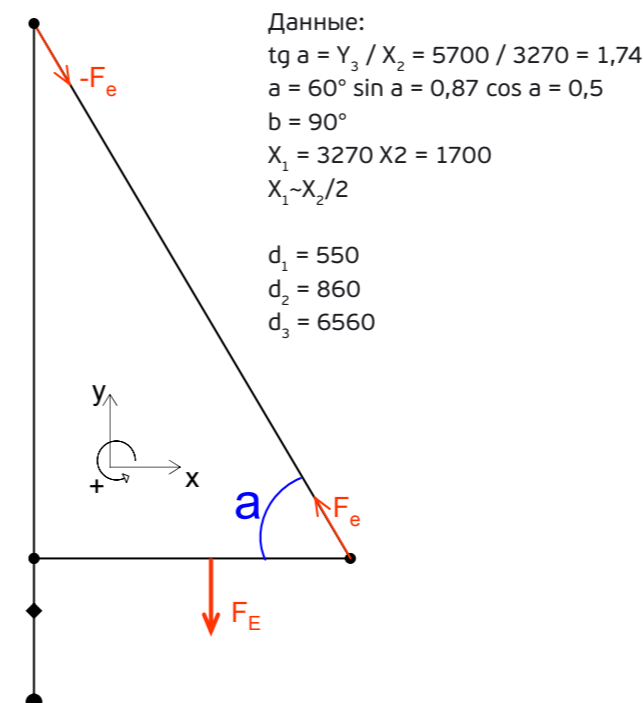
х замер	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	712,5	1425,0	2137,5	2850,0	3562,5	4275,0	4987,5	5700,0
продольная деформация брутто 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	56,0	95,0	120,0	130,0	120,0	95,0	54,0	0,0
х продол. вычислен.	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	714,7	1427,8	2139,8	2850,4	3559,3	4266,8	4973,0	5678,0
бок. стрелка, брутто 12 daN Мишо xxx (07/01/04)	0,00	0,77	0,00	-4,34	-11,1	-34,9	-72,6	-125,2	-197,7	-285,2	-388,6	-505,0
х замер	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	712,5	1425,0	2137,5	2850,0	3562,5	4275,0	4987,5	5700,0
корркт. продольная деформация 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,00	44,0	77,0	100,0	109,0	102,0	81,0	46,0	0,0
х продол. вычислен.	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	713,6	1426,3	2138,0	2843,6	3557,7	4265,6	4972,3	5678,0
корркт. продол. стрелка, 12 daN Мишо xxx (07/01/04)	0,00	0,77	0,00	4,34	-23,1	52,8	-92,5	146,1	-215,6	299,1	-396,6	505,0

х замер	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	712,5	1425,0	2137,5	2850,0	3562,5	4275,0	4987,5	5700,0
бок. деформация брутто 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	48,0	88,0	115,0	128,0	126,0	105,0	61,0	0,0
х бок. вычислен.	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	714,1	1427,6	2140,0	2851,4	3561,7	4270,4	4977,5	5683,2
бок. стрелка брутто 12 daN Мишо xxx (07/01/04)	0,00	0,30	0,00	-2,48	-9,3	-24,1	-51,9	-93,6	-150,3	-225,9	-324,5	-440,0
х замер	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	712,5	1425,0	2137,5	2850,0	3562,5	4275,0	4987,5	5700,0
корркт. бок. деформация 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,00	43,0	79,0	104,0	116,0	115,0	98,0	57,0	0,0
х бок. вычислен.	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	713,7	1426,9	2139,2	2850,5	3560,8	4269,9	4977,2	5683,2
корркт. бок. стрелка, 12 daN Мишо xxx (07/01/04)	0,00	0,30	0,00	-2,43	-14,3	-33,1	-62,9	-105,6	-161,3	-232,9	-328,5	-440,0



Flèche long. brute – стрелка продол. деформации брутто
Flèche long. corrigée – стрелка продол. деформации откорректированная

**БАЛАНС ОЧАСТКИ НА ПЕРВОЙ ФАЗЕ:
ПОКА ОСТАЕТСЯ СВОБОДНЫЙ ЗАПАС СЕРПОВИНЫ
ПЕРЕДНЕЙ ШКАТОРИНЫ
(натяжка шкота полностью передается
по задней шкаторине)**





Fe (натяжка шкота) (*)	Fe натяжка задней шкаторины	FeY вертикальная сила на конце мачты (и на конце гика)	FeX горизонтальная сила на конце мачты (и на конце гика)	Отклонение на X топа мачты
-40.0	24.0	20.8	-11.9	-457.3
-45.0	27.0	23.4	-13.4	-514.5
-50.0	30.0	26.0	-14.9	-571.6
-55.0	33.0	28.6	-16.4	-628.8
-60.0	36.0	31.2	-17.9	-686.0
-65.0	39.0	33.8	-19.4	-743.1
-70.0	42.0	36.4	-20.9	-800.3
-75.0	45.0	39.0	-22.4	-857.5
-80.0	47.9	41.6	-23.9	-914.6
-85.0	50.9	44.2	-25.4	-971.8
-90.0	53.9	46.8	-26.8	-1028.9
-95.0	56.9	49.4	-28.3	-1086.1
-100.0	59.9	52.0	-29.8	-1143.3
-105.0	62.9	54.6	-31.3	-1200.4
-110.0	65.9	57.2	-32.8	-1257.6
-115.0	68.9	59.8	-34.3	-1314.8

(*) ручное подтягивание троса — третья составляющая этого значения (хват-тали)

(*) Не забывайте о предположениях! Эти расчеты достоверны только в том случае, если усилия полностью передаются по задней шкаторине (фаза 1)

На фазе 2, коэффициент упругости меняется (повышается).

Как только вся серповина передней шкаторины заполняется изгибом мачты (фаза 3), поведение всего комплекса главным образом зависит от параметров изгиба нижней части мачты.





Май '14

чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



Июнь '14

вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30



От редактора: Перед Олимпийскими играми 2012 года появились новые мачты под брендом «Concept», которые отличались в первую очередь большей жесткостью, упругостью, а также — и гораздо большей стоимостью. Такая же тенденция с новыми продуктами появилась и у двух других ведущих производителей мачт — Hit и Wilke. Скупые объяснения от производителей касательно новых чудесных свойств и более высокой стоимости новых мачт оставляли в памяти лишь новый термин «высокомодульный карбон». Мы попытались разобраться в том, что за новые технологии легли в основу этих новых мачт, и выяснили, что это пришло от производителей парусов, а конкретно — из разработанной корпорацией North технологии 3Di. Представляем вашему вниманию выдержки из статей компании North Sails, которые рассказывают об истории создания и дают представление о технологии 3Di (по материалам журнала «The Daily Sail»).

NORTH SAILS 3DI



Сначала это были пряди, теперь есть волокна
 Последние несколько лет North Sails работали над новой разработкой, которая во всех отношениях выглядит как большой шаг вперед в технологии изго-

товления парусов аналогично тому, как вошла в нашу жизнь технология 3DL, когда она была представлена в начале 90-х годов.

По сравнению с 3DL, 3Di паруса жестче, что делает их аэродинамические характеристики выше, а также в конечном итоге дает снижение веса на 10–15%.

Разработки 3Di для парусов уже применялись на некоторых гоночных лодках гонки флота TP52, на яхтах Mini Maxis, таких как Ran и Alegre, регулярно использовались в гонках Wallys Magic Carpet и J-One, а также на яхте Питера Харрисона Farr 115 Кетч, Sojana.

Как все начиналось

Также необычно как 3DL, технология 3Di была создана в небольшом, но креативном анклав парусных мастеров в Женеве, Швейцария. Разработали эту технологию Жерард Готье вместе со своим пар-



тнером Эдуардом Кесси. К слову сказать, дуэт Люк дю Буа (впоследствии с Alinghi) и Жан-Пьер Буйде, запустивший технологию 3DL, начали свою карьеру парусных мастеров именно с парусной мастерской Готье. Буйде и Дюбуа затем решили продать свои идеи на North Sails, в то время как Кесси и Готье продали свой бизнес по производству парусов и решили сосредоточиться на другом.

Готье и Кесси вышли с идеей 3Di и получили некоторую поддержку на начальном этапе технологического колледжа ETH в Цюрихе. Спонсировал проект Эрнесто Бертарелли из команды Alinghi, который в конечном итоге эффектно представил новый конечный продукт — таинственный «черные паруса» были опробованы на 5-й версии швейцарского защитника Кубка Америки в 2007 году. Однако на самой регате эти паруса ни разу не использовались.



Артеми́с TP52

После 32-го Кубка Америки технология была продана компании North Sails, которая продолжила развивать не только сам продукт (материал) но и сложные комплексы оборудования необходимые для его производства. с тех пор развивается не только продукт, но и сложные механизмы для его создания. Готье и Кесси продолжают работать над технологией 3Di, но возглавляют эти исследования через недавно созданный научно-исследовательский отдел North Sails — North Sails R&D в Женеве.

Оборудование для построения парусов по технологии 3Di было установлено на базе производства 3DL в городе Минден, штат Невада в январе 2008 года.

Технология

Хотя названия достаточно похожи, 3Di на самом деле представляет собой полный отход от 3DL. Как все мы знаем, технология 3DL представляет собой решетку из волокон, ламинированную между двух майларовых пленок, склеенных вместе под нагревом и давлением на знаменитых трех мерных матрицах 3DL. Технология же 3Di не имеет пленок, и процесс строительства паруса на деле больше похож на строительство корпуса лодки, хотя и в более легком исполнении.

Процесс строительства 3Di состоит из трех этапов:

1. Изготовление «Pregpeg» лент полуфабриката — волокон, предварительно пропитанных клеем.

Ключ к 3Di технологии заключается в том, что полуфабрикат «лента» сделан компанией North Sails в качестве первого этапа процесса. То, что мы обычно представляем, как пряжу, здесь на деле представляет собой пучок волокон, каждое из которых в сечении составляет половину диаметра человеческого волоса. «Пряди» обычно поступают в пучках по 3000, 6000 или 12000 волокон. Машина компании North Sails по изготовлению полуфабриката, известная как Pregpeg, распределяет волокна вдоль прямой линии и выкладывает их бок о бок, после чего они пропускаются через ванну со смолой. Затем эта лента укладывается на одноразовую бумажную подложку, которая удаляется на следующем этапе.

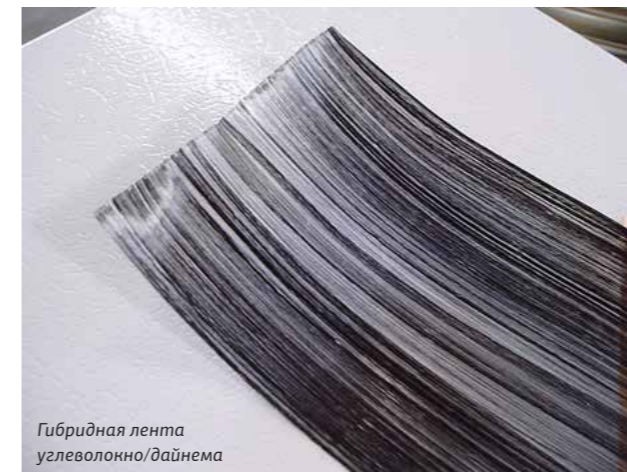
Как обычный полуфабрикат ленты хранятся в холодном месте до тех пор, пока они не будут востребованы для изготовления конкретного изделия.

Ленты полуфабриката производятся шириной 600 мм, однако для изготовления парусов они нарезаются в ленты шириной 120 мм. (В принципе возможно изготовление лент любой ширины — необходимо просто установить соответствующую головку на машину.) Но главной особенностью лент-полуфабрикатов является то, что они уникально тонкие.

Билл Пирсон, технический директор подразделений North Sails 3Di и 3DL, объясняет: «Поскольку нам пришлось делать действительно тонкие легкие материалы для того, чтобы получить достаточно легкие паруса, мы разработали нашу собственную разворачиваемую систему, и мы делаем ленты легче, чем делает кто-либо в морской или аэрокосмических отраслях. Самые легкие материалы из того, что вы можете найти готового на рынке имеют плотность около 80 г/м², тогда как мы серийно делаем материалы с плотностью до 25–30 м², а в опытных партиях — с плотностью до 15 г/м²».



«Pregpeg» — установка по изготовлению лент-полуфабрикат



Гибридная лента углеволоконно/дайнема

2. На плоттере.

Из ленты вырезаются заготовки необходимой формы в секциях 2D-кройки парусов, известных как комплексы на плоских плоттерах. Они изготавливаются с помощью компьютеризированных «головок укладки ленты» и специализированных ножей, разработанных корпорацией North. Этот процесс должен быть автоматизирован, поскольку он займет слишком много времени, если завершить такую работу вручную.



3. На матрице.

Вырезанные секции, слегка закрепленные вместе на плоттере, затем переносятся на одну из трехмерных матриц 3DL. После помещения на матрицу секции вручную выставляются по маркам, нанесенным с помощью плоттера, затем весь этот «пирог» помещается в вакуумный мешок вместе с пленкой, препятствующей приклеиванию «пирога» к матрице и вакуумному мешку. После чего весь ламинат термически формируется на матрице — эта часть процесса аналогична тому, как изготавливаются паруса по технологии 3DL.

Пирсон делится подробностями: «По 3DL технологии мы укладываем одновременно 13 прядей, и эти пряди идут по большим изогнутым дугам на поверхности пресс-формы. Машина по укладке при этом работает на достаточно высокой скорости. Но при 3Di технологии из-за того, что ленты достаточно тонкие и деликатные, головки двигаются на гораздо более низких скоростях, а также не могут двигаться по кривым дугам, так как вы выкладываете ленту шириной 120 мм. Так что вам приходится выложить множество коротких отрезков, подготовленных на плоском плоттере, аналогично тому, как вы готовите раскройку ткани для формования корпуса яхты перед тем, как выкладывать в матрицу».

По сравнению с 3DL технологией, где пряди сразу выкладываются непосредственно на трехмерную матрицу, 3Di процесс имеет один дополнительный шаг.

С точки зрения участия человека в процессе 3Di, наиболее трудоемкая часть — это составить секции вместе на матрице (секции при этом соединяются в косой стык) и затем сформировать вакуумный мешок вокруг них.



Так в чем же «соль» новой технологии?

По сравнению с 3DL материал 3Di при использовании в парусе гораздо жестче, поскольку технология 3Di позволяет располагать волокна в виде многоосевого узора. А парус, который лучше держит свою форму, дает гораздо более совершенный и мощный профиль крыла.





Как Пирсон объясняет: «Один из моментов, к которому мы пришли за последние годы (и что недооценивается нашими всевозможными программами расчета дизайна паруса), — это то, что в парусе существует намного больше всяких напряжений сжатия, чем это учитывается в программах и моделях. Поэтому использование модулей волокон, ориентированных в различных направлениях приложения нагрузки, фактически дает вам более аэродинамически жесткий парус с лучшим удержанием формы по сравнению с парусом, изготовленным по 3DL технологии при том же объеме количестве волокна.

В 3DL парусе все волокна располагаются в направлении нагрузки. Здесь же у нас есть такое же количество волокна на парус, но менее половины его идет в направлении нагрузки и 50% — во всех других ориентациях».

Таким образом открывается совершенно новая философия конструирования паруса по отношению к тому, что было до технологии 3Di. Пирсон подтверждает: «Мы приоткрыли большую книгу, к которой до этого еще не притрагивались. Теперь у разработчиков парусов есть возможность заложить любой объем волокна в любой части паруса и в любой ориентации. Нам предстоит еще годы совершенствования конструкций парусов с использованием этой технологии».



Задняя шкаторина паруса TP52

Еще одно различие по сравнению с 3DL технологией лежит в районах высокой нагрузки 3Di паруса — дополнительная структура выстроена скорее изнутри, чем не извне. Согласно Пирсону, минимальный слой укладки включает в себя четыре слоя ленты, тогда как в углах их могут быть сотни. «Мы ушли от текстильной промышленности и в действительности перешли к композитной структуре, хотя это и гибкий композит».

Химия, войдя в технологии изготовления парусов, принесла значительные усовершенствования.

В то время как North Sails построили около 350 3Di парусов на сегодняшний день, большой проблемой, по словам Пирсона, до сих пор остается увязка жесткости и долговечности. Чтобы улучшить этот момент, они используют дайнему — очень гибкие, но при этом имеющие низкий модуль растяжения волокна. Для парусов для соревнований высшего международного уровня в ленту обычно закладывается 70% углеволокна и 30% дайнемы, тогда как для соревнований более низкого уровня этот баланс между двумя волокнами снижается до 50%. Однако это по-прежнему остается областью дальнейших исследований и разработок.

Возможность использования дайнемы — это еще одна значительная разница между 3DL и 3Di. Дело в том, что при технологии 3DL используются клеи, которые полимеризуются при высокой температуре — 150 градусов Цельсия, тогда как дайнема начинает плавиться при температуре 140–150 градусов Цельсия и поэтому не может использоваться при строительстве 3DL паруса. В технологии же 3Di можно использовать смолы с температурой полимеризации 120 градусов Цельсия или ниже.

В части используемых смол 3Di применяет два варианта клеев, разработанных их эксклюзивными поставщиками в сотрудничестве с собственными химиками/инженерами North Sails: один вариант — на внутренний ламинат — высокоэластичный полиэфирный термопластик, тогда как на внешний слой — более твердая и жесткая клеевая система для обеспечения большей гладкости, твердости и износостойкости.

«Мы используем одну и ту же смолу для всех волокон, так что данная сторона вопроса достаточно отработана», — говорит Пирсон. «И в целом весь процесс ламинирования идет достаточно хорошо без каких-либо проблем. Но остается вопрос — как долго проживут паруса в условиях изгибов и складывания для определенного значения аэродинамической жесткости, которая снижается в зависимости от того, сколько углеволокна вы заложили в материал или недоложили».

Большие перспективы развития

3Di история не заканчивается на парусах. Как уже упоминалось, North Sails построила машины, которые могут производить ленты из углеволокна тоньше всего, что есть сейчас на рынке, даже в аэрокосмической отрасли и в отрасли оборонных технологий. И эта технология, безусловно, имеет множество прикладных применений в жестких композитах.

Для того чтобы использовать это, компания North открыла новое направление бизнеса, которое называется North TPT (Thin Ply Technology — тонкопленочная технология), использующее те же технологии, что и для 3Di парусов, но уже для жестких композитов. Как объясняет Билл Пирсон: «Очень много ком-



позитных конструкций сконструированы не настолько детально, как это могло бы быть».

Обычно в большинстве композитных структур волокна укладываются под углами 0 градусов, ± 45 градусов и ± 90 градусов. С North TPT больше нет таких ограничений, так что детали и структуры могут быть гораздо более тонко и детально спроектированы с использованием тонкого полуфабриката в более сложных ориентациях, и это в конечном счете дает общее снижение веса. Большую часть технологии применения тонкопленочных заготовок — столы раскройки и головки выкладки ленты были разработаны North параллельно с лентой-полуфабрикатом. Подразделение North TPT будет не только разрабатывать и продавать материалы-полуфабрикаты, но и снабжать клиентов раскройными столами, плоттерами и соответствующими головками. Цель — сделать не только лучшую композитную часть, но и делать это более эффективно. Очевидно, что эта технология не подходит для более тяжелых композитных конструкций. Но North уже проводит переговоры с производителями «Формулы-1» и в аэрокосмической области, где ультра легкие компоненты востребованы. Это подразделение уже сделало первые поставки тонких материалов для швейцарской лыжной компании Movement для разработки ультра легких лыж. В настоящее время в производстве находится ультратонкий стеклопластиковый материал для палубы яхты разработки Марка Миллса — Summit 35 и для рулей для моделей Summit 35 и Summit 40.

В морской отрасли есть много областей, где востребованы легкие композитные конструкции. Например, при изготовлении мачт подавляющее большинство волокон располагается вдоль мачты, большая часть оставшихся волокон — под углом ± 90 градусов и совсем малая часть — под углом 45 градусов. Поскольку мы собираемся строить мачты из гораздо более тонкого материала, мы даем возможность разработчикам мачт гораздо лучше контролировать/моделировать характеристики мачт во всех ориентациях за счет того, что вместо вариантов 0 и 45 диапазон альтернативных расположений можно сделать от 5 до 60 градусов. Это невозможно сделать из сегодняшних материалов, так как в этом случае мачта получится чрезвычайно тяжелой. Но с использованием тонких легких пленок открывается гораздо больше возможностей в эффективном конструировании мачт».



Впоследствии North Marine Group также приобрела компанию по изготовлению такелажа Southern Spars.



Предстоит еще большая работа по развитию технологии 3Di, и мы с интересом смотрим, как она идет. В то же время интересно, какое еще великое творение может быть создано в Женеве... ■

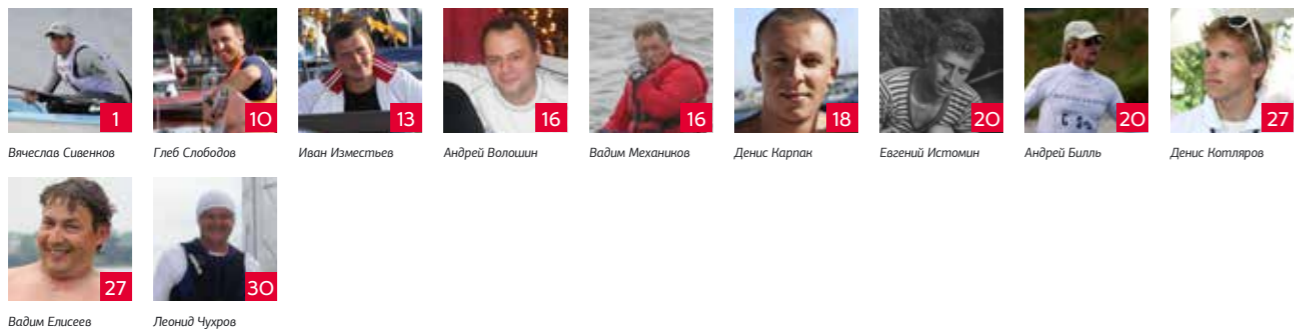


Ультратонкая лента Дупелта



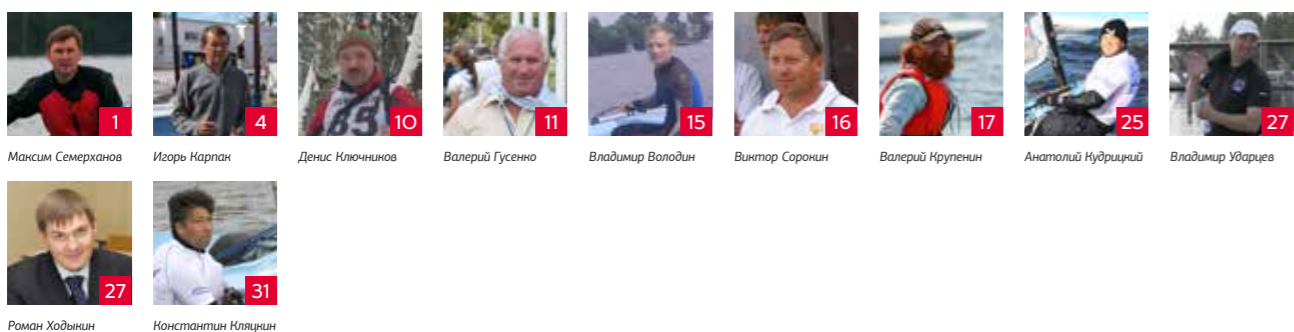
Июль '14

вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



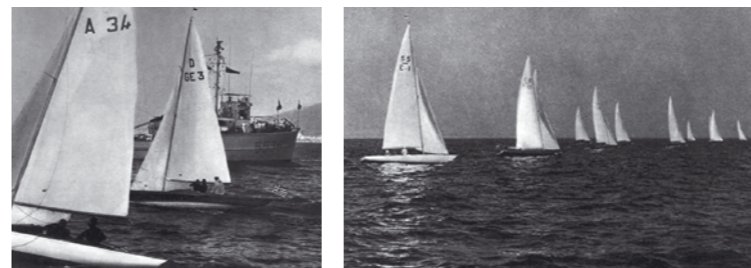
Август '14

пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс пн вт ср чт пт сб вс
 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



ОЛИМПИЙСКАЯ ПАРУСНАЯ РЕГАТА В НЕАПОЛЕ

ЛАВРОВ ИВАН ПЕТРОВИЧ – ПЕРВЫЙ ГЛАВНЫЙ ТРЕНЕР
 СБОРНОЙ КОМАНДЫ СССР ПО ПАРУСНОМУ СПОРТУ –
 ОБ ИТОГАХ И УРОКАХ ОЛИМПИЙСКИХ ИГР 1960-ГО ГОДА



Олимпийские игры 1960 года явились не только огромным спортивным состязанием современности, но и большим общественно-политическим событием. Игры прошли в духе дружбы и товарищества и продемонстрировали спорт достижений спортсменов всех континентов.

В воскресенье, 11 сентября 1960 года, на столичном стадионе «Форо Италико» в Риме в последний раз прощально прозвучали фанфары, и в светильнике медленно угас олимпийский огонь, возвестив о закрытии XVII Олимпийских игр. На световом табло, где еще вчера фиксировались результаты упорных поединков спортсменов, ярким светом вспыхнули слова: «До свидания в Токио».

Закончились поединки спортсменов, но борьба продолжается: впереди новые олимпийские встречи, новые спортивные достижения. И кто знает, может быть, тот, кто в Риме потерпел поражение, в Токио поднимется на самую высокую ступень пьедестала почета.

Тем и примечательны Олимпийские игры, что они способствуют развитию спорта во всех странах и достижению вершин мастерства. Раз в четыре года собирается на праздник мира и дружбы молодежь пяти континентов.

Римские Олимпийские игры показали, что на свой всемирный праздник спортсмены приехали преисполненные искренними чувствами дружбы, товарищества и взаимного уважения. Многочисленные встречи, состоявшиеся между различными делегациями, беседы, совместные вечера, различные

ИВАН ПЕТРОВИЧ ЛАВРОВ



Родился в Москве в 1911-м году. Первый главный тренер сборной команды СССР. Заслуженный тренер СССР. С ним связан весь советский парусный спорт.

Закончил Государственный институт физкультуры им. И.В.Сталина в составе первого выпуска.

С 1937 года работал в Спорткомитете СССР (хотя комитет несколько раз менял свое название: Союз спортивных обществ и организаций СССР, комитет при Совмине, комитет Совмина и т.п.).

И.П. Лавров был прекрасным организатором. Хорошо ориентировался в обстановке (политике комитета). Он один долгое время осуществлял работу со сборной командой СССР (сборы, участие в соревнованиях, материальная часть и т.д.). Кроме этого на нем лежала подготовка и проведение всесоюзных соревнований. Только после 1960 года кроме него в комитете появились еще ставки тренеров.

Фактически Иван Петрович Лавров стал первым государственным тренером, системно выстроившим и поднявшим парусный спорт в СССР, и во многом благодаря деятельности которого стали возможными Олимпийские медали советских спортсменов на Олимпийских играх 1960-го года. О том, как была поставлена и шла работа по достижению этого результата в значительной степени посвящена его статья об итогах Олимпийских игр 1960-го года.

КОНДАКОВ АНАТОЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ,
РУКОВОДИТЕЛЬ СПОРТСУДОРЕГИСТРА СССР
В 1980-Е ГОДЫ:

С Иваном Петровичем Лавровым я познакомился на чемпионате СССР в Риге в 1968 году. В последующие годы, эпизодические встречи, связанные с решением текущих задач, не давали возможности поговорить о проблемах парусного спорта. Ситуация изменилась в 1979 году, когда я пришел работать в отдел парусного спорта Спорткомитета СССР. Все сотрудники отдела работали в здании комитета в одной комнате и, естественно, мы плотно общались друг с другом и, не только по рабочим вопросам. В то время я и узнал, что Иван Петрович начал работать во Всесоюзном комитете по физкультуре и спорту при СНК СССР, образованном в 1936 году. В 1987 году мы отметили 50-лет его работы в структуре спорткомитета, в качестве тренера по парусному спорту. В этом же году он ушел на пенсию.

За время общения мы много раз говорили о проблемах и перспективах развития парусного спорта в нашей стране. И, не всегда, приходили к единому мнению. Задолго до моего прихода в Спорткомитет, Иван Петрович был заслуженным тренером страны и пользовался огромным уважением среди яхтсменов. За его «плечами» была не только победная Олимпиада 1960 года в Риме, но и многие другие. После удачного выступления в Риме, он был один из главных идеологов расширенного строительства яхт олимпийских классов на наших верфях (их было всего две — в Таллине и Ленинграде). В то время практически не было оппонентов этой концепции, так как все яхтсмены поголовно были захвачены олимпизмом. И, как показало время, в 60-е годы это работало и давало результат. Было построено значительное количество хороших гоночных яхт не уступающих закупленным из-за рубежа. Зачастую в их строительстве участвовали сами гонщики. Этому во многом способствовала активная позиция Ивана Петровича. При этом национальные классы яхт («М-ка» и «Ёрш») вывели из программы строительства.

Но, как показало время, уже в 70-е годы свертывание строительства яхт национальных классов вылилось в резкое уменьшение числа яхтсменов в нашей стране. А, вторая половина 70-х, когда доминирующим материалом стал пластик, количество яхт олимпийских классов стало резко снижаться.

В середине 70-х, Иван Петрович переходит на организационную работу. Он много лет готовил и проводил регаты на Балтийском и Черном морях, на Онежском озере и Волге. В зимний период он активно занимался развитием буерного спорта. Среди его учеников были чемпионы мира и Европы в классе «DN». Популярный у нас класс «XV-монотип», с уходом И.П.Лаврова на пенсию, стал потихоньку «ужиматься» в количестве, и уже нет того размаха в гонках этого класса. ■

знаки внимания, которые оказывали спортсмены друг другу, — все это свидетельствовало о доброй и хорошей атмосфере дружбы и товарищества, сложившейся на Олимпиаде.

Советские спортсмены достойно представляли советский спорт на Олимпийских играх и своими успехами продемонстрировали достижения Советского Союза в области физической культуры и спорта.

В острой и напряженной спортивной борьбе спортсмены нашей страны завоевали 103 олимпийские медали, в том числе 43 золотые, набрав 683 зачетных очка, заняли первое общекомандное место, опередив на 219,5 очка команду Соединенных Штатов Америки

Особенно успешно выступили на олимпийских состязаниях советские легкоатлеты, гимнасты, штангисты, фехтовальщики, гребцы. Впервые на Олимпийских играх добились высоких результатов велосипедисты, парусники и конники. Хорошо выступили ватерполисты, баскетболисты и стрелки.

«Олимпийские игры прошли в хорошей обстановке и, бесспорно, содействовали укреплению доверия, взаимопонимания и дружбы между народами всех стран. Наши спортсмены оправдали надежды советских людей. Это очень приятно», — так охарактеризовал победу спортсменов нашей родины Никита Сергеевич Хрущев. Эти слова и признание советским народом достижений спортсменов СССР на Олимпийских играх воодушевляет всех физкультурников



страны на новые спортивные успехи во славу великой Родины.

В отличие от других видов спорта, Олимпийская парусная регата проходила не в Риме, а в Неаполе с 29 августа по 7 сентября и явилась самым крупным в истории Олимпийских игр соревнованием по парусному спорту как по количеству стран и участников, так и по высокому уровню спортивного мастерства. На регату в Неаполь съехался 361 спортсмен из 46 стран.

Некоторая демократизация, наметившаяся в мировом парусном спорте за последние годы, позволила включить в программу XVII Олимпийских игр гонки на небольших, сравнительно дешевых яхтах и швертботах, доступных широкой массе любителей парусного спорта.

Из крупных яхт был допущен «5,5-метровый» гоночный R-класс, который является по своим габаритам самым мелким классом из всех яхт международного R-класса. Остальные классы («Дракон», «Звездный», «Летучий голландец» и «Финн») — обыч-

ные мелкие спортивные парусные суда-монотипы, строящиеся во всем мире по единым чертежам.

Этим и объясняется рекордное количество стран, яхт и спортсменов, принявших участие в Олимпийской парусной регате в Неаполе.

Небезынтересны данные о количестве стран и участвующих яхт в четырех последних олимпиадах:

Эти данные свидетельствуют о развитии парусного спорта во всем мире.

XIV Олимпийские игры 1948 г. — 21 страна, 75 яхт
XV Олимпийские игры 1952 г. — 29 стран, 93 яхты
XVI Олимпийские игры 1956 г. — 27 стран, 71 яхта
XVII Олимпийские игры 1960 г. — 46 стран, 138 яхт
Из 46 стран — участников регаты — 13 стран выставили полные команды во всех пяти олимпийских классах яхт: Австралия, Австрия, Багама, объединенная команда ГДР и ФРГ, Испания, Италия, Канада, Португалия, СССР, США, Франция, Швейцария и Швеция.

По 4-м классам участвовало 7 стран, по 3-м — 5, по 2-м — 9 и по 1-му — 12 стран. В регате участвовало 19 яхт «5,5-метрового» класса, 27 — класса «Дракон»,



26 — «Звездный», 31 — «Летучий голландец» и 35 — «Финн».

Быстрое развитие олимпийских классов яхт за последние годы резко повысило значение олимпийских парусных регат как крупнейших международных соревнований по парусному спорту. Заметно возросло и спортивное мастерство по этим классам: соревнования в Неаполе были наиболее трудными за последнее время.

Наша команда встретила с командами США, Швеции, Англии, Италии, Дании, Австралии, Норвегии и других стран, которые, судя по результатам трех последних олимпиад и мировых первенств, были сильнейшими в мире.

Не секрет, что к XVII Олимпийским играм яхтсмены многих стран тщательно готовились.



Кто же из спортсменов будет основным претендентом на получение золотых, серебряных и бронзовых олимпийских медалей? Этот вопрос волновал многих. Ведь среди участников находились чемпионы мира, отдельных континентов и региональных соревнований, и трудно было сказать, кто из них одержит победу в Неаполе.

В одном только «Звездном» классе, где все основные конкуренты имели на парусах золотые, серебряные и голубые звезды, присваиваемые чемпионам, были: десятикратный чемпион Европы, трехкратный чемпион мира и победитель Олимпийской парусной регаты в Хельсинки итальянец Августино Страулино,

португалец Х.Квина, американец Пэркс, швейцарец Х.Бринер, багамец Д.Ноульс, немец Б.Сплит и многие другие, среди которых были и наши, пока еще никому не известные, Тимир Пинегин (рулевой) и Федор Шутков (матрос). Именно им и было суждено выше всех подняться на пьедестал почета после регаты.

В классе «Летучий голландец» приняли участие все сильнейшие гонщики мира, среди которых были: чемпион мира 1959 года итальянец М.Капио, чемпион мира 1958 года и победитель Олимпиады в Мельбурне австралиец Р.Тэскер, чемпион мира 1957 года немец Р.Мулка и многие другие.

В числе сильнейших гонщиков были и московские студенты Александр Шелковников (рулевой), Виктор Пильчин и Олег Уловков (матросы).

Однако победа в этом классе осталась за самым молодым участником регаты — 18-летним норвежцем П.Люнде.

Из сильнейших участников в классе «Финн» на гонки в Неаполь прибыли: победитель четырех последних олимпиад датчанин П.Эльвстрём, бельгиец А.Нели, занимающий неизменно на всех международных соревнованиях вторые места за П.Эльвстрёмом, а также молодой инженер-судостроитель из Таллина Александр Чучелов и многие другие сильнейшие гонщики мира.

В «5,5-метровом» классе и классе «Дракон» участвовали известные всему миру рулевые, победители ряда международных регат и отборочных соревнований, проведенных перед Олимпиадой.

Большинство спортсменов имело огромный опыт международных встреч в предыдущие годы. Успешному выступлению наших яхтсменов также помог опыт участия в международных соревнованиях.

По возрасту всех соревнующихся можно разделить на две группы: от 30 до 50 лет — они составляли экипаж килевых яхт («5,5-метровый», «Дракон» и «Звездный») — и от 18 до 25 лет — экипаж швертботов («Летучий голландец» и «Финн»). Но были и исключения



МИХАИЛ ПЕТРИГА, МАСТЕР СПОРТА
МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА, ПЕРВЫЙ
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ВСЕРОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПАРУСНОГО СПОРТА:

Такое явление, как Иван Петрович Лавров трудно описать словами, но это несомненно история парусного спорта в моей стране, которая называлась Советский Союз!

Ходили легенды о том, как Иван Лавров по репарации вывозил из Германии парусные яхты для возрождения послевоенного парусного спорта, как участвовал в подготовке к первой послевоенной Олимпиады в Хельсинки. О том как он пробивал Советскую партноменклатуру, готовя заранее много вариантов бумаг, в которых не хватало только подписей разного рода начальников для организации верфей, проведения многочисленных новых регат и т.д. и т.п.

Я познакомился с Иван Петровичем Лавровым в 1980 году, когда начал гоняться на крейсерах на Всесоюзных регатах на Онежском озере, а потом на Балтийском и Черном морях.

«Дед», как мы его ласково звали за глаза, тогда возглавлял в Управлении Парусного и Гребного спорта Спорткомитета СССР всю крейсерскую и буерную часть, которая не давала международных поездок и поэтому молодых парусных функционеров по большей части не интересовала. Что конечно в нем сразу привлекало — так это спокойная и, в тоже время, сильная внутренняя воля профессионала, который не говорит лишних слов, но все вокруг как-то ему подчиняется и материализуется. По крайней мере я не помню, чтобы Иван Петрович Лавров с кем-нибудь спорил, хотя меня, тогда еще «молокососа» он внимательно выслушивал и что-то записывал себе в тетрадь. И эти дискуссии были нормальным явлением, чего так не хватает сегодня...

Главное, что Иван Петрович был государственно мыслящим организатором парусного спорта и всю жизнь посвятил именно этому — занимался строительством верфей, организацией сборной команды, массового спорта. В те времена, когда Иван Петрович отошел от сборной, он всецело посвятил себя развитию любительского и массового спорта через крейсерские яхты и буерный спорт, где не было гонки за медалями. Его статья об итогах Олимпийских игр 1960 года, где Советскими яхтсменами были завоеваны первые Олимпийские медали, говорит сама за себя о его глубине и профессионализме подхода к развитию парусного спорта. ■



из этого, например сильнейшие швертботисты П.Эльвстерм (Дания), Х.Стэш (Ю.Африка), С.Доуэс (Англия), возраст которых колебался в пределах от 32 до 56 лет.

В состязаниях принимали участие 73 яхты, построенные в 1960 году, и 27 яхт — в 1959 году. Только 25 яхт были сооружены в более поздние годы. Таким образом, укоренившееся мнение о том, что высокие результаты можно показать на яхтах после многолетней настройки, оказалось несостоятельным.

В отличие от предыдущих олимпиад, где паруса в основном состояли из хлопчатобумажных тканей, все яхты были вооружены парусами из искусственного волокна, преимущественно из супердакрона и нейлона.

В «5,5-метровом» классе на Олимпиаде было представлено 10 различных конструкций яхт. Из них заслуживают внимания яхты, построенные в 1960

году и сконструированные на слабый ветер американским конструктором Р.Хаитом (1 яхта), шведским конструктором Б.Олсоном (5 яхт) и швейцарцем Г.Каппоне (5 яхт).

В классе «Дракон» лучшие результаты были показаны на яхтах, построенных в 1960 году датской фирмой Боресен. В «Звездном» классе первые четыре места завоевали спортсмены на яхтах американской фирмы «Олд Гринвич» (постройки 1956–1958 годов), а в классе «Летучий голландец» — итальянской фирмы «Алпа» и немецкой фирмы в г. Мёльн (постройки 1959–1960 годов).

В классе «Финн» все участники Олимпийской регаты получили швертботы итальянской постройки 1960 года с дакроновыми парусами.

Надо отдать должное итальянским спортивным организациям. Они проделали огромную работу



Тимир Пинегин



для того, чтобы принять в Неаполе посланцев 46 стран, подготовить три отличные дистанции для гонок на Неаполитанском заливе, спортивные сооружения яхт-клубов, обеспечить гонки обслуживающими кораблями, судейскими коллегиями, группами переводчиков, поставить службу информации, организовать места размещения и питания спортсменов и обслуживание их транспортом.

Организационным комитетом было сделано все для того, чтобы Олимпийская регата в Неаполе прошла успешно.

Итальянский народ тепло и дружески принимал посланцев пяти континентов, отдавая дань уважения Олимпийским играм и проявляя сердечное гостеприимство.

В своем послании участникам XVII. Олимпийских игр Председатель Совета Министров СССР Никита Сергеевич Хрущев подчеркнул: «Олимпийские игры — хорошая традиция международного спортивного движения. Олимпийский огонь зажигает в сердцах людей дух товарищества, зовет к честному соревнованию, способствует укреплению дела мира и взаимопониманию...»

Послание Никиты Сергеевича Хрущева участникам XVII Олимпийских игр нашло живой отклик среди спортсменов и сыграло огромную роль в установлении духа подлинной дружбы и товарищества.

В третий раз советские яхтсмены принимают участие в олимпийских играх. Дебют в Хельсинки в 1952 году на XV Олимпиаде был неудачен. Мы не имели тогда достаточного опыта выступлений в столь круп-

ных и ответственных международных соревнованиях, какими являются олимпийские игры.

На XVI Олимпийских играх в Мельбурне в 1956 году наша команда несколько улучшила свои результаты, заняв средние места, но ни в одном классе не вошла в зачетную шестерку и проиграла гонки сильнейшим командам мира: Швеции, США, Англии, Дании, Австралии, Италии и другим. По общему уровню развития парусного спорта как по количеству яхт и спортивных сооружений, так и по числу занимающихся парусным спортом наша страна в то время отставала от многих других стран. Поэтому рассчитывать на улучшение результатов на Олимпиаде при таком положении было невозможно. Необходимо было ликвидировать имеющееся отставание в парусном спорте, развернув спортивно-массовую и тренировочную работу в физкультурных организациях по олимпийским классам яхт.

Сразу же после хельсинской Олимпиады за эту работу взялся весь спортивный парусный актив.

До XV Олимпийских игр у нас в стране не было яхт международных классов вовсе. Было решено построить специальные верфи спортивного судостроения. Большое количество новых яхт было направлено с верфей в различные физкультурные организации страны, что способствовало развитию массовой спортивной работы на местах, а также выдвижению из числа молодежи перспективных яхтсменов.

За годы, прошедшие после Мельбурна, мастерство наших парусников значительно выросло во всех классах яхт. Советский парусный спорт стал более



массовым — одна из отличительных черт нашего движения вперед. Именно массовое физкультурное движение способствует выявлению новых спортивных талантов, могущих с успехом защищать честь советского спорта на международной арене.

Достаточно сказать, что в целях создания условий более широкому кругу спортсменов-парусников для их спортивного совершенствования с 1956 по 1960 год количество яхт олимпийских классов было увеличено более чем в пять раз. Соответственно возросло в пять раз и число спортсменов-парусников, совершенствующихся на этих классах яхт.

Меры, принятые для развития работы по парусному спорту в стране, обеспечили быстрый рост нового отряда мастеров спорта. Повысилась плотность результатов ведущих спортсменов, обострилась

спортивная борьба на первенствах страны, что в конечном итоге привело к обновлению нашей олимпийской команды. За истекший период более чем в три раза возросло количество мастеров парусного спорта и спортсменов первого разряда, составляющих основной резерв для отбора и подготовки сборных команд страны, союзных республик, спортивных обществ и ведомственных организаций. Повысился качественный состав занимающихся парусным спортом; количество спортсменов-разрядников к общему количеству занимающихся возросло с 20,9 процента до 26,2 процента.

Советскими тренерами разработан и применен новый, наиболее прогрессивный, соревновательный метод тренировки яхтсменов, предусматривающий резкое повышение объема тренировочной работы

и приведение ее в соответствие с тренировочной нагрузкой сильнейших гонщиков мира.

Проделанная работа не пропала даром. Появилась возможность впервые принять участие в XVII Олимпийских играх на равных условиях с сильнейшими командами мира. Однако неудачные выступления наших яхтсменов на предыдущих олимпиадах и международных встречах заставили нас очень осторожно подойти к прогнозу результатов XVII Олимпийских игр. Предполагалось, что команда СССР должна получить не менее 6 очков, при условии, если все наши участники выполнят свои обязательства и каждый из них займет не ниже 6-го (призового) места.

Были ориентировочно учтены возможности и других стран. Такие страны, как Дания, Норвегия, Греция, Швейцария, Аргентина, были недостаточно оценены, и их успехи на Играх были неожиданностью не только для нас. С другой стороны, парусники Швеции, Англии, Австралии, традиционно занимавшие первые места на всех предыдущих олимпиадах, на этот раз были переоценены.

Успешное выступление нашей олимпийской команды превзошло все наши ожидания. В течение семи дней не утихали жаркие схватки и поединки на трех олимпийских дистанциях в Неаполитанском заливе. Тысячи неаполитанцев и туристов были свидетелями захватывающих состязаний, отдавая должное мастерству победителей и дань снисхождения побежденным за их упорство в достижении цели.

В дни регаты Неаполь был в центре внимания всей мировой общественности. Миллионы любителей спорта во всем мире ежедневно с нетерпением раскрывали утренние газеты, жадно ловили по радио сообщения комментаторов, заочно переживая перипетии соревнований, развернувшихся в Неаполитанском заливе.

История Олимпийских игр еще не знала столь крупных и захватывающих спортивных состязаний как по своему размаху, спортивному мастерству, так и по остроте поединков и встреч.

В те дни любители спорта по достоинству оценили мастерство советских олимпийцев: Тимира Пинегина, Федора Шуткова, Александра Чучелова, Александра Шелковникова и Виктора Пильчина.

Экипаж нашей яхты «Звездного» класса под управлением Т. Пинегина с матросом Ф. Шутковым блестяще провел соревнования в самом трудном (сложном по управлению) классе. В семи гонках они заняли последовательно 1, 2, 1, 1, 3, 5 и 5-е места.

За первые пять гонок они набрали такое количество очков, которое практически обеспечивало им первое место независимо от результатов двух последующих гонок.

Такого бурного старта и дальнейшего продолжения гонок не знал ни один победитель регаты по другим классам яхт.

В итоге регаты в «Звездном» классе впервые в мировой истории парусного спорта высокое звание олимпийских чемпионов было завоевано советскими спортсменами-парусниками Т. Пинегиным и Ф. Шутковым, которым и были вручены золотые олимпийские медали.

Вот что писалось в американском журнале «Ньюсуик» от 19 сентября 1960 года по этому поводу.

«Это был случай медленного угасания капитализма. На Олимпийских играх Советский Союз впервые завоевал золотые медали в парусном спорте — традиционной игре, забаве банкиров и биржевиков.

Ведь США имеют 1500 яхт «Звездного» класса. Советский Союз только 200».

«Русская победа — последняя вещь на Земле, которую мы ожидали», — воскликнул Стенли Огилви из Нью-Йорка — вице-президент Международной ассоциации яхт «Звездного» класса. «Я не хочу делать слишком большое ударение на счастье — везение, — сказал Рилл Парке, который закончил состязания третьим. — Но Пинегин был в нужном месте в нужное время».

Победа Пинегина и Шуткова не случайна. Она явилась результатом исключительного трудолюбия обоих спортсменов, многолетней упорной тренировки, критического отношения к своим достижениям и промахам, несгибаемой воли к победе, умения сосредоточить все свои моральные и физические силы в каждой гонке, а также многолетнего спортивного опыта и разносторонней подготовки. Известно, что Пинегин



Федор Шутков



и Шутков, помимо парусного спорта, в зимнее время регулярно занимаются буерным спортом и спортивными играми. В прошлом Пинегин показывал неплохие результаты в горнолыжном спорте, которым занимается до сего времени, а Шутков длительное время увлекался марафонским бегом. Для характеристики объема тренировочной работы, которую проделали Пинегин и Шутков по парусному спорту, достаточно сказать, что только за последние четыре года они приняли до 260 стартов в официальных, контрольных и тренировочных гонках, из которых 83 приходилось на 1960 олимпийский год, т.е. они прошли на яхте около 1500 миль.

Нельзя считать случайным успех молодого инженера-судостроителя Александра Чучелова, занявшего в классе «Финн» второе место и завоевавшего серебряную олимпийскую медаль. Уже много лет он входит в число сильнейших рулевых Советского Союза. В результате систематической тренировки в течение ряда лет на первенстве мира 1959 года по классу «Финн» Чучелов занимает седьмое место из 90 участников. Это его первое выступление на крупных международных соревнованиях.

За последние годы Чучелов проделал большую тренировочную работу, и его второе место в олимпийской регате тем более почетно, что он уступил только многократному чемпиону олимпиад и мировых первенств датчанину Паулю Эльвстрему. Серебряная медаль Александра Чучелова — несомненный успех советского яхтсмена. К сожалению, блестящие победы в отдельных гонках у него сочетались с явными неудачами. Об этом свидетельствуют 7, 1, 2, 10, 17, 2 и 8-е места, занятые им в семи гонках. Победа А.Чучелова во второй гонке раскрыла колоссальные возможности советского яхтсмена и поколебала традиционное мнение о непобедимости Пауля Эльвстрема.

Хорошие результаты показали Александр Шелковников (рулевой) и Виктор Пильчин (матрос) в классе «Летучий голландец». Они заняли шестое (призовое) место, опередив namного чемпиона мира 1958 года Р.Тэскера и 1959 года М.Капио.

Класс «Летучий голландец» для наших яхтсменов новый: его культивируют всего лишь три года, тогда как в других странах на «Летучем голландце» уже много лет участвуют в соревнованиях.

А.Шелковников в олимпийских гонках не полностью использовал свои большие возможности. Он очень неровно провел состязания, заняв в первой гонке 16-е место, в третьей и шестой — 4-е, а в пятой — 3-е места. В четвертой гонке А.Шелковников нарушил правило — подходя к верхнему поворотному знаку левым галсом, он не дал дорогу швертботу, идущему правым галсом, — и вынужден был сойти с дистанции. Если бы не эта досадная ошибка, он мог бы рассчитывать на значительно лучшее место.

Несмотря на ряд побед, завоеванных нашими яхтсменами на XVII Олимпийских играх, в то же время было выявлено и ряд серьезных недочетов.

Не все рулевые смогли показать высокое мастерство по использованию закономерностей заходов ветра на лавировке. Например, В.Горлов не учел изменений закономерностей заходов ветра в Неаполитанском заливе вправо от осевой линии дистанции после 12 часов дня (время старта). Как правило, со старта он далеко уходил на правом галсе влево и оттуда вынужден был возвращаться на верхний поворотный знак после захода ветра совершенно невыгодным острым курсом, проигрывая гонку в самом начале.

Многие яхтсмены учли неустойчивость в направлении ветра и до его захода придерживались осевой линии или вели лавировку по правой стороне дистанции. Получив ожидаемый заход ветра, яхтсмены стремились как можно быстрее достигнуть верхнего поворотного знака, чтобы вовремя попасть в лидирующую группу и на первом бакштаге оторваться от остальных гонщиков.

В «5,5-метровом» классе победу одержал американец Д.О'Дэй на яхте «Минотавр». Он сильно ото-



Александр Чучелов

рвался от датчанина Вильяма Бернтсена, занявшего второе место, и швейцарца Коппоне, выступавшего рулевым на яхте «Балерина IV» собственной конструкции и занявшего третье место.

Ошибка Э.Стайсона был плохой старт. Два фальстарта, которые он имел в двух гонках, говорили о его неумении ориентироваться на старте.

Два фальстарта — это две проигранные гонки, которые оттянули Э.Стайсона по сумме очков на 16-е место и не дали ему возможности попасть в зачетную шестерку сильнейших гонщиков в классе «Дракон».

Довольно неожиданно победу в классе «Дракон» одержал греческий принц Константин, занявший первое место на яхте «Ниреорс». Ему всего лишь 21 год.

Драматически завершилась регата для основного претендента на золотую медаль в этом классе аргентинца Х.Салас, который в предпоследней гонке был дисквалифицирован за нарушение правил по протесту итальянца А. Косентино. Лидер гонок Х.Салас занял второе место, А. Косентино — третье.

В итоге Олимпийской регаты в Неаполе олимпийская команда яхтсменов СССР завоевала одну золотую медаль в «Звездном» классе, одну серебряную медаль в классе «Финн» и заняла призовое 6-е место в классе «Летучий голландец».

В неофициальном общекомандном зачете, который обычно ведет пресса, советская олимпийская команда набрала в Неаполе 13 очков вместо предполагаемых 6.

По количеству медалей и очков, набранных советскими яхтсменами в Олимпийской регате, наша команда после команды Дании заняла второе место в мире и вытеснила команду яхтсменов Америки на третье место.



Таким образом, после многолетнего отставания в парусном спорте от крупнейших капиталистических стран наша страна, как заметила иностранная пресса, превратилась во вторую спортивную парусную державу мира.

Из таблицы 1 видно, каких больших успехов добились советские парусники по сравнению с другими странами. Достижение советских яхтсменов высоко оценено Коммунистической партией и Советским правительством. Лучшие спортсмены и тренеры были награждены высокими правительственными наградами: олимпийские чемпионы Т. Пинегин и Ф. Шутков награждены орденами «Знак почета». Им также присвоено «высшее спортивное звание — заслуженных мастеров спорта СССР. Медалями «За трудовую доблесть» награждены А. Чучелов и И. Лавров, «За трудовое отличие» — А. Шелковников и В. Пильчин.

Если сравнить результаты 15 сильнейших стран на последних трех олимпиадах, то станет очевид-

ным значительный рост спортивного мастерства по олимпийским классам яхт почти во всех странах. Это подтверждается резким изменением и перестановкой соотношения спортивных результатов в странах мира.

Ряд сильнейших стран — США, Швеция, Англия, Австралия и другие, — традиционно показывавших высокие спортивные результаты почти на всех олимпийских регатах, на XVII Олимпийских играх потерял свое ведущее положение. В ведущую группу яхтсменов мира впервые вошли команды таких стран, как Дания, СССР, ФРГ и другие.

Из таблицы 2 видно, что сборная команда СССР из года в год улучшала свои результаты и последовательно с 14-го места в 1952 году передвигалась на 8-е место в 1956 году и на 2-е в 1960 году.

Рост достижений советских спортсменов-парусников по отдельным классам яхт можно проанализировать по сравнительной таблице мест, занятых олимпийской командой СССР в последних трех Олимпиадах (см. Таблицу 3).

Небезынтересно вспомнить, что в Мельбурне на XVI Олимпийских играх командор яхт-клуба «Сант Кила» Роуз — видный яхтсмен Австралии — сказал советским яхтсменам, что понадобится не менее 20 лет, чтобы они добились таких же результатов, какие были достигнуты на XVI Играх сильнейшими гонщиками. Предсказание мистера Роуза не сбылось. Советским яхтсменам потребовалось для этого всего лишь четыре года.

Страны-участницы	Медали			Места			Сумма очков
	золото	серебро	бронза	4-е	5-е	6-е	
1. Дания	1	2	—	—	—	1	18
2. СССР	1	1	—	—	—	1	13
3. США	1	—	1	—	—	—	11
4. Норвегия	1	—	—	1	—	—	10
5. Италия	—	1	—	1	—	—	8
6. Греция	1	—	—	—	—	—	7
7. Аргентина	—	—	1	1	—	—	7
8. Швейцария	—	—	1	—	1	—	6
9. Португалия	—	1	—	—	—	—	5
10. Бельгия	—	—	1	—	—	—	4
11. Объединенная команда Германии	—	—	1	—	—	—	4
12. Австралия	—	—	—	1	—	—	3
13. Родезия	—	—	—	1	—	—	3
14. Бразилия	—	—	—	—	1	—	2
15. Голландия	—	—	—	—	1	—	2
16. Канада	—	—	—	—	1	—	2
17. Швеция	—	—	—	—	1	—	2
18. Багамские острова	—	—	—	—	—	1	1
19. Великобритания	—	—	—	—	—	1	1
20. Новая Зеландия	—	—	—	—	—	1	1

Таблица 1. Награды, полученные за шесть первых мест яхтсменами отдельных стран на XVII Олимпийских играх

Страны-участницы	XV Олимп. игры 1952 г.		XVI Олимп. игры 1956 г.		XVII Олимп. игры 1960 г.	
	к-во очков	место	к-во очков	место	к-во очков	место
1. Дания	15138	6	13232	6	24555	1
2. СССР	8818	14	10 676	8	24 150	2
3. США	20813	2	20880	1	23569	3
4. Италия	19320	4	18067	4	21877	4
5. Объединенная команда Германии	14903	9	11008	7	20714	5
6. Норвегия	20176	3	7060	12	19764	6
7. Швейцария	11635	11	не участв.		18785	7
8. Великобритания	15039	7	18696	2	18519	8
9. Португалия	14922	8	5827	14	17250	9
10. Багама	9042	13	8405	11	17056	10
11. Австралия	5504	15	18251	3	16971	11
12. Франция	10015	12	9518	9	16075	12
13. Канада	12138	10	9019	10	15180	13
14. Аргентина	15651	5	6888	13	14818	14
15. Швеция	22719	1	15240	5	12886	15

Таблица 2. Сравнительные результаты XV, XVI и XVII Олимпийских игр, показанных командами яхтсменов 15 сильнейших стран

Класс яхт	Занятое место		
	в XV Олимп, играх в Хельсинки	в XVI Олимп, играх в Мельбурне	в XVII Олимп, играх в Неаполе
5,5-метровый	16-е из 16	8-е из 10	14-е из 19
Дракон	15-е из 17	11-е из 16	16-е из 27
Звездный	17-е из 21	8-е из 12	1-е из 26
Швертбот- двойка		7-е из 13 — (класс 12 м шарпи)	6-е из 31 (класс Летучий голландец)
Финн	12-е из 28	12-е из 20	2-е из 35

Таблица 3. Сравнительная таблица мест, занятых олимпийской командой СССР в последних трех олимпиадах



Наименование	Годы							
	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Количество стартов по годам	20	27	50	66	50	57	95	81
Количество стартов по циклам подготовки	—	163	—	—	—	283	—	—

Таблица 4. Сравнительная таблица двух последних олимпийских циклов подготовки нашей олимпийской команды

Как же смогли советские яхтсмены за сравнительно короткий период добиться высоких результатов, показанных на XVII Олимпийских играх?

Эти успехи, конечно, не случайны. Они являются результатом упорной работы всего нашего спортивного парусного актива, и прежде всего наших тренеров, которыми был разработан и внедрен в практику тренировочной работы сборной команды совершенно новый, наиболее прогрессивный, соревновательный метод подготовки, предусматривающий резкое повышение тренировочной нагрузки и доведение ее для членов и кандидатов сборной команды как минимум до 65–75 стартов в год на официальных, отборочных и тренировочных гонках. Тем самым тренировочная нагрузка наших спортсменов была приведена в соответствие с нагрузкой ведущих гонщиков мира. Рост объема тренировочной нагрузки ясно виден из сравнительной таблицы двух последних олимпийских циклов подготовки нашей олимпийской команды (см. Таблицу 4).

По сравнению с зарубежными яхтсменами наши гонщики выполнили большую тренировочную работу. Например, сильнейшие гонщики США 1960 году име-

ли в среднем по 25–30 стартов, Австралии — от 30 до 45 стартов, Бразилии — от 10 до 15 стартов.

Интересно, что в классе «Летучий голландец» чемпион мира австралиец Р.Тэскер в 1960 году имел 26 стартов в разных гонках и занял на XVII Олимпийских играх 18-е место, итальянец М.Капио — 30 стартов и занял 12-е место, а немец Р.Мул ко — 45 стартов и занял 3-е место. Характерно, что тот из гонщиков, кто имел больше стартов, показал лучшие результаты.

Команда Дании, набравшая наибольшее количество очков в Олимпийской регате, проводила ежегодно очень большую тренировочную работу. Достаточно сказать, что чемпион Олимпийских игр в классе «Финн» П.Эльвстрём перед регатой тренировался два раза в день (утром и вечером по 3–4 часа за раз). Ежедневно выходили на тренировки и все остальные участники этой команды, правда по одному разу в день, как и наша команда, но на 5–7 часов.

Из таблицы видно, что накануне Олимпийских игр команда СССР выполнила почти в два раза больше тренировок на воде, чем перед XVI Олимпийскими играми. Если эту работу выразить в наплаванном на яхте расстоянии, то протяженность плавания



в среднем составит в олимпийском цикле 1953–1956 годов — около 3000 миль, а в олимпийском цикле 1957–1960 годов — около 5000 миль.

Основной объем выполненной работы приходится на предолимпийский и олимпийский годы (1959 и 1960), когда соревновательный метод особенно активно внедрялся в практику тренировочной работы. За эти годы членами олимпийской команды было принято 175 стартов, т.е. столько же, сколько за весь олимпийский цикл 1953–1956 годов. Характерно, что за 1959–1960 годы имел место резкий рост достижений наших спортсменов на международных соревнованиях (Балтийская, Варнемюнденская, Генуэзская регаты, первенства мира в классах «Финн» и «Летучий голландец», Олимпийские игры). Это подтверждает правильность избранного метода.

Главное внимание в процессе тренировочной работы с олимпийской командой было сосредоточено на специальной, психологической и волевой подготовке. Это вызвано условиями парусных гонок, в которых психологическая деятельность с большим нервным напряжением преобладает над физической работой.

Необходимость усиленной психологической подготовки вызвана большим количеством элементов тактики, присущих парусным гонкам.

Спортивное совершенствование яхтсменов было направлено на необходимое накопление гоночного опыта, на постоянное совершенствование разносторонних тактических приемов (в защите и в нападении на лавировке и на полных курсах, в умении использо-

вать для этой цели правила парусных соревнований), а также на освоение множества способов технических приемов в гонках.

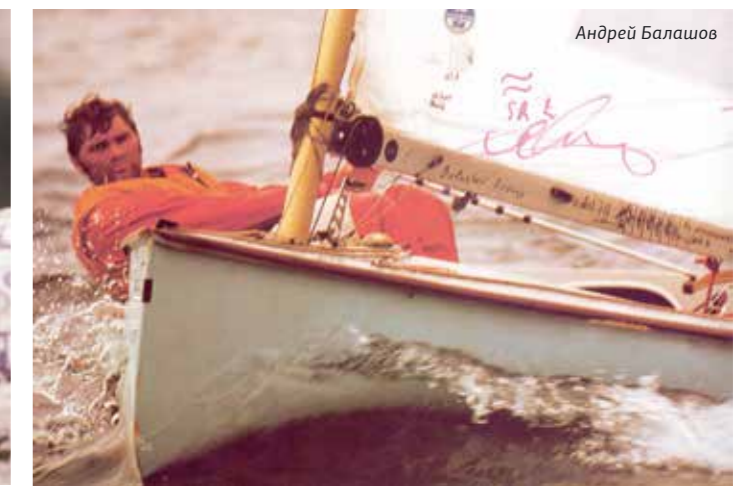
Главным средством специальной подготовки было систематическое участие в течение круглого года членов и кандидатов сборной команды в тренировочных, контрольных, отборочных гонках и в официальных соревнованиях в летний период по парусному спорту, а в зимнее время — по буерному спорту. Учебно-тренировочные занятия сборной команды также проводились в виде нескольких серий гонок. В 1960 году было проведено по календарю Федерации парусного спорта СССР семь таких серий, кроме того, сборная команда приняла участие в нескольких сериях и отдельных гонках, проведенных спортивными обществами и местными организациями. Большое место также занимала работа, проделанная по подготовке и настройке на предельно высокие ходовые качества материальной части яхт. Это объясняется



тем, что парусный спорт является техническим видом спорта, где результаты яхтсменов находятся в прямой зависимости от состояния и ходовых качеств материальной части.

Третье место по значимости в работе с олимпийской командой занимает физическая подготовка, которой в 1960 году было уделено значительно больше внимания, чем в предыдущие годы. Физическая подготовка способствовала значительному укреплению здоровья участников и позволила провести усиленную специальную подготовку непосредственно по парусному спорту.

Теоретическая подготовка в основном проводилась в форме разборов предыдущей тренировки, что также способствовало более активному сознательному усвоению участниками наиболее совершенных технических и тактических приемов, а также критической оценке собственных ошибок. Кроме того, участникам прочитали ряд лекций и докладов по ряду теоретических вопросов парусного спорта, правилам соревнований, правилам классификации, постройки и обмера яхт, на политические и общеобразовательные темы.



Судя по итогам Олимпийской парусной регаты в Неаполе, вся эта работа не пропала даром. Однако Олимпийские игры показали отставание нашей команды в росте спортивного мастерства в «5,5-метровом» классе и классе «Дракон».

Одним из недостатков выступления наших спортсменов в классах «5,5-метровый» и «Дракон» были ошибки, допущенные и в неудачном комплектовании команд этих яхт.

Итоги, подведенные после прошедших XVII Олимпийских игр Федерацией парусного спорта СССР, позволили сделать следующие выводы:

1. Неудовлетворительное качество материальной части яхт, выпускаемых нашими верфями спортивного судостроения, по сравнению с яхтами лучших зарубежных фирм, как по конструктивным особенностям, так и по качеству материалов, применяемых для изготовления яхт, и особенно парусов, дающих преимущество в скорости.

Крайне слабая деятельность конструкторских бюро наших верфей, которые за последние годы не разработали ни одного проекта современных гоночных яхт «5,5-метрового» класса с высокими ходовыми каче-

ствами. Доказательством этому являются низкие результаты в «5,5-метровом» классе и классе «Дракон», показанные нашими спортсменами на яхтах, построенных Ленинградской верфью ВЦСПС по специальному заказу для олимпийской команды.

2. Медленное проведение экспериментальных работ по изысканию специальных парусных тканей из искусственного волокна типа супердакрон и нейлон. Отсутствие производства этих тканей в нашей стране тормозит широкой массе спортсменов-парусников повышение ходовых качеств яхт за счет применения более совершенных парусов и, таким образом, достижение высоких результатов.

3. Отсутствие строительства новых яхт-клубов и спортивных парусных баз. За последние годы спортивный парусный флот вырос в физкультурных организациях в несколько раз. В то же время в таких городах, как Москва, Ленинград, Одесса, Севастополь, Николаев, Владивосток и многие другие, где имеется большое количество яхт и занимающиеся парусным спортом, не построено ни одного благоустроенного яхт-клуба, что является огромным препятствием для развертывания учебно-тренировочной и спор-



тивной работы по парусному спорту. По той же причине в физкультурных организациях не созданы самые элементарные условия для правильной эксплуатации, стоянки, ремонта и хранения дорогостоящих яхт. Отсутствие крупных баз всесоюзного значения на Балтике и на Черном морях ставит в крайне тяжелое положение Федерацию парусного спорта СССР при проведении крупных всесоюзных и международных соревнований, а также учебно-тренировочных сборов олимпийской команды СССР.

4. Все еще недостаточно внедряется в практику подготовки сборных команд спортивных обществ и ведомственных организаций, а также широкой массы яхтсменов соревновательный метод тренировки как основное условие спортивного совершенствования по парусному спорту. Препятствием широкому применению соревновательного метода в подготовке спортсменов-парусников и выдвижению из среды молодежи перспективных яхтсменов является недостаточное количество соревнований, проводимых по парусному спорту центральными советами спортивных обществ и республиканскими и светами Союза спортивных обществ и организаций.

Многие спортивные общества и ведомственные организации («Динамо», ДОСААФ, «Локомотив», «Спартак» и др.) не проводят всесоюзных соревнований по парусному спорту вообще, а ряд обществ ограничивается проведением только отборочных соревнований в сборные команды с узким кругом участников.

В настоящее время имеются все условия для включения парусного спорта в программу Спартакиады народов СССР. Распространение парусного спорта в СССР значительно расширилось. Он культивируется почти во всех союзных республиках.

5. В процессе тренировочных занятий с широкой массой спортсменов-парусников недостаточно уделяется времени для тактической и технической подготовки.

Поэтому даже лучшие яхтсмены страны не располагают необходимым запасом разносторонних тактических приемов для ведения гонок на лавировке и на полных курсах, на старте и на финише, в защите и в нападении при обгонах; слабо владеют умением раскладывать галсы при изменении гидрометеорологической обстановки и особенно при заходах ветра

имеют низкую технику старта, не владеют точным расчетом взятия старта и выбора места для него, преждевременно выходят на линию старта и сбавляют ход или опаздывают занять наиболее выгодное положение на старте.

Требуется серьезная доработка слаженности экипажа яхт в работе на руле и на шкотах, в техническом выполнении поворотов как при перемене галсов, так и при огибании поворотных знаков, в постановке, несении и уборке дополнительных парусов, а также в управлении яхтами на полных курсах в целом.

6. Среди тренеров и спортсменов все еще существует недооценка значения систематического повышения общей физической подготовки как необходимой базы для достижения высоких результатов непосредственно по парусному спорту, вследствие чего не уделяется должного внимания физической подготовке в повседневной работе яхт-клубов и парусных секций. Мало проводится соревнований с членами яхт-клубов по таким видам спорта, как плавание, гребля, лыжи, спортивные игры.

7. Слабо поставлена работа в яхт-клубах со школьниками. Почти не проводятся юношеские соревнования по морскому спорту в городах и в яхт-клубах. Органы народного образования, советы Союза спортивных обществ и организаций и спортивные общества профсоюзов и ведомств не организуют при яхт-клубах детских спортивных школ по парусному спорту.

8. Не организована в институтах физической культуры подготовка кадров квалифицированных тренеров по парусному спорту с высшим физкультурным образованием.

Олимпийские игры явились серьезным экзаменом для наших спортсменов. На них отчетливо были видны отдельные недостатки, слабые места в развитии тех или иных видов спорта. XVII Олимпийские игры стали хорошей школой, весьма полезным уроком и по парусному спорту. ■

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ, ПЕРВЕНСТВО РОССИИ В КЛАССЕ «ФИНН»

Пироговское вдхр., 14.09.2008 – 20.09.2008

Официальные результаты, класс «Финн»

№	Парус №	Участник (ФИО)	Г.р.	Рэр	Гонки											Очки	Место
					гн.1	гн.2	гн.3	гн.4	гн.5	гн.6	гн.7	гн.8	гн.9	гн.10	гн.11		
1	УКР 1	Борисов Алексей	1983	МСМК	2	1	3	4	2	(28)	1	10	(ocs)	1	3	27,0	1
2	73	Семерханов Максим	1975	МСМК	5	(7)	2	1	4	1	7	1	1	6	(15)	28,0	2
3	б/н	Беспутин Константин	1987	НМС	6	3	8	5	6	5	2	6	5	(dnf)	(14)	46,0	3
4	707	Комиссаров Сергей	1987	НМС	9	4	(13)	6	8	3	8	2	2	(dsq)	9	51,0	4
5	114	Терешкин Дмитрий	1973	МСМК	4	13	4	19	(23)	(22)	6	4	4	4	4	62,0	5
6	9	Скорняков Эдуард	1980	МСМК	1	2	1	3	10	2	12	(dnf)	(dnc)	32	1	64,0	6
7	8	Чернов Евгений	1974	МСМК	(dsq)	5	10	13	3	9	13	15	11	(27)	10	89,0	7
8	49	Ларионов Егор	1989	1	24	14	(29)	(30)	1	7	5	7	26	3	5	92,0	8
9	55	Селиванов Алексей	1987	МС	10	10	(19)	(20)	11	4	11	16	15	7	8	92,0	9
10	57	Терпигоров Егор	1990	НМС	12	6	9	(18)	5	17	14	18	3	12	(19)	96,0	10
11	17	Кравченко Василий	1972	МС	11	(21)	6	14	12	12	19	(25)	6	8	12	100,0	11
12	4	Апухтин Михаил	1964	МСМК	8	11	7	(17)	15	16	(22)	9	8	13	16	103,0	12
13	77	Хорошилов Игорь	1962	МС	(dnc)	(dnc)	dnc	2	14	26	4	3	7	2	2	105,0	13
14	91	Сивенков Вячеслав	1991	НМС	14	20	(21)	11	18	15	(28)	11	10	10	21	130,0	14
15	21	Бутенко Владимир	1962	НМС	19	9	12	(22)	17	11	20	(29)	17	11	17	133,0	15
16	7	Рожков Виталий	1985	МС	3	12	5	8	16	6	3	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	143,0	16
17	41	Денинаев Феликс	1962	МС	7	16	(26)	7	(25)	23	23	23	16	15	13	143,0	17
18	5	Заботин Сергей	1956	МС	(38)	28	(36)	26	9	13	10	27	13	17	11	154,0	18
19	496	Лантионов Николай	1986	НМС	15	(32)	28	9	28	24	15	12	9	19	(dnf)	159,0	19
20	770	Щербанов Сергей	1987	НМС	22	(27)	11	25	26	8	16	8	24	22	(dnc)	162,0	20
21	18	Потапов Виктор	1947	ЗМС	13	(37)	(31)	21	21	10	18	20	19	14	26	162,0	21
22	УКР 21	Садчиков Антон	1989	НМС	20	26	17	(32)	30	(36)	26	13	23	9	7	171,0	22
23	УКР 2	Ефремов Илья	1987	НМС	18	22	15	28	(39)	39	(dnf)	14	25	5	6	172,0	23
24	6	Кистанов Аркадий	1994	НМС	25	25	(35)	(27)	20	25	17	5	18	16	23	174,0	24
25	3	Боровяк Алексей	1958	МСМК	21	24	25	10	13	(30)	(31)	17	20	24	20	174,0	25
26	22	Мансимов Виктор	1956	МС	(31)	17	16	29	27	14	9	26	21	20	(31)	179,0	26
27	701	Кухтеннов Евгений	1978	НМС	27	(34)	24	12	7	19	27	22	14	28	(30)	180,0	27
28	28	Козлов Виктор	1934	МС	(33)	19	18	15	19	(29)	25	19	22	21	28	186,0	28
29	411	Банько Александр	1966	МС	29	18	33	16	35	(37)	(dnf)	32	12	18	22	215,0	29
30	771	Полтанов Андрей	1968	НМС	26	23	14	(36)	(32)	31	24	24	29	26	24	221,0	30
31	33	Рожков Игорь	1975	НМС	32	(35)	34	24	24	21	(dnf)	31	27	25	25	243,0	31
32	11	Данилов Валентин	1936	МС	30	(39)	(40)	31	33	27	30	21	31	31	32	266,0	32
33	1111	Мартемьянов Александр	1970	МС	28	29	27	(37)	(37)	33	32	33	32	29	29	272,0	33
34	2	Механиков Вадим	1965	МС	36	15	23	39	22	20	29	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	274,0	34
35	31	Фролов Игорь	1965	МС	17	33	38	35	34	18	21	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	286,0	35
36	117	Кравченко Алесандр	1976	НМС	23	8	20	33	31	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	295,0	36
37	777	Щегельский Антон	1990	1	16	36	39	34	36	34	(dnf)	28	30	(dnc)	dnc	298,0	37
38	95	Ударцев Владимир	1968	1	34	38	30	38	29	38	(dnf)	34	33	(dnc)	dnc	319,0	38
39	71	Кляйман Леонид	1963	1	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	30	28	23	18	324,0	39
40	48	Котляров Роман	1972	НМС	39	31	32	23	38	35	(dnf)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	333,0	40
41	16	Иванов Евгений	1957	МС	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	40	dnf	dnf	34	30	27	356,0	41
42	74	Авдеев Юрий	1974	НМС	35	30	22	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	357,0	42
43	58	Шутовский Александр	1958	МС	37	40	37	40	(dnf)	32	(dnf)	dnc	dnc	dnc	dnc	366,0	43
44	14	Хоперский Олег	1959	ЗМС	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	405,0	44





ПОБЕДИТЕЛИ И ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА РОССИИ МАСТЕРС

2008			
1	Апухтин Михаил	Мастерс	1964
2	Хорошилов Игорь	Мастерс	1962
3	Бутенко Владимир	Мастерс	1962
1	Николаев Александр	Гранд-Мастерс	1958
2	Боровяк Алексей	Гранд-Мастерс	1958
3	Заботин Сергей	Гранд-Мастерс	1956
1	Потапов Виктор	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
2	Козлов Виктор	Легенда	1934
3	Данилов Валентин	Легенда	1936

2009			
1	Хорошилов Игорь	Мастерс	1962
2	Бутенко Владимир	Мастерс	1962
3	Деникаев Феликс	Мастерс	1962
1	Заботин Сергей	Гранд-Мастерс	1956
2	Боровяк Алексей	Гранд-Мастерс	1958
3	Максимов Виктор	Гранд-Мастерс	1956
1	Спраг Генри	Гранд-Гранд-Мастерс	1945
2	Балашов Андрей	Гранд-Гранд-Мастерс	1946
3	Заковоротный Валерий	Гранд-Гранд-Мастерс	1945
1	Козлов Виктор	Легенда	1934
2	Данилов Валентин	Легенда	1936

2010			
1	Хорошилов Игорь	Мастерс	1962
2	Худяков Олег	Мастерс	1970
3	Марчевский Алексей	Мастерс	1968
1	Заботин Сергей	Гранд-Мастерс	1956
2	Петрига Михаил	Гранд-Мастерс	1957
3	Корячкин Николай	Гранд-Мастерс	1956

1	Потапов Виктор	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
2	Половинкин Юрий	Гранд-Гранд-Мастерс	1949
3	Горбачев Владимир	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
1	Данилов Валентин	Легенда	1936
2	Козлов Виктор	Легенда	1934

2011			
1	Хорошилов Игорь	Мастерс	1962
2	Лаухтин Александр	Мастерс	1971
3	Деникаев Феликс	Мастерс	1962
1	Боровяк Алексей	Гранд-Мастерс	1958
2	Петрига Михаил	Гранд-Мастерс	1957
3	Заботин Сергей	Гранд-Мастерс	1956
1	Половинкин Юрий	Гранд-Гранд-Мастерс	1949
2	Потапов Виктор	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
3	Горбачев Владимир	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
1	Козлов Виктор	Легенда	1934
2	Данилов Валентин	Легенда	1936

2012			
1	Кравченко Василий	Мастерс	1972
2	Лаухтин Александр	Мастерс	1971
3	Марчевский Алексей	Мастерс	1968
1	Деникаев Феликс	Гранд-Мастерс	1962
2	Хорошилов Игорь	Гранд-Мастерс	1962
3	Касатов Александр	Гранд-Мастерс	1962
1	Половинкин Юрий	Гранд-Гранд-Мастерс	1949
2	Потапов Виктор	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
1	Козлов Виктор	Легенда	1934
2	Данилов Валентин	Легенда	1936

РЕГАТЫ В КЛАССЕ «ФИНН» В 2014 ГОДУ

№№ пп	Наименование мероприятия	Сроки проведения, включая дни приезда и отъезда	Место проведения
1	ISAF Sailing World Cup Miami	25.01.2014 – 01.02.2014	Miami, USA
2	ISAF Sailing World Cup Palma	29.03.2014 – 05.04.2014	Palma de Majorca, Spain
3	Геленджикская регата	10.04.2014 – 14.04.2014	г. Геленджик, Россия
4	ISAF Sailing World Cup Hyeres	19.04.2014 – 26.04.2014	Huyeres, France
5	Garda And Trentino Olympic Week	07.05.2014 – 11.05.2014	Riva del Garda, Italy
6	Регата памяти Александра Новикова	09.05.2014 – 12.05.2014	г. Таганрог, Россия
7	Чемпионат Европы	10.05.2014 – 19.05.2014	La Rochelle, France
8	Открытый Весенний Кубок Московской ассоциации яхт класса «Финн»	16.05.2014 – 19.05.2014	Moscow, Russia
9	Delta Lloyd Regatta	20.05.2014 – 24.05.2014	Medemblik, Netherlands
10	Сочинская регата — Финал Кубка России в ОК	27.05.2014 – 02.06.2014	г. Сочи, Россия
11	Чемпионат мира «Финн-Мастерс»	06.06.2014 – 13.06.2014	Sopot, Poland
12	Поволжская регата	22.06.2014 – 29.06.2014	Тольятти, Россия
13	XVIII Международная Московская традиционная парусная регата	29.06.2014 – 05.07.2014	Moscow, Russia
14	Открытый Хрустальный Кубок Московской ассоциации яхт класса «Финн»	12.07.2014 – 14.07.2014	Moscow, Russia
15	Международный университетский кубок по парусному спорту	19.08.2014 – 24.08.2014	Moscow, Russia
15	Сибирский Кубок	22.08.2014 – 25.08.2014	Красноярск
17	Открытый чемпионат Российской ассоциации яхт класса «Финн» Open Russian 2013	26.08.2014 – 01.09.2014	Moscow, Russia
18	Чемпионат Мира Finn Gold Cup	01.09.2014 – 13.09.2014	Santander, Spain
19	Чемпионат Европы «Финн-Мастерс»	03.09.2014 – 07.09.2014	Балатон, Венгрия
20	Открытый чемпионат содружества «Финн-Мастерс» 2014	09.10.2014 – 13.10.2014	г. Севастополь, Украина
21	Черноморская регата	21.11.2014 – 29.11.2014	г. Сочи, Россия

РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЯХТ КЛАССА «ФИНН»

Авдеев Юрий	18.11.1974	Москва
Акулиничев Сергей	31.12.1994	Московская область
Александров Алексей	1963	Москва
Алексеев Валерий	04.04.1951	Сочи
Алферов Борис	06.06.1964	Северск
Апухтин Михаил	31.03.1964	Москва
Аскарон Вячеслав	1958	Новосибирск
Асташев Андрей	06.04.1963	Москва
Асташев Юрий	06.04.1963	Москва
Ахраменко Дмитрий	05.06.1970	
Байдаков Валерий	18.04.1976	Адлер
Балашов Андрей	22.03.1946	
Баньо Александр	21.04.1966	Москва
Барановский Василий	10.04.1968	Москва
Барцев Виктор	26.01.1974	Железногорск
Безменов Василий	18.08.1971	Москва
Безменов Глеб	1995	Москва
Беспутин Константин	11.06.1987	Челябинск
Билль Андрей	20.07.1960	Москва
Бирюков Михаил	1985	Орел
Бобров Николай	1996	Москва
Богданов Владимир	16.02.64	
Боев Леонид	1975	Москва
Болотин Сергей	1954	Москва
Бондаренко Дмитрий	20.04.1978	Тольятти
Борисов Олексий	01.06.1983	Севастополь
Боровяк Алексей	05.11.1958	Москва
Бородулин Андрей	1993	Челябинск
Будников Борис	16.02.1942	Москва
Бундюк Валерий	16.09.1960	Никополь
Буркалов Владимир	17.10.1955	Санкт-Петербург
Бутенко Владимир	19.02.1962	Москва
Буянас Вячеслав	1964	Унжур
Быков Михаил	21.06.1961	Челябинск
Ванин Сергей	04.12.1957	Москва
Васильев Александр	1996	Железногорск
Владимиров Илья	1966	Москва
Воейков Владимир	10.02.1958	Рыбинск
Воловик Владимир	1993	Москва
Воловик Дмитрий	1969	Москва
Володин Владимир	15.08.1976	Москва
Волошин Андрей	16.07.1965	Таганрог
Воробьев Юрий	02.02.1959	Великий Новгород
Воронцов Илья	23.04.1985	
Воцценников Анатолий	10.05.1964	Москва
Галанцев Владимир	1952	Челябинск
Ганженко Алексей	26.05.1974	Сочи
Гобельнов Михаил	24.10.1968	Новосибирск
Горбачев Владимир	25.11.1947	Саратов
Гореликов Петр	16.12.1931	Санкт-Петербург
Грамотчиков Георгий	28.07.1995	Орел

Григорин-Рябов Александр	09.11.1961	Москва
Гришунин Александр	03.11.1988	Саратов
Гусенко Андрей	11.03.1988	Украина
Гусенко Валерий	11.08.1946	Украина
Данилов Валентин	01.09.1936	Москва
Дегтярев Юрий	13.06.1937	Москва
Деникаев Феликс	10.04.1962	Москва
Денисенко Илья	07.09.1965	Москва
Дубенко Анатолий	18.02.1968	Дивногорск
Джура Евгений	23.03.1973	
Елисеев Александр	14.08.1991	
Елисеев Владимир	27.07.1967	
Елфимов Евгений	02.10.1980	
Елчшев Сергей	27.11.1981	Артем
Епифанов Олег	1969	Озерск
Ермилов Владимир	24.07.1953	
Животовский Алексей	1981	Москва
Заботин Иван	1991	Москва
Заботин Сергей	06.03.1956	Москва
Заботина Маргарита	28.09.1955	Москва
Заковоротный Валерий	26.06.1945	Владивосток
Зворыгин Анатолий	1987	Челябинск
Зворыгин Валерий	1964	Челябинск
Зыкова Элина	1962	Красноярск
Иванов Евгений	20.08.1957	Москва
Иванов Сергей	1974	Новосибирск
Измestьев Иван	13.07.1989	Тольятти
Исаев Афанасий	1978	Красноярск
Исаева Марта	10.03.1937	
Истомин Евгений	20.07.1950	Москва
Иццюк Александр	1956	Новосибирск
Калганов Артем	15.12.93	Москва
Калмыков Евгений	01.05.1965	
Каптюхин Тимофей	01.01.1992	Тольятти
Каралюс Донатас	27.04.1979	Каунас
Карлак Денис	18.07.1986	
Карлак Игорь	04.08.1961	
Касатов Александр	04.03.1962	Москва
Кистанов Арнадий	01.04.1994	Москва
Клейко Максим	1964	Новосибирск
Ключников Денис	10.08.1971	Москва
Кляйман Леонид	19.10.1963	Москва
Кляцкин Константин	31.08.1965	Москва
Ковалев Николай	26.11.1952	Ростов-на-Дону
Коваленко Владимир	24.05.83	Новосибирск
Коваленко Сергей	23.09.1961	Новосибирск
Козлов Виктор	28.09.1934	Москва
Комаров Павел	14.04.1971	Сочи
Комиссаров Сергей	03.12.1987	Московская область
Копылов Роман	20.01.66	Бердск

Корчагин Михаил	11.10.64	Москва
Коршинов Анатолий	21.01.93	Азов
Корячкин Николай	08.05.1956	Таллин
Котляров Роман	17.11.1972	Таганрог
Котляров Денис	27.07.1995	Санкт-Петербург
Котляров Артур	28.04.1996	Санкт-Петербург
Кравченко Василий	20.10.1972	Москва
Кравченко Александр	16.03.1976	Москва
Крупенин Валерий	17.08.1982	
Крутских Владимир	24.04.1973	Москва
Кубрак Алексей	13.01.1966	Дивногорск
Кудрицкий Анатолий	25.08.1975	Москва
Кузнецов Юрий	10.12.70	
Кульнов Олег	01.03.1967	Шексна
Кулюкин Александр	09.02.1973	Тольятти
Кухтенков Евгений	13.05.1978	Москва
Лактионов Николай	25.12.1986	Москва
Ланский Никита	1973	Дивногорск
Ларин Юрий	17.04.1942	Таганрог
Ларионов Егор	04.01.1989	Москва
Лаухтин Владимир	28.06.1946	Ростов-на-Дону
Лаухтин Александр	19.01.1971	Ростов-на-Дону
Лашук Константин	06.09.1987	
Лузан Кирилл	29.09.95	
Макаров Александр	1960	Челябинск
Макогонов Александр	15.06.1964	Бердск
Максимов Виктор	28.06.1956	Москва
Маликов Александр	08.03.74	Москва
Малышев Дмитрий	05.09.1968	Москва
Малюта Сергей	16.11.1976	Одесса
Манкин Валентин	19.08.1938	
Марук Александр	27.12.1970	Москва
Марчевский Алексей	25.12.1968	Таганрог
Маханек Ян	05.01.1967	Москва
Мельников Кирилл	17.02.1995	Московская область
Меркулова Наталия	03.08.1966	Тольятти
Механиков Владимир	16.07.1965	Таганрог
Молчанов Виталий	1977	Железногорск
Москалев Алексей	1997	Москва
Наймушин Алексей	14.06.1965	Дивногорск
Николаев Александр	01.04.1958	Москва
Николаев Александр	01.01.1994	Тольятти
Новиков Александр	20.05.1965	Ростов-на-Дону
Новиков Олег	1963	Красноярск
Орешкин Станислав	06.03.1952	Москва
Павлов Владимир	05.03.1952	Новороссийск
Пенин Максим	1998	Красноярск
Петрига Михаил	14.04.1957	Москва
Петров Алексей	02.12.1986	
Петров Дмитрий	17.11.1973	Тольятти
Пильгунов Виктор	11.10.93	Долгопрудный
Половинкин Юрий	19.06.1949	Москва
Полонский Тимур	05.04.85	Киев
Поляков Николай	14.06.1951	Москва
Попов Сергей	03.03.1965	Железногорск
Потапов Виктор	29.03.1947	Московская область
Потапов Иван	1998	Москва
Потапов Яков	06.11.1973	Москва
Потапов Виктор	03.06.1993	Московская область

Прибылов Владимир	28.01.46	Москва
Разувалов Борис	24.12.72	Красноярск
Разумов Сергей	20.05.1955	Железногорск
Рей Сергей	07.05.1969	Москва
Родыгин Сергей	22.03.59	Бердск
Рожков Игорь	02.04.1975	Санкт-Петербург
Рожков Денис	1985	Таганрог
Рожков Виталий	27.02.1985	Таганрог
Садчиков Антон	23.03.1989	Севастополь
Селиванов Алексей	19.09.1987	Краснодар
Селиванов Павел	03.07.1995	Челябинск
Семерханов Максим	01.08.1975	Москва
Сивенков Вячеслав	01.07.1991	Москва
Симанин Алексей	04.03.1969	Москва
Синицын Александр	03.04.1984	Москва
Сирелли Ланфранко	30.05.59	Италия
Снозобцев Георгий	21.05.1991	Братск
Скорняков Эдуард	16.10.1980	Москва
Слободов Глеб	10.07.1986	
Соленный Владимир	05.04.1991	Киргизстан
Сомов Сергей	24.04.1966	Железногорск
Сорокин Виктор	16.08.1959	Краснодар
Стаценко Владимир	18.08.1984	Великий Новгород
Степанов Сергей	17.11.1973	
Степушин Антон	1989	Новосибирск
Терешкин Дмитрий	14.05.1973	Саратов
Терлигорьев Егор	30.05.1990	Москва
Токовой Юрий	10.03.1964	Греция
Ударцев Владимир	27.08.1968	Железногорск
Филлипов Виктор	11.12.1991	
Форсов Анатолий	1948	Озерск
Фотев Александр	05.03.1970	Одесса
Фролов Игорь	26.05.1965	Таганрог
Хайду Балаш	27.05.1975	Будапешт
Харитонов Денис	13.12.1965	Москва
Харитонов Николай	05.02.1995	
Ходыкин Роман	27.08.1977	
Хоперский Олег	26.05.1959	Москва
Хорошилов Игорь	26.01.1962	Москва
Христофоров Антон	24.05.1992	Московская область
Худяков Олег	21.10.1970	Москва
Цветков Владимир	20.12.91	Москва
Чернов Евгений	31.01.1974	Москва
Чариков Алексей	31.01.1947	
Чирков Арнадий	03.04.1958	Красноярск
Чухров Леонид	30.07.1960	Бердск
Чучелов Александр	26.04.1936	Таллин
Шавло Вячеслав	11.02.1963	
Шарашкин Юрий	22.09.1932	
Шевченко Алексей	1997	Железногорск
Шевченко Валерий	22.06.1972	Железногорск
Шнырь Лев	1971	Москва
Шутовский Александр	13.04.1958	Москва
Щербakov Сергей	1987	Долгопрудный
Яковин Сергей	03.05.1971	Адлер
Яницкий Андрей	04.10.1991	Тольятти
Яцкевич Алексей	25.05.67	Новосибирск
Яцкевич Сергей	1959	Новосибирск
Яцук Михаил	1998	Красноярск



Василий Кравченко



Лариса Ларионова



Петр Крейнин



Роберт Дивз



Алексей Коноплев



Анна Героева



Роман Котляров



Ксения Королёва



Сергей Антипов



Елена Бекетова



Михаил Крылов

В календаре использованы фотографии:

Пронина Андрея, Коновалова Алексея, Коноплева Алексея, Героевой Анны, Ларионовой Ларисы, Крейнина Петра, Дивза Роберта (Deaves Robert), ClaireADB, а также из личных архивов Гореликова Петра Васильевича и архивов Международной ассоциации класса «Финн» и Российской ассоциации класса «Финн»

материалы:

журнала «Daily Sails»
сайта Французской Ассоциации яхт класса Финн

Интервью записали:

Котляров Роман, Котлярова Елена, Кравченко Василий

Подбор технических статей:

Антипов Сергей, Кравченко Василий

Переводы статей из международных источников:

Федоров Андрей, Кравченко Василий

Дизайн и верстка:

Крылов Михаил

Выпускающий редактор:

Королёва Ксения

Помощь в издании календаря:

Бекетова Елена

Календарь подготовлен и издан Василием Кравченко

Copyright 2013: Все права на публикацию и воспроизводство материалов данного календаря, за исключением статей из внешних источников, принадлежат МОО «Ассоциация яхт класса «Финн».

