

# ФИНН

один парус

одна душа

одна мечта

одна цель



*DevotiSailing*  
R U S S I A

Докажи себе! Докажи всем! Чего ты на самом деле стоишь!

**ДЛЯ ЗАМЕТОК**





*Дорогие Друзья!*

*Мы рады приветствовать вас в Москве на Открытом Чемпионате Российской Ассоциации Класса Финн – Open Russian 2010.*

*Говорят, что событие сильно не тем бюджетом, который в него вкладывают, а людьми, которые его делают. Также есть и другая мудрость – истинные произведения получаются только тогда, когда идут от сердца.*

*Данная регата отличается от многих других тем, что делается для спортсменов и самими спортсменами и на бюджет, собранный самими спортсменами. Здесь мы пытаемся реализовать наши и ваши идеи по оптимизации организации парусных соревнований и событий с тем, чтобы они работали на развитие массового спорта, популяризации класс Финн и воспитания молодого поколения в правилах хороших парусных традиций. Поэтому мы открыты для любых Ваших идей, предложений и, конечно – любой Вашей помощи и участия в организации процесса.*

*Как водится, к регате готовится буклет. Однако в этом году мы решили пойти несколько шире – отразить здесь не только информацию по соревнованиям, но и выложить небольшую часть большого уникального материала - того, что собрано у нас о наших ветеранах в классе «Финн», о сегодняшнем состоянии класса «Финн» в России - показать, что класс «Финн» в России держится и силен не имеющейся где-то материальной частью, а теми людьми – энтузиастами, которые вкладывают свое личное время, средства, опыт и умение в поддержание и развитие класса «Финн». Надеемся, что эта информация поможет найти силы и подскажет пути тем, кто желает развить класс «Финн» в своем регионе, а также – свяжет и объединит всех единомышленников в России.*

*Мы благодарны Вам за то, что Вы помогаете нам своим участием, идеями, опытом и общей атмосферой духа единения и братства, который является отличительной маркой класса «Финн». Желаем хорошего ветра, интересной и красивой спортивной борьбы на дистанции и оставаться в классе Финн как можно больше!*

*Московская Ассоциация Класса Финн*

**ВМЕСТЕ МЫ — СИЛА!**





*Дорогие мои финнисты, юные и ветераны, с которыми я отгонялся десятки регат и сотни гонок! Россия всегда славилась своими талантами в парусе. И в это нелегкое время, я думаю, что они продолжают славу Хоперского, Балашова, Потапова. От всей души я желаю успеха Чемпионату, чтобы он прошел в упорной честной спортивной борьбе, счастья, здоровья и долгих лет жизни всем яхтсменам.*

***Ваш Валентин Манкин.***



*Дорогие Российские Финнисты!  
Мои старые друзья!*

*Я очень рад встретить вас по случаю юбилейной, посвященной 60-летию класса «Финн» регате в Москве. Мне очень приятно, что вы очень хорошо подготовились к этой регате. Это очень важный год в истории класса «Финн». Россия всегда была в лидерах международного Финнистского движения. Это историческая парусная страна. За прошедшие годы вы вырастили много талантливых успешных гонщиков в классе «финн».*

*Я желаю всего самого лучшего вашей регате и надеюсь, что сам смогу лично к вам присоединиться.*

***Ваш, Балаш Хайду,  
президент Международной Ассоциации  
класса Финн.***





*Уважаемые участники Открытого Чемпионата Российской Ассоциации класса «Финн» 2010!*

*От всей души поздравляю Вас с началом соревнований.*

*Уже в пятый раз в Москве соберутся сильнейшие российские и зарубежные «финнисты» разных поколений, чтобы разделить азарт борьбы, помериться силами с соперниками и повидать старых друзей.*

*Радует то, что в России есть настоящие энтузиасты парусного спорта, люди с активной жизненной позицией, благодаря которым в нашей стране живет и развивается парус, и, в частности, класс «Финн» - один из самых массовых у нас олимпийских классов.*

*Чемпионат Российской Ассоциации класса «Финн» 2010 станет знаменательным событием для всего Российского парусного спорта.*

*Желаю всем участникам попутного ветра и семь футов под килем!*

*С уважением,  
Президент Приморской краевой  
общественной организации  
Федерация парусного спорта*

**Михаил Ермаков**





**Генри Спраг (США), Чемпион Мира в классе Финн 1974 г. и многократный призер других Чемпионатов Мира:**

«Это было для меня особенное время, так как я думал, что здесь каждый гонщик старается обогнать меня лично, и мы не могли общаться из-за языкового барьера. Но в конце концов я до сих пор чувствую большую поддержку от моих соперников, я получил большое удовольствие оказавшись среди них, также я получил большое удовольствие от высокого уровня мастерства моих соперников. Я думаю, что вам очень повезло, что вы можете тренироваться в условиях сильно изменяющегося по направлениям ветра, так как это очень трудно гоняться в заходистом ветре. Вы имеете возможность учиться – как надо ходить при заходах ветра. Поэтому я думаю, что благодаря этому вы так успешны. Большое вам всем спасибо за то прекрасное время, которое я провел с вами.»



**Балаша Хайду (Венгрия), президент Международной Ассоциации Класса Финн (перед этим Балаш только что приехал с Чемпионата Венгрии в классе Финн, где он выиграл регату):**

«Мне было очень приятно приехать на открытый Чемпионат России 2009 года. Я встретил здесь выдающихся спортсменов, знаменитых на весь Мир в классе Финн, большое число гонщиков – 60 участников регаты, увидел очень хорошую организацию в Московской Парусной Школе. Я очень рад увидеть развитие класса Финн в России, в Москве, и я думаю, что в ближайшие годы это развитие продолжится, и все те энтузиасты и добровольцы, отдающие свое свободное время, вкладывающие свои средства в Ассоциацию Класса Финн и развитие класса Финн продолжают свою работу и найдут новых соратников и помощников. Большое спасибо вам всем за профессионально организованное событие в классе Финн и теплое гостеприимство. До встречи на следующем Чемпионате России! Поскольку Ваш Чемпионат открытый, в следующем году я обязательно постараюсь сам лично принять участие в Открытом Чемпионате России в классе Финн уже как гонщик. Большое спасибо!»



**Леонид Кляйман, вице-президент Московской Ассоциации класса Финн по международным вопросам:**

7 счастливых дней было у меня этой осенью, которые я буду вспоминать теперь с благодарностью... Это были дни Чемпионата России в классе Финн 2009 года.

Одно из самых ярких впечатлений за всю мою парусную жизнь – это переход из ЭШВСМ в я/к «Пирогово» вечером во вторник, после обмера. Затихающий на закате ветер, уходящее за горизонт солнце, подсвеченные красным закатом паруса, практически бесшумно скользящие по гладкой воде в полутьме 3 финна. Ходил по ночам на Онеге на крейсерской яхте, но вот чтоб на финне ночью – это было первый раз в жизни. Пришли уже в полной темноте, на рулях, в воздухе ни шевеленья.

И полный контраст с этой умиротворяющей картиной - следующие дни острой борьбы, ветер до 5-ти баллов, кипящая вода, грохот парусов на поворотах. Доказать себе, доказать всем, что ты можешь не просто справляться с лодкой, но и думать по ходу гонки, что следишь за курсом и ветром, следишь за тем, чтобы не нарушать правила, что понимаешь, где соперники и почему на этом галсе ты оказался впереди, а вот на этом в...

А вечером, в пятницу, встреча и ужин с Президентом Всемирной Ассоциации класса Финн. И надо представлять нашу страну, нашу Ассоциацию, вести политически правильную беседу, а наш Прези-

дент спит, пристроил голову меж рук и спит прямо сидя за столом, поскольку поел, пригрелся, а главное сильно устал и от гонок, и от решения кучи организационных проблем. Хорошо что всемирный Президент тоже финнист и на самом деле вполне свой парень.

А в воскресенье все как-то быстро завершилось, остались силы, осталось желание, но все 11 гонок уже позади и занятое место конечно значительно лучше, чем в прошлом году, но и не так хорошо, как уже складывалось по ходу...

На закрытии Чемпионата пришло понимание, что мы все стали частью большого уникального события. Класс Финн возрождается, связь поколений восстанавливается, побеждают действительно сильнейшие, но конкуренция растет и это есть залог того, что наши шансы на медали на чемпионатах растут.







**Михаил Петрига, вице-президент Московской Ассоциации класса Финн:**

Впервые после почти тридцатилетнего перерыва я встретился на дистанции со своим первым шкотовом на «кадете» Александром Николаевым; с Сергеем Заботиным мы выросли в одном дворе и с 1971 года занимались в ДЮСШ уже не существующего яхт-клуба «Труд». Тяжелые «финны» 1970-х с металлическими, а то и с деревянными, мачтами и дакроновыми парусами сильно отличались от современных лодок, но дух гонок, конечно, остался. И когда смотришь в счастливые глаза Андрея Балашова, Валерия Заковоротного и Виктора Козлова, понимаешь, что «финн» - это лучшее, что было, и я надеюсь, будет в нашей жизни.



**Валерий Заковоротный, 3-х кратный призер Чемпионата СССР в классе Финн, многие годы член сборной СССР в классе Финн**

Решение принять участие в Открытом Чемпионате России в классе Финн, посвященный 60-летию уникальной Олимпийской одиночки созрело у меня не сразу, ведь от момента моего последнего выступления в классе Финн прошло более 30 лет, и то, что я увидел, превзошло мои ожидания: участники Чемпионата из Соединенных Штатов (из Сан-Диего), из Эстонии, из Литвы и из разных регионов России заставило меня задуматься, а именно 60 гонщиков – это такая сила! Прodelана огромная работа оргкомитета регаты, который за 3 месяца прислал приглашение на участие в регате. Я очень благодарен национальному секретарю Российской Ассоциации класса Финн Василию Кравченко, который сочетал и оргработу, и участие в Чемпионате. Чемпионат уникален тем, что возрастной ценз участников был от 14-ти до 75 лет: это Котляров Денис 1995 года рождения, Виктор Козлов 1934 года рождения – разница – 61 год, Так в одной из гонок на фордевинде Денис Котляров кричит мне: «Ну ты, дедушка, и идешь! Какой у тебя вес?» Я отвечаю: «За сотню. А у тебя?» - «В 2 раза меньше – 64». Я ему говорю: «Это столько, сколько мне лет». Радует то, что среди гонщиков существуют такие династии как Потаповы: выступают Виктор Яковлевич, мой друг и коллега, с которым мы долгие годы гонялись, гоняется вместе

с сыном и внуком – тоже Виктором Яковлевичем. Мне понравилось, что у ответственного секретаря Ассоциации подобрана очень сильная команда – это яхтсмены, за плечами которых не один десяток лет совместной работы, дружбы и парусных гонок: Петрига Михаил, Леонид Кляйман, Сергей Заботин - это и есть общественные тренеры, с которых нужно брать пример, и они это делают с успехом. Хотелось бы пожелать на поприще сохранения и развития класса Финн, как олимпийского класса, большого успеха.





**Владимир Ударцев, лидер сборной Сибири в классе Финн (г. Красноярск) и неизменный участник всех мероприятий в классе Финн:**

. Москва дает возможность ощутить уровень большого спорта. Новые финны, высококласные соперники, легенды советского спорта и крутой нрав московского ветра, такой драйв – это долгожданный подарок для истосковавшихся по настоящим гонкам яхтсменов. Полученный заряд на Чемпионате заставляет нас возрождать парусный спорт на наших водных просторах в Красноярске. Что мы с удовольствием и делаем.

#### **Наталья Меркулова, тренер из Тольятти**

«Больше всего на Чемпионате поразила организация всего мероприятия. Не было ни одного пункта в соревновании, где была бы заминка, срыв или неподготовленность. К принятию спортсменов было готово все, и база, и столовая с гостиницей, и склады с яхтами, и судейский аппарат.

Очень радовал секретариат соревнования: яхты еще достают с воды, а предварительные протоколы уже на доске информации.

Особенная благодарность мерительному комитету за четкую организацию обмера.

Особенно хочется отметить коллектив спортсменов, собравшихся на этом соревновании. Вот уж действительно класс финн - спорт настоящих мужчин. Все, что делали спортсмены, все делали с чувством собственного достоинства. На слипе царил атмосфера открытости и взаимопомощи.

Чемпионат в целом оказался большим праздником, с большим количеством высококласных гонок и с феерическим закрытием регаты.»





## КЛАСС «ФИНН» - СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН

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

Сейчас Вы мало где найдете яхтсменов, которые так или иначе не столкнулись в своей жизни с небольшим парусным швертботом – одиночкой с двумя голубыми волнами на парусе – яхтой класса «Финн». Эта замечательная яхта вошла в нашу жизнь 60 лет назад и стала не просто еще одной олимпийской дисциплиной, а эпохальным событием в мировом парусном сообществе, объединив и выкристаллизовав вокруг себя уникальное сообщество и атмосферу единого братства активных деятельных атлетически подготовленных яхтсменов.

Порой задаешь себе вопрос – а почему меня притягивает именно класс «Финн»? И тут наваливается масса аргументов, из которых порою сложно выбрать главный – каждый находит здесь свое: прекрасная мореходность, благодаря которой опытный финнист не побоится выйти в самую сложную погоду, множество настроек и возможностей для экспериментов при достаточно жестких правилах класса, ставящих гонщиков в равные условия, чувство независимости, когда ты на своей лодке без завязки на кого-либо можешь самостоятельно тренироваться, искать, готовиться и участвовать в соревнованиях, и твой результат, твоё движение к цели напрямую зависят от того, сколько ты лично вложил в это времени, сил и самоотдачи.

**Наверное, успех класса Финн сложился из того, что Финн – это одиночка, требующая одновременно и хороших физических атлетических данных, и парусного мастерства и самоотдачи, а также – уникальный универсальный класс, позволяющий конкурировать спортсменам самого широкого спектра сложений и возрастов. Эти два фактора делают класс Финн определенным мериллом, с помощью которого можно максимально достоверно проверить свои амбиции, понять – ЧЕГО ТЫ РЕАЛЬНО СТОИШЬ САМ НА САМОМ ДЕЛЕ.**

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

# КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!



### Как все начиналось:

Все началось в 1948 г., когда Финская парусная ассоциация принимала решение, на каком типе яхт лучше выступить в Олимпийских играх 1952 года в Хельсинки. Ввиду отсутствия хорошей яхты в Скандинавии, был запущен конкурс конструкторских решений, нацеленный на отбор лодки-одиночки, который можно было бы использовать, прежде всего, для межскандинавских соревнований, но мог бы пригодиться и на Олимпиаде.

Шведский конструктор каноэ Рихард Сарби подал для участия в конкурсе свою конструкцию, и хотя сначала ее не отобрали, самого Сарби пригласили принять участие в испытательных гонках, поскольку к тому времени он уже построил прототип и назвал его «Fint».

Тогда провели несколько пробных серий, и 15 мая 1950 г. Финская парусная ассоциация отобрала одну из яхт в качестве Олимпийского ялика и назвала его «Финн», так как олимпиада проводилась в Финляндии.

### **Рассказывает Валентин Данилов:**

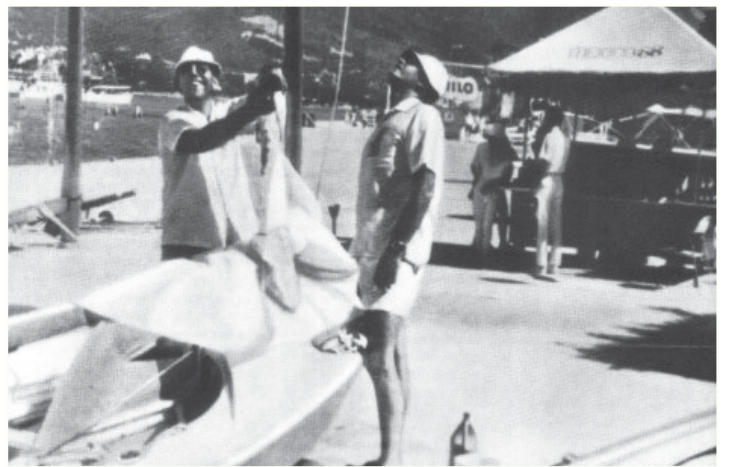
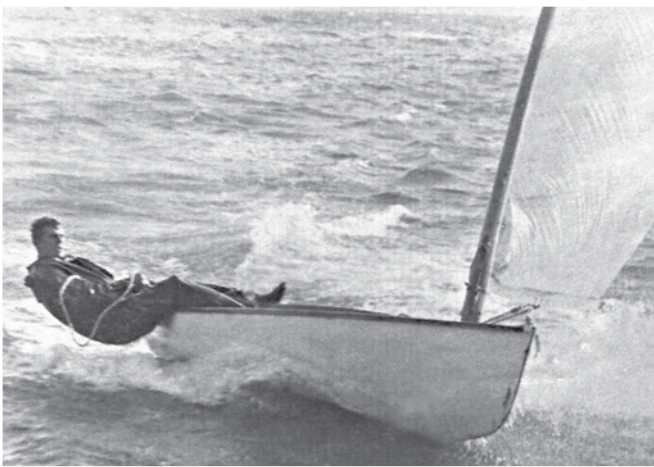
Как выглядели первые «Финны»?... С уверенностью могу сказать, что это судно словно было сделано для истязания яхтсмена, севшего в него и отошедшего от пирса.

Близость деревянной «дубовой» мачты к носу очень часто приводила к тому, что «Финн» переворачивался у пирса при попытке рулевого пройти по палубе в кокпит.

Корпус не имел емкостей для обеспечения плавучести и не тонул при переворачивании только потому, что был деревянным. Мачта была закреплена в стационарных оковках на палубе и в степсе, и не допускала регулировки её наклона. Парус поднимался проходящим внутри мачты стальным фалом с помощью маленькой лебедки, которая могла стопориться в любом промежуточном положении. –Так было сделано для того, чтобы имелась возможность поднимать парус не до верхней марки и благодаря этому «брать рифы». Да, Да! На «Финне» тогда в свежий ветер даже на воде можно было «брать» и «отдавать» рифы, наматывая парус на гик, который свободно вставлялся в прямоугольную прорезь в мачте. Для этого гик был оснащен ракс-бугелем (кто теперь знает, что это такое?), к которому







**КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!**





крепился блок гика-шкота и конец шкота. Посреди бимса (!!!) находился рым (о погоне и каретке тогда никто не знал), к которому крепился другой блок гика-шкота. Третий рым находился (как и сейчас) на килевой доске. Теперь легко представить, как выглядел парус в лавировку и как работал в свежий ветер, тем более, что галсовый и шкотовый углы паруса крепились к гикку намертво. Кроме фала и гика-шкота из бегучего такелажа были только крепившиеся в щелевых стопорах на бимсе шверт-тали, таскавшие почти пудовый стальной шверт. Никаких других дельных вещей не было. Вооруженный «Финн» весил около 150 кг.

Теперь самое главное. Откренок не было, и рулевой, свесившись за борт для откренивания, цеплялся под бимс подъемом ближней к нему ноги и так висел на острых курсах. Откренивать на полных курсах было нельзя. Но это еще не всё. По краю кокпита проходил возвышавшийся на 10 мм над палубой край примыкавшего к палубе под прямым углом комингса, причи-

нявшего нестерпимую боль икроножным мышцам во время откренивания. «Сосалок» (изобретенных позже теми же финнистами устройств для автоматического отсоса воды из корпуса) не было. Для откачивания поступавшей в кокпит забортной воды имелся ковшик с более чем метровой ручкой. Представьте себе рулевого, висящего в свежий ветер за бортом, держащего шкот в зубах и отчерпывающего ковшиком воду с подветренного борта. Теперь боритесь с ветром и соперниками! Для полноты картины последнее: как было сказано выше, гик вставлялся в прямоугольную прорезь в мачте и мог перемещаться в вертикальном положении на угол до  $10^\circ$ . Оттяжки гика, разумеется, не было. По этой причине на полных курсах гик смотрел «в небо», центр парусности на полных курсах перемещался вперед и в отсутствие откренок при налетевшем сзади порыве ветра удержать «Финн» от переворачивания через нос было очень трудно.

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

Два слова о парусах. Первые паруса были сшиты из х/б ткани (типа ткани на тогдашних туристских штормовках) и не имели окна. На поднятые новые паруса было страшно смотреть, в особенности, когда они намокали. Новые паруса надо было «выхаживать». В средний ветер (без дождя) ставили парус и ходили только в галфвинд не менее 20 часов, после этого, слегка намочив парус, ходили в галфвинд еще часов 10. Только после такой процедуры можно было идти в гонку и рассчитывать на результат.»

Тем не менее, несмотря на все тогдашние сложности хождения на яхте класса Финн, Рихард Сарби ввел определенную революционную идею, предопределившую успех класса Финн – мачта не крепилась жестко вантами к корпусу, а свободно вращалась, удерживаясь в 2-х точках - степсом у шпора мачты и пярнетсом у палубы. Благодаря этому элементу впоследствии мачта эволюционировала от жесткой вертикальной конструкции к гибкой, и уже на скорость заработал не один парус, а пара «мачта-парус», что открыло огромное пространство для дальнейшего совершенствования ходовых качеств яхты. Тут огромную роль стал играть и прогиб мачты, как продольный, так и поперечный, и ее упругость, и соответствие формы паруса прогибу мачты. Отклик мачты на волну, на усиление ветра, правильное изменение формы паруса в нужной его части в зависимости от меняющихся условий и настроек – все это сделало процесс освоения мастерства хождения под парусом увлекательным и бесконечным.

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

История класса Финн богата множественными интересными и драматичными моментами, достойными отдельной статьи. Благодаря тому, что Международная Ассоциация класса Финн постоянно работала над совершенствованием правил класса, вовремя отслеживала и аккуратно давала ход новым технологиям, класс прошел уже 13 олимпийских отборов и с 1952 года до сих пор остается в программе Олимпийских Игр. За 60 лет класс претерпел значительные изменения, и сегодняшние современные лодки можно смело назвать комфортабельным «Мерседесом» на фоне старенького «Запорожца» – современные материалы (легкий пластиковый самоотливной корпус, углепластиковая мачта, пленочные паруса), удобное место для откренивания вкупе с современной амуницией, облегчающие продолжительное откренивание, максимум настроек (и почти все они выведены к рулевому) – все сделано для того, чтобы без потери мореходности и безопасности «выжимать» из







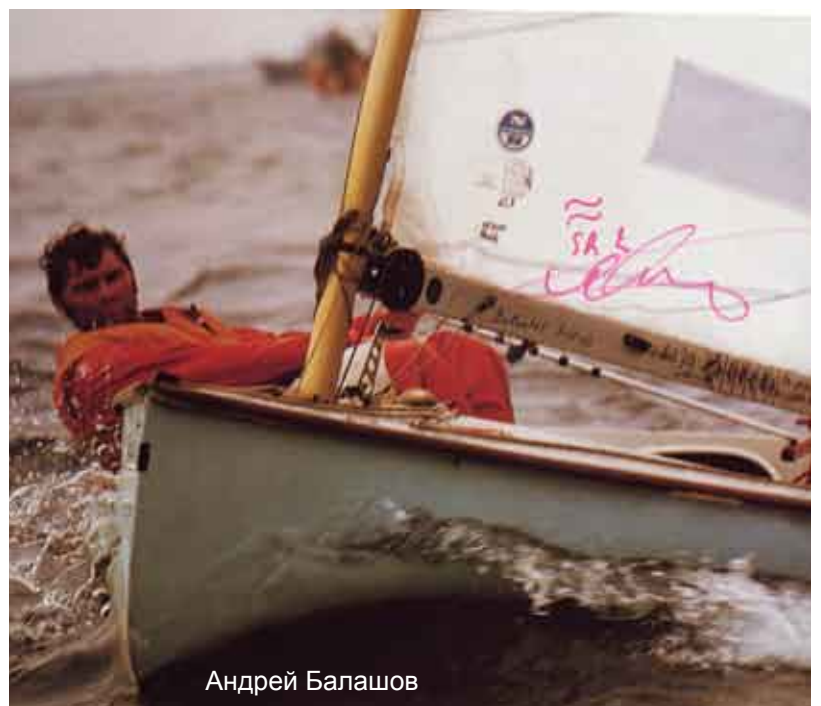
Александр Чучелов



Валентин Манкин



Виктор Потапов



Андрей Балашов



Олег Хоперский

**КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!**

яхты максимум скорости. Класс приобрел большую динамичность, отзывчивость на действия рулевого, сделав гонки на этих лодках еще более интересными.

И при всем при этом класс не только полностью сохранил, но и укрепил свой уникальный облик, такой дорогой многим яхтсменам. Наши знаменитые сильнейшие в мире в прошлом гонщики, сев на современный Финн, находят в нем множество реализованных элементов, конструкций, к которым они в свое время пришли в ходе поисков лучших ходовых качеств на деревянных лодках и деревянных мачтах.

Класс Финн замечателен не только своей конструкцией или историей, но и людьми, которые вышли из этого класса. Известные во всем мире яхтсмены Пауль Эльвстрем, Валентин Манкин, Пол Хендерсон, Виктор Потапов, Йохан Шуман, Рассел Коутс, президент МОК Жак Рогге вышли именно из этого класса. И этот ряд можно продолжать и продолжать.

В Советском Союзе, а теперь – и в России класс Финн являлся и является авангардом парусного спорта, принеся самое большое число медалей среди всех остальных классов:

В 1960м году серебряную Олимпийскую медаль привез из Афин Неаполя Александр Чучелов. В 1968-м году выиграл Олимпийские Игры Валентин Манкин. В 1972-м году бронзовую медаль Олимпийских Игр завоевал Виктор Потапов. В 1976-м году Олимпийское Серебро привез Андрей Балашов, он же выиграл Бронзовую медаль на Олимпийских Играх 1980-го года. В последующие годы долгое время на мировой арене находился в лидерах Олег Хоперский – трижды он становился призером Чемпионатов Мира, много раз - победителем и призером Чемпионатов Европы, других международных регат, многие международные регаты – этапы Кубка Мира он выигрывал, не оставляя абсолютно никаких шансов соперникам – 6 первых приходов из семи гонок на Йерской регате! Кто может похвастаться таким результатом? В 2007-м году эту эстафету подхватил Эдуард Скорняков, выиграв Чемпионат Европы.

Советские юниоры также многие годы почти абсолютно доминировали на Чемпионатах Европы – 1971-й год – Евгений Белоусов (3 место), 1973-й год – Виталий Зарослов (1 место), 1976-й год - Владимир Мудриченко (1-е место), Борис Захаров (2-е место), 1977 год - Сергей Хорецкий (1-е место), Николай Корячкин (3-е место), 1978 год - Сергей Соловьев (1-е место), Александр Авдеев (2-е место), 1981 год - Тину Тутси (1-е место), 1982 год - Андрей Никандров (1-е место), Владимир Гуров (2-е место), 1983 год - Андрей Никандров (3-е место), 1985 год - Юрий Токовой (1-е место), 1987 год - Имре Тарветер (1-е место), Таммо Отасоо (2-е место), 1998 год - Владислав Алейников (2-е место). Сегодня наши ребята также не сдают позиций на Первенстве Мира – Сергей Комиссаров в 2007-м году занял 3-е место, а Егор Ларионов в 2009-м году – привез с «Серебряного Кубка» из Болгарии Серебро.

Не уступают и наши ветераны – в 2008-м году Виктор Козлов завоевал Серебро на Чемпионате Мира «Мастерс» и повторил это в 2010-м.

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

Собирая воспоминания ветеранов, спортсменов разных лет, понимаешь, что история класса Финн, его люди все вместе и каждый по отдельности очень интересны и достойны отдельной книги. Важно увидеть, почувствовать трудолюбие, целеустремленность, поиски и находки, целые жизненные драмы, когда спортсмены отдавали цели все и шли уверенно на Олимпийскую медаль, или медаль Чемпионата Мира, но она срывалась по тем или иным обидным причинам – в решающий момент ломалась мачта, получал несправедливую дисквалификацию, отменялся выезд на соревнования по политическим причинам.

**Если сейчас спросить любого знаменитого гонщика «Какая гонка запомнилась ему больше всего?», то он скорее всего вспомнит не ту гонку, которую выиграл, а ту, которую проиграл,** то, насколько он был близок к победе, и как из-за обидной ошибки, случайности или другого фактора она сорвалась. Тут и потеря Олимпийского Золота, а только Бронза Виктора Потапова из-за поломки яхты и захвата заложников на Олимпийских Играх 1972-го года. И проигрыш Олега Хоперского всего одной десятой очка первому месту на Чемпионате Мира 1985-го года, или его же потеря уверенного Золота, а только







Бронза на Чемпионате Мира 1989-го года из-за поломки мачты в решающую гонку. Весь мир помнит Чемпионат Европы 1989-го года, когда судьи поставили несправедливую надуманную дисквалификацию Олегу Хоперскому за то, что он за минуту до старта просто встал и сел в лодке, а в конце еще и за 200 метров до финиша прекратили последнюю гонку, увидев, что, не смотря на дисквалификацию, Олег все-таки уверенно идет на 1-е место. Серебро Андрея Балашова на Олимпийских Играх 1976-года – когда он по всем параметрам (росту, весу) уступал рослому немцу Йохану Шуману, но не смотря на это, до самой последней гонки бился за Золото (а Шуман на той Олимпиаде не имел ни

**КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!**



одного прихода в серии гонок ниже 3-го места), и выиграл бы его, если бы ему не пришлось в некоторых гонках делать маневры, чтобы не оставить судьям и соперникам абсолютно никаких зацепок для дисквалификации. Можно привести еще массу других драматичных, забавных или порою невероятных примеров и историй многих и многих спортсменов. Каждая из историй и все они вместе и поучительны, поскольку абсолютно все выдающиеся спортсмены пришли к победам через упорный самоотверженный труд, равно как и противоречивы, так как не везде победа приходила исключительно из спортивных принципов (ввиду высоких ставок борьба велась не только на воде, но и на берегу), и оценку тем событиям, исходя из наших условий, сегодня дать сложно.

Но давайте вернемся к современному классу «Финн»:

Сегодня жизнь класса проходит во множестве регат, национальных, континентальных и мировых чемпионатов. Важно то, что Международная Ассоциация Класса не отдала управление классом на откуп Международной Федерации Парусного Sports (ISAF) и ее национальных подразделений, а крепко держит это в своих руках, управляя напрямую или через национальные ассоциации класса. Тем самым ей удается выдерживать единую политику класса и качество соревнований. Ассоциация Класса Финн имеет свое печатное издание – журнал *Finnfare*, в дополнение к этому были также выпущены целых три книги о классе Финн – *FinnLog*, *Finnatic* (к 50-ти летию класса) и *Photo FINNish* (к 60-ти летнему юбилею класса). Имеется свой интернет-сайт и сайты национальных Ассоциаций Класса – в том числе и Российской.

Центральным соревнованием в классе Финн является Чемпионат Мира, который называется «Золотым Кубком» по имени первой получившей статус Чемпионата Мира в классе Финн регаты, проходившей в Англии в 1956-м году. «Золотой Кубок» имеет свой регламент, в основном проводится в Европе, однако раз в несколько лет обязательно выносятся на другие континенты – в Северную или Южную Америку и Австралию. Практикуется проведение соревнований как в морских, так и в озерных условиях. В 2005-м году «Золотой Кубок» проводился в Москве на акватории Пироговского водохранилища. Допуск на «Золотой Кубок» лимитируется, и сегодня общее количество гонщиков, выходящих на дистанцию Чемпионата Мира в классе Финн, ограничено флотом в 100 лодок.

В 2004-м году Бразильской Ассоциацией класса Финн в память о погибшем в авиакатастрофе выдающемся бразильском яхтсмене Йорге Брудере был учрежден «Серебряный Кубок» - как приз Первенства Мира среди спортсменов в возрасте 21 год и младше, зачет которого проводился отдельно в рамках «Золотого Кубка». А в 2007-м году «Серебряный Кубок» был впервые проведен как отдельная регата и именно в Москве на той же базе, где проходил Чемпионат Мира 2005. Сегодня «Серебряный Кубок» уже регулярно проводится отдельно от взрослого Чемпионата, и на эти соревнования регулярно съезжаются более 50-ти молодых спортсменов.

Другим центральным соревнованием в Классе Финн является Открытый Чемпионат Европы в классе Финн, на который собираются не только европейцы, но и финнисты с других континентов. Благодаря этому уровень регаты, и накал страстей на ней ненамного ниже, чем на Чемпионате Мира, но при этом допуск к соревнованиям несколько демократичней. Обычно на эти соревнования собираются от 60-ти до 80-ти гонщиков.

Отдельной нишей и событием в классе Финн стоит Чемпионат Мира «Мастерс» в классе Финн, к которому допускаются спортсмены в возрасте 40 лет и старше. Только на этом уникальном ежегодном мероприятии Вы как нигде сможете увидеть одновременно так много призеров Олимпиад, Чемпионатов Мира и других громких регат. Здесь профессионалы, полупрофессионалы и любители разных лет имеют возможность посоревноваться вдали от излишне амбициозных молодых гонщиков, выдержать и показать уровень парусной культуры, уровень культуры организации и проведения соревнований и пообщаться вместе. Это мероприятие проводится ежегодно на достаточно высоком уровне – никаких скидок на возраст! - имеет свою собственную Ассоциацию и собирает фантастическое число участников – в 2009-м году собрались 261 яхтсмен!

Нельзя не отметить демократичную обстановку в Ассоциации класса Финн. Важные определяющие вопросы политики класса, такие как места проведения центральных соревнований, предложения по изменениям регламента гонок, правил класса, - определяются на общей Ассамблее Ассоциации Класса Финн самими спортсменами - представителями национальных Ассоциаций. При этом подать заявку на проведение центральных соревнований может любой город, яхт-клуб, который способен обеспечить необходимый уровень регаты, и решение в его пользу зависит от того, насколько привлекательнее его заявка для спортсменов по сравнению с другими претендентами. Тут нет места ни для политики, ни для интриг.

Среди производителей лодок на сегодня безусловно доминирует Чешская компания «Devoti Sailing», основанная итальянским гонщиком Лукой Девоти. Эта компания ведет активную маркетинговую политику, постоянно взаимодействует с ведущими гонщиками и совершенствует конструкцию лодки, а также предоставляет временные лодки в чартер. Благодаря этому «Devoti» удается держаться в лидирующей позиции. С ней





**КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!**





конкурирует Венгерская компания «Pata», которая одновременно еще и является одним из лидеров в производстве углепластиковых мачт для класса Финн. Эта компания ведет совместные исследовательские работы с Венгерским институтом аэрокосмических исследований и применяет новейшие технологии в расчете обводов своих яхт. В среднем стоимость новой яхты в зависимости от комплектации колеблется от 8,5 до 14 тысяч евро (без учета налогов и сборов).

В части мачт вместе с «Pata» также широко используются и успешно конкурируют мачты швейцарской компании «Wilke», и голландской компании «Hitt Masts». Все три производителя хорошо себя зарекомендовали среди гонщиков, и Вы можете подобрать у них мачту для своей комплектации, своих ветровых и водных условий. Средняя стоимость новой мачты составляет от 2,5 до 3,5 тысяч евро.

Наравне с новыми яхтами активно работает и рынок яхт «с пробегом», центральную нишу в котором заняли дистрибьюторы производителей яхт, практикую схему «trade-in» - зачет стоимости сдаваемой старой яхты при покупке новой. Здесь есть также сложившийся уровень цен – хотя и можно найти яхту за 5 тысяч евро, но за конкурентно способную яхту 4-5-ти летнего возраста будьте готовы выложить не менее 10 тысяч евро, а за мачту – не менее 2 тысяч евро. При этом имейте в виду, что мачты и паруса продаются отдельно от лодок.

В части парусов – новые пленочные технологии привели к тому, что паруса стали намного легче и лучше сохраняют форму под нагрузкой, но при этом их срок жизни получается достаточно коротким – пленки «салятся» под действием солнечного излучения, а также быстрее теряют свои свойства под нагрузкой. Обычно ведущие гонщики используют парус на 2-3 регаты, на протяжении которых парус показывает максимум своего потенциала. Пошивом, а точнее теперь - изготовлением или строительством парусов для класса Финн сейчас занимается достаточно много фирм, включая и российских мастеров, таких как «Vast Sails». Все они в разных условиях успешно конкурируют друг с другом, и выбор паруса во многом зависит от предпочтений гонщика. Средняя стоимость паруса на сегодня составляет от 500 до 1500 евро в зависимости от модели, материала и исполнения.





**КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!**



**В целом цена комплекта современной яхты класса Финн получается сравнимой со стоимостью автомобиля среднего класса и вполне посильна большинству активных мужчин – в другой раз можно решить не поменять автомобиль на новый, а приобрести себе современное здоровое хобби, которое сполна предоставит выход Вашим амбициям.**

Для тех, кто еще не готов на такие инвестиции в собственное здоровье или хобби, эти затраты не должны отпугивать – сегодня у любого яхтсмена есть возможность принять участие в какой-либо международной регате, не имея собственной лодки, за цены, сравнимые со стоимостью обычного туристического тура. Благодаря услугам производителей лодок, активно развит рынок предоставления лодок на прокат (по-английски – Charter). Стоимость проката современной полностью вооруженной лодки в среднем составляет от 1000 до 1500 евро за регату в зависимости от расходов на страховку и доставку лодки к месту соревнований, а также от комплектации лодки (с мачтой или без). Паруса обычно на прокат не предоставляются. Этого же уровня цен стараются придерживаться и гонщики, предоставляющие личные лодки на прокат. Поэтому сейчас все больше и больше набирает оборот «парусный Финнистский туризм» с участием в международных регатах. Участие в международных соревнованиях и регатах, может быть, за исключением Золотого Кубка, на сегодня достаточно демократично – любой спортсмен может свободно подать заявку на участие (стартовый взнос обычно не превышает 150-200 Евро), приехать и участвовать в регате. Главными условиями, чтобы попасть на эти события, - ты должен быть аккуратным в отношении материальной части и культурным в плане соблюдения правил гонок и регламента организатора соревнований. Любые «проколы» на этой почве достаточно строго наказываются как «рублем», так и недопуском на последующие международные соревнования.

В России после некоторого затишья класс «Финн» сейчас переживает бурное возрождение. Московская Ассоциация Класса Финн, организованная на костяке энтузиастов, поддерживавших все это время и не давших умереть классу Финн в Москве, а также – членов сборной СССР, России и Москвы разных лет в одиночных классах, в 2005-м году активно взялась за возрождение класса. Был организован интернет-портал класса Финн <http://www.moscow-finnclass.ru>, который на сегодня является центральным информационным источником информации о классе Финн для Российских спортсменов. 100 современных яхт класса Финн, закупленных Московским правительством под Чемпионат Мира 2005-го года и находящихся сейчас в ведении Экспериментальной Школы Высшего Спортивного Мастерства «Хлебниково», активно используются Ассоциацией для организации Международных, Всероссийских и Московских соревнований на акватории Клязьминского водохранилища, а также – для подготовки и воспитания молодых спортсменов в классе Финн. Центральной регатой в Москве и в России на сегодня стала регата «Открытый Чемпионат России в классе Финн», которая с 2010-го года будет проводиться как «Открытый Чемпионат Российской Ассоциации класса Финн», проводимый в Москве традиционно в сентябре каждого года. Благодаря тому, что этот Чемпионат проводится отдельно от других классов и участникам предоставляются современные яхты, дающие возможность всем спортсменам конкурировать в равных условиях. На эту регату собираются сильнейшие рулевые одиночных классов, равно как и ветераны и новички, желающие проверить свое мастерство на одной дистанции с сильнейшими гонщиками России и других стран (традиционно «в гости» приезжают сильнейшие спортсмены из Белоруссии, Украины, а также участвуют и спортсмены Литвы, Эстонии, США, Греции). В 2009-м юбилейном году Чемпионат России собрал рекордное число участников – на старт вышли 60 Финнов!

Активность Москвы передалась и регионам – больше спортсменов стало участвовать в классе Финн во всероссийских соревнованиях – расширилась география – от Владивостока, Сибири, до Санкт-Петербурга, от Юга России до Мурманска (на Чемпионате России 2009-го года в классе Финн были представлены 11 регионов России). Начали набирать силу региональные регаты, далеко не везде требующие обязательно современных лодок. Так в Красноярске теперь уже регулярно проходит «Сибирский Кубок». В Сибири энтузиасты класса Финн собирают везде, где только можно, старые корпуса Финнов, сами восстанавливают, строят мачты и на местных озерах и водохранилищах устраивают зажигательные регаты, а «Сибирский Кубок» с 2009-го года получил статус Чемпионата Сибири в классе Финн.

Традиционно в Сочи проходит основанная Олегом Хоперским «Рождественская регата». В 1992-м году после развала Советского Союза Олег собрал вместе в Сочи и полностью укомплектовал несколько «боевых» лодок, и пригласил померяться силами всех членов сборной СССР, своих друзей – сильных финнистов разных лет, а также – вложил свои «призовые» премии в организацию регаты. Ввиду того, что спортсменов было больше, чем лодок, гонки проходили со сменой экипажей – так называемой «пересадкой», когда спортсмен каждую последующую гонку выступает на другой лодке, определенную жеребьевкой или очередностью по регламенту). Эта регата стала традиционной встречей старых друзей, и каждый год на рождественские праздники собирает более 40 финнистов разных возрастов и регионов, а также притягивает молодых спортсменов, желающих померяться силами в коротких быстротечных гонках и сыграть на воле случая. Придуманый Олегом Хоперским девиз регаты «Мы все в одной лодке!» взят также «на вооружение» Всероссийской Федерацией Парусного Спорта.







**КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!**





С ростом активности регат и спортивных результатов на международной арене все большее число региональных спортивных школ задумывается о подготовке молодых спортсменов именно в классе Финн, поскольку это является на сегодня единственной реальной нишей, куда могут влиться молодые спортсмены, выросшие из детских и молодежных классов. На места в программе зимней подготовки в классе Финн в г. Сочи уже сейчас собрался ощутимый конкурс.

Ширится активная работа Российских финнистов на международном уровне – Московская Ассоциация Класса Финн регулярно организует командные выезды на Чемпионат Европы и Чемпионат Мира «Мастерс», оказывая всю необходимую организационную поддержку желающим принять участие в этих выездах. Также информация о происходящих в России событиях в классе Финн активно публикуется в международных изданиях класса. Централизованно заказывается материальная часть (лодки, мачты, паруса, другое оборудование). Открылось представительство фирмы «Devoti Sailing» в России, и теперь любой желающий может заказать в России новую современную лодку или прокат лодки на соревнованиях.



Однако важно отметить и другой аспект – класс Финн в России на сегодня собирает, воссоздает уникальную культуру, атмосферу и традиции парусного спорта, которые заключены в этом классе. Установленные Ассоциацией класса Финн связь поколений, связь с международной общественностью, активная жизненная позиция многих ее членов наравне с возрождением класса Финн в России формируют и кристаллизуют тот парусный спорт, который многие из его патриотов хотели бы видеть.

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

Класс Финн forever!

*Василий Кравченко при участии Валентина Данилова*



# ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ СОВЕТСКИХ И РОССИЙСКИХ СПОРТСМЕНОВ

## ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ

- XVII Олимпийские Игры – 1960г. Рим (Италия)  
Чучелов Александр - 2-е место из 35
- XIX Олимпийские Игры – 1968г. Мехико  
Манкин Валентин - 1-е место из 36
- XX Олимпийские Игры – 1972г., Мюнхен (ФРГ)  
Потапов Виктор - 3-е место из 35
- XXI Олимпийские Игры – 1976г., Монреаль (Канада)  
Балашов Андрей - 2-е место из 28
- XXII Олимпийские Игры – 1980 Москва – Таллин (СССР)  
Балашов Андрей - 3-е место из 21

## ЧЕМПИОНАТЫ МИРА:

- 1963г., Медемблинк, Голландия  
Манкин Валентин – 5-е место
- 1965г., Гдыня, Польша  
Манкин Валентин – 4-е место
- 1966г., Ла Буле, Франция  
Козлов Виктор – 6 место
- 1967г., Ханко, Финляндия  
Манкин Валентин – 2-е место
- 1977г., Паламос, Испания  
Балашов Андрей – 4-е место
- 1985г., Марстранд, Швеция  
Хоперский Олег – 2-е место
- 1989г., Алласио, Италия  
Хоперский Олег – 3-е место
- 1991г., Кингстон, Канада  
Хоперский Олег – 3 место

## ЧЕМПИОНАТЫ ЕВРОПЫ:

- 1965г., Кашкай, Португалия  
Манкин Валентин – 2-е место
- 1976г., Порт Камарже, Франция  
Балашов Андрей – 2-е место
- 1980г., Хельсинки, Финляндия  
Балашов Андрей – 3-е место
- 1986г., Йер, Франция  
Хоперский Олег – 1-е место
- 1992г., Гданьск, Польша  
Хоперский Олег – 2-е место
- 2007г., озеро Балатон, Венгрия  
Скорняков Эдуард – 1-е место



# ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ СОВЕТСКИХ И РОССИЙСКИХ СПОРТСМЕНОВ

## ДОСТИЖЕНИЯ В СЕРИИ «МАСТЕРС»

### ЧЕМПИОНАТЫ МИРА

- 2008 год, Медемблинк, Голландия  
Виктор Козлов - 2-е место (в разряде «Парусная легенда»)  
2010 год, Сплит, Хорватия  
Виктор Козлов - 2-е место (в разряде «Парусная легенда»)

## ДОСТИЖЕНИЯ СРЕДИ ЮНИОРОВ

### ЧЕМПИОНАТ МИРА (СЕРЕБРЯНЫЙ КУБОК)

- 2007 год, Москва, Россия  
Сергей Комиссаров – 3-е место  
2009 год, озеро Балатон, Венгрия  
Егор Ларионов – 2-е место

### ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

- 1971 год, Афины, Греция,  
Евгений Белоусов – 3-е место  
1973 год, Владиславово, Польша  
Виталий Зарослов – 1-е место  
1976 год, Порт Баркарес, Перпинон, Франция  
Владимир Мудриченко – 1-е место, Борис Захаров – 2-е место  
1977 год, Балатон, Венгрия  
Сергей Хорецкий – 1-е место, Николай Корячкин – 3-е место  
1978 год, Нессебар, Болгария  
Сергей Соловьев – 1-е место, Александр Авдеев – 2-е место  
1981 год, Хорн Иссемблер, Голландия  
Тину Тутси – 1-е место  
1982 год, Малмо, Швеция  
Андрей Никандров – 1-е место, Владимир Гуров – 2-е место  
1983 год, Порт Сан Вжорджио, Италия  
Андрей Никандров – 3-е место  
1985 год, Виласса де Мар, Испания  
Юрий Токовой – 1-е место  
1987 год, Сесме, Турция  
Имре Тарветер – 1-е место, Таммо Отасоо – 2-е место  
1998 год, Виламура, Португалия  
Владислав Алейников – 2-е место



## АЛЕКСАНДР ЧУЧЕЛОВ

**СЕРЕБРЯННЫЙ ПРИЗЕР ОЛИМПИЙСКИХ ИГР 1960г.**



Парусным спортом я начал заниматься с детства. В яхт-клуб меня привёл мой отец Дмитрий Александрович. Увидев белоснежные паруса, я сразу влюбился в этот спорт. В Эстонии на тот момент было всего три яхты, полученные по репарациям. Это был 1948 год. Начинал я гоняться на яхтах типа «Ёрш», «Олимпик» и других одиночках. Позже пересел на класс «Финн».

Когда я перешел в класс «Финн», сильных гонщиков тогда в СССР в классе «Финн» было много. Одними из самых сильных были: Юрий Шаврин, Евгений Кузнецов, Валентин Манкин.

Выезжать за рубеж было нелегко, посылали только тех, кто показал отличные результаты на отборочных соревнованиях, проведенных в СССР.

Члены сборной СССР получали стипендии. Любое распределение парусной материальной части зависело от результатов проведенных гонок. Если спортсмен занимал высокие места на соревнованиях, то новая матчасть доставалась в первую очередь ему.

Соревнований в течение года проходило много. Все на них встречались и хорошо знали, кто и как выступил, какие у каждого особенности.





С Западными гонщиками мы не тренировались. А одиночники сборной Союза выходили в море все вместе, и каждый решал сам, как ему тренироваться и в какую сторону идти, при этом все присматривали за конкурентами.

Персонального тренера у меня не было, а спортсмены жили дружно и всегда помогали друг другу как могли. На Олимпиаде в Неаполе самым большим помощником для меня был Евгений Кузнецов из Ленинграда, который являлся запасным в сборной СССР.

Главным моим соперником на обеих Олимпиадах был многократный победитель мировых первенств и Олимпиад датчанин Пауль Эльвстрем.

Самая интересная и любимая – это Олимпийская регата в Неаполе, в 1960 году, так как соперники там были очень сильными технически и самыми именитыми. Пришлось хорошо собраться, так как очень хотелось их победить. Этому было отдано много сил.

Обычно перед гонками на тренировках мы выходили в море и, в основном, все настраивались по Эльвстрему. В этот период дули тихие и средние ветра. Гонки проводились с двумя выходными днями, что было очень непривычно и сбивало настрой на борьбу, так как у нас в стране гонки проводились подряд непрерывно.

Яхты класса «Финн» предоставлялись страной-организатором, и все были построены на одной итальянской верфи. Они разыгрывались между рулевыми по жребью.

На старт в Неаполе вышло 35 яхтсменов. Первая гонка сложилась для меня неудачно – у меня был фальстарт, поэтому финишировал седьмым. Зато вторую гонку я выиграл. После меня в этот день были Нелис (Бельгия), Конрад (Бразилия), Стреттон (Великобритания). Эльвстрем (Дания) был пятым. Результаты гонок – 7, 1, 2, 10, 17, 2, 8. При подсчёте очков результат самой плохой гонки выкидывался. Претендентов на медаль было много, поэтому борьба была очень острой.

На той Олимпиаде со мной произошел забавный случай: в Неаполе, в день награждения, я опоздал на автобус и на церемонию закрытия регаты пошёл пешком. Дорога оказалась очень длинной. Подходя к месту награждения, я услышал, что уже назвали мою фамилию. В это время, видя, что меня нет, представитель нашей делегации И.П. Лавров решил, что придётся получать медаль за меня. Он уже прошёл половину пути, но в это время увидел меня, входящего с другой стороны площади, и вернулся обратно. Мне же торжественно вручили мою награду.

Вообще, класс «Финн» - это одиночка, за результат ты отвечаешь только сам, и это накладывает на тебя особую ответственность. Чтобы соревноваться на самом высоком уровне надо иметь огромное желание победить. Поэтому надо было научиться быть собранным, жёстко соблюдать режим.

Класс «Финн» сделал меня настоящим гонщиком, умеющим побеждать в борьбе и чувствовать себя сильным. Благодаря классу Финн я научился быть целеустремленным, сильным, находить выход из трудных ситуаций и любить парусный спорт во всей его красе и сложности.

Чтобы добиться хороших результатов в классе «Финн», надо хорошо знать возможности этого класса и уметь воспользоваться ими, детально знать каждую мелочь в конструкции корпуса, паруса, оснастки, научиться ими управлять в любых условиях, и вообще очень любить парус.





## ВИКТОР КОЗЛОВ:

**двукратный чемпион СССР 1965, 1966г.**

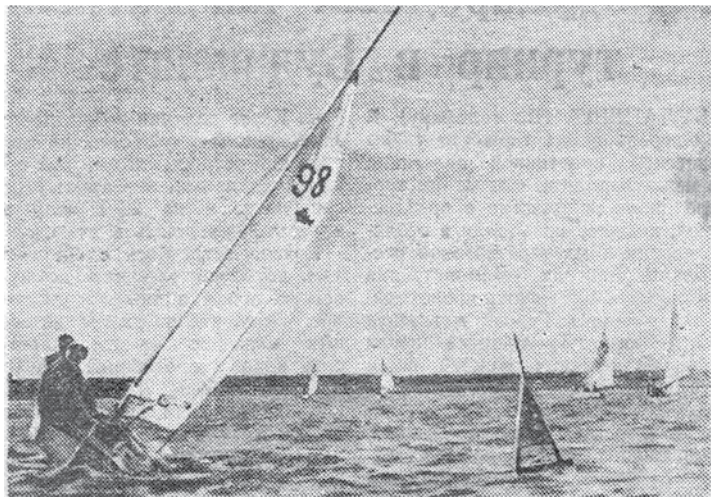
### ПАРУСА КАК КРЫЛЬЯ ПТИЦЫ..

“Вот настоящий боец!” так говорят о спортсмене, который, несмотря ни на какие привходящие обстоятельства, умеет опередить соперников, не менее хорошо подготовленных, тоже рвущихся к победе. Помните, открывая нашу рубрику, мы особенно подчеркивали это. И добавляли: об известных спортсменах написаны книги, очерки, зарисовки. Об их победах и неудачах, об их увлечениях, взглядах на жизнь. Взрослых. А вот о том, как прошло их детство, как делали они первые шаги в спорте, как сумели в нем задержаться — все мельком, все проходным. В самых пространственных материалах о том лишь пара абзацев. Но это же чуть ли не главный, определяющий по крайней мере, период жизни — детство!

- Сегодня наш рассказчик известный яхтсмен Виктор Александрович КОЗЛОВ. Чемпион СССР в 1965 — 1966 гг., неоднократный победитель первенств столицы, У него шестое место на чемпионате мира 1966 г. — в то время, когда наших яхтсменов никто и близко не мыслил к фаворитам. Даже знаменитый впоследствии Манкин занял тогда лишь девятое место.

Годы детства Виктора Александровича пришлось на военные и послевоенные годы, когда наш спорт трудно и упорно, с вдохновением и азартом необыкновенной силы взбирался к высотам мастерства.

В своем рассказе, как вы увидите, Виктор Александрович выходит за рамки только детских, юношеских воспоминаний, не удерживаясь от того, чтобы пропеть подлинный гимн парусному спорту. Но не будем же мы укорачивать его рассказ в угоду заранее заданным схемам. Тем более что разговор, который ведет Козлов, на наш взгляд, по-настоящему интересен. Судите сами.



Яхтсмены московского клуба «Крылья Советов» первыми в столице открыли парусный сезон. Были проведены юношеские гонки.

Дул сильный шквальный ветер. Тем отраднее было видеть, как юноши, почти все впервые самостоятельно участвующие в гонках, справлялись с сильны-

ми порывами ветра, грозившего вот-вот опрокинуть их маленькие суденышки.

Гонки состояли из двух полуфиналов и финала. В результате двухдневной борьбы победил школьник седьмого класса В. Козлов. На снимке: яхты у поворотного знака.

Фото и текст Е. Залесной.



## У РАЗГУЛЯЯ

Убежден: все большое, по-настоящему ценное рождается в больших муках. Вот у меня было очень тяжелое детство. Настолько тяжелое, что я даже не помню — во время войны и в первые послевоенные годы ел я что-нибудь или не ел. Бомбежки, тревоги помню, а еду нет. Помню, как меня обстреливал на бреющем полете немецкий самолет: пули ложились в метре от меня, а я бегал с криком “Ура!”

Моя мама, кондуктор трамвая, умерла в 1944 г. Отец служил в противовоздушных войсках. Младшая сестренка — в детском доме. И я дома был практически один. Беспризорным, по сути.

Жили мы в Москве, на улице Карла Маркса, ныне Старо-Басманной, у Разгуляя.

На что существовали? Совершенно выветрилось из памяти. Вспоминаю лишь, как собирал сломанные стульчики, дощечки разные, ходил на рынок, продавал их на дрова, на эти деньги покупал картошку. Крапиву ел. Да что придется. Иногда к отцу ходил — он в Москве служил — в воинскую часть. Солдаты сердечно принимали меня, подкармливали немного.

И в нашем дворе, и в соседних было немало дворовых мальчишеских компаний. Сказать озорных — значит, ничего не сказать. Пили, курили, воровали. Об этом тогда не больно-то говорили или писали. Но так было. И я, конечно, не мог такой компании миновать. Близко знал многих ребят, общался с ними регулярно. Но вот что интересно: хорошо ко мне относясь, в свои дела они меня не втягивали, от всех их хулиганских поступков я всегда был в стороне. Я много раз задумывался: почему так происходило? И точного ответа не находил. Все-таки какой-то чужой был я им всем. Попробовал один раз с мальчишками курить—у меня сразу возникло к этому занятию стойкое отвращение. Выпить тоже пробовал — тот же результат. В драках никогда не участвовал. С другой стороны, мог за себя постоять — по наследству наделен был хорошей физической силой. За что уважали. И не подводил я никогда никого, не осуждал. Но с какой стороны ни подойди — не их я поля ягода. И это чувствовалось.

## ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ФИЗКУЛЬТУРНЫЙ ПАРАД

Самое главное в воспитании, как я теперь считаю, — это пример для подражания. Личный пример.

Мне в этом отношении везло. Году в 1946-м в спортзале “Строитель”, что был неподалеку от нашего дома, открылся гимнастический зал. Я стал заниматься гимнастикой.

И там вскоре проводился набор для подготовки к первому физкультурному параду. Я, конечно же, записался.

Вся эта подготовка длилась месяца два. Представьте себе, первые послевоенные годы, разруха, полугодное существование большинства, а нас кормили за эти два месяца на убой: красная икра, рыба, сливочное масло — каких только не было экзотических для нас тогда яств. И все это просто лежало на столах бери, сколько хочешь.

Нас откармливали, наверное, затем, чтобы мы на параде выглядели хорошо. Рекомендовали даже тело мазать сливочным маслом, чтобы быстрее загорало. Очень уж устроителям хотелось, чтоб не какие-то дистрофики вышли на парад, а красивые, упитанные молодые люди. У меня сохранилась фотография, где я до парада — спичка спичкой, а потом я стал похож на человека.

Вообще послевоенная ли жизнь так стремительно менялась или же мне так фантастически везло, но набегающие годы столько приносили хорошего! Помню, в нашей школе 346, где я учился, был знаменитый в ту пору туристский отряд имени Миклухо-Маклая. Я с этим отрядом в составе агитбригады перед выборами ходил на лыжах по Подмоскovie — концерты давали, делали сообщения. О нашем походе газеты рассказывали. Так я впервые попал в прессу.

А еще к моим занятиям гимнастикой прибавилось плавание. Тогда, приблизительно году в 48-м, на Миrowsкой улице начал работать закрытый плавательный бассейн. Мы с друзьями сумели туда попасть. Первое время — москвичи, видно, еще не раскусили новшество — бассейн практически пустовал. И мы плавали в нем часами! Там я и плавать научился. И тренировался рядом, можно сказать, со знаменитым Мешковым, которого называли славой советского спорта. Вот каков был личный пример!







Помню, сидим мы на трибуне бассейна, а на дорожку выходят Мешков, другие знаменитости. Мы чуть ура не кричим от восторга! Горды, что рядом с такими людьми.

Вот такое у меня было окружение: то парад физкультурников на стадионе “Динамо”, то фото в газете нашей агитбригады, то бассейн... Словом, спорт открывал новые горизонты...

С той поры всю жизнь стало хронически не хватать времени! И что характерно: в первых классах я учился плохо, а в 7-м у меня уже были только четверки и пятёрки.

## КЛУБ ИМЕНИ БАРАНОВА

Как я попал в парусный спорт?

В самом этом первом шаге к делу жизни есть некая противоречивость, препятствие, без преодоления которого и не было бы ничего.

У нас в школе, как водилось, была пионервожатая. Она немного занималась парусным спортом. И однажды вывесила объявление: желающие стать яхтсменами могут прийти туда-то и тогда-то.

Я посмотрел на это объявление и не испытал никаких эмоций. Не среагировал.

Но мне так хорошо запомнился следующий день: два моих друга по классу говорят: мы хотим пойти в парусный клуб заниматься, пойдём с нами, пойдём же...

А у меня такое было настроение, что не хотелось ничего делать, никуда идти. Они принялись уговаривать. Я скрепя сердце согласился.

Приезжаем мы в парусный клуб имени Баранова, что на Дзержинке, и там встречает нас, мальчишек, представитель спорткомитета Павел Антонович Леонтьев, известный в прошлом конькобежец. Он с таким азартом, так увлеченно стал рассказывать о парусном спорте. И не только о спорте. О знаменитых плаваниях, военноморских силах прошлого, о парусах и ветрах. И столько было в его рассказе патриотического порыва, столько интересных исторических фактов, людских судеб, что захватило всю мою душу без остатка.

И заряда этого, увлеченности на всю жизнь хватило. друзья мои, с которыми вместе пришли в клуб Баранова, уже через 5—10 лет оставили занятия парусным спортом, а я по сию пору...

Стал я ходить в клуб. Зимой изучали теорию, а летом — простор Клязьминского водохранилища. Клуб Баранова располагался в самой красивой гавани.

Первый, кого мы встретили на берегу, был наш будущий олимпийский чемпион Тимир Пинегин. Помню, мы, совсем еще мальчишки, ползаем по песку, а он теплым весенним днем готовит нам лодку — мажет ее “кузбасом”, черной такой мастикой. Мы поначалу ничего делать не умели. Так и запомнился Пинегин — добротой своей, мягкостью.

Моим командиром на яхте, когда я стал плавать матросом, был Михаил Бруни. Везло мне на людей! Этот Бруни был как-то причастен к роду Пушкина. Мне даже казалось, что и лицо его чем-то напоминало великого поэта — смуглостью, отдельными чертами.

Михаил учился в институте физкультуры и был мастером спорта и разрядником по многим видам спорта: лыжам, плаванию, гимнастике, фехтованию... Уникальный был человек, мастер на все руки, какой столяр замечательный.

Я приезжаю на базу, голодный,

— он всегда наварит овсянки или гречневой каши, наложит мне полную тарелку. Ешь, сколько хочешь.

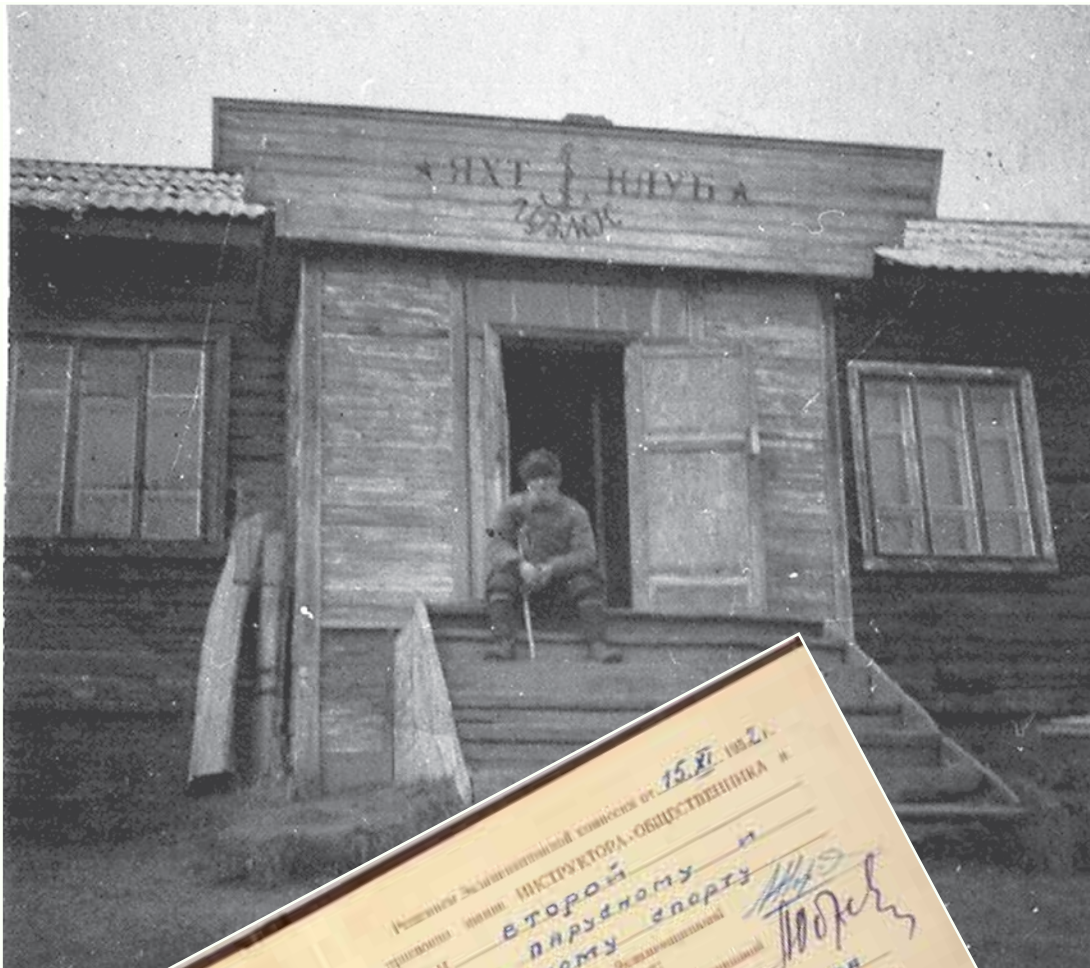
## ПРЕПЯТСТВИЯ ПЕРВОГО ШАГА

Уже году в 50-м организовалась при клубе детско-юношеская спортивная школа “Крылья Советов”, где тренером был Дмитрий Леонидович Зворыкин. Еще одна знаменитость. Родственник того замечательного изобретателя Зворыкина, что жил в США. Семья их отличалась исключительной интеллигентностью, душевностью, бескорытием. Они всё стремились отдавать другим, нам, детям, в первую очередь.

Все, чем владел Дмитрий Леонидович, было наше. Он приглашал к себе домой, поил, кормил, был открыт, прост, понять мог любого, заботился о каждом.

Постепенно плавание я бросил. Не говоря уж о гимнастике, Весь отдался парусу. Вода стала для меня как бы родной стихией.





Исполнительный комитет от 15.8.1952 г.  
 Прошлого имени ИНСТРУКТОРА ОБЩЕСТВЕННИКА и  
 СУДМ  
 в второй  
 парусному и  
 БУЕРНОМУ СПОРТУ  
 Дирекция Дирекции спортивной  
 Москва

СВИДЕТЕЛЬСТВО  
 Козлову В.А.  
 15 Января 1947 г. Инструктор и с 1952 г. инструктор  
 Комитета парусного спорта ДСО «Парусисты» и  
 и парусной I класса. Бюджет. Парусный спорт  
 и ЗВАННЕ АХТ. 722. I

**Отметка о сдаче норм II степени**

№ п/п	Виды испытаний	Результат	Кол-во очков	Дата сдачи	Где сдано	Подпись и штамп
1	а) Гигиеническая или производственная гимнастика	Сдано		28 IV-53	Ссадмон МТУ	СДАНО
	б) Подтягивание (муж.) Поднимание и опускание туловища в положении лежа (женщ.)	14	45	20 IV-53	Ссадмон МТУ	СДАНО
2	Бег 100 м	12.7	78	28 IV-53	Ссадмон МТУ	СДАНО
3	Бег 500 м или Кросс (м.) — 500 м Бег 1500 м или Кросс (м.) — 800 м	4:52	83	22 IV-53	Ссадмон МТУ	СДАНО
4	Метание диска, гранаты, колья, толкание ядра (длиннее зачеркнуть)	44	51	21 IV-53	Ссадмон МТУ	СДАНО
5	Прыжок в длину (муж.) Соревнование	4:25	82	20 IV-53	Ссадмон МТУ	СДАНО
6	Плавание 100 м на спине	1:34.8	95	8 IV-53	Бассейн МТУ	СДАНО
7	Стрельба	48	100	7-60	тип МТУ	СДАНО
8	Лыжи 3 км (женщ.) или замеща	52.26	82	22 IV-53	ст. Водное	СДАНО
9	Спортивный разряд (в каком виде)	I разряд		по парусу		СДАНО
10	Специальный вид подготовки (наименование вида)	Специальной I класса				СДАНО
	Набранная сумма очков		576		отт.	СДАНО



Хотя, помню, был такой эпизод. Сразу после войны, через год где-то, мы пошли с отцом летом на Измайловские пруды покататься на гребной лодке. Никогда не забуду, какой страх охватил меня, когда потребовалось ступить в шаткую лодку. И от воды, и от самого судна. Отец еле меня дозвался. Я сидел на корме зажатый весь, боясь сделать лишнее движение.

Так у меня всегда было. Вокруг первого шага — немислимые препятствия, экстремальные условия. Помню свой первый выход на яхте. И плавать-то я еще толком не умел. А по обстоятельствам пришлось мне лезть на мачту и исправлять какую-то поломку. Яхту стало раскачивать и из-за меня, собственно, она перевернулась, я ж успел веревкой себя на мачте прихватить, чтоб не свалиться.

Так и рухнул в воду. Мачта пошла ко дну, чтобы стать вертикально. Вижу: где-то там сверху поверхность воды. Как не запаниковать? Но я очень спокойно сумел распутать веревку, выбрался на поверхность и вот тут-то стал захлебываться и тонуть. Ну, меня вытащили, конечно.

Всякое начало — это прежде всего преодоление трудностей. Одних они отталкивают, пугают, другие, напротив, упорнее стремятся к познанию.

В связи с этим вспоминается один эпизод. Как-то много позже уже я, прекрасно освоившись к тому времени с водой, переплывал Клязьминское водохранилище. Зазевался что-то и хлебнул воды. да так неудачно, что она попала в гортань. Нередко в таких случаях человек тонет.

Но я среагировал молниеносно. Встал в воде вертикально вниз головой и почувствовал, что вода из гортани уходит. И никакого страха не испытал! Постоял вниз головой, вода вышла, я быстренько выскочил на поверхность, схватил воздуха и поплыл дальше.

Собственно, страха воды у меня никогда не было. Иначе я не смог бы по 4—5 часов плавать в бассейне. На меня даже одно время возлагали надежды как на перспективного спортсмена, не зная, впрочем, что я буду такой коренастый, плотно сбитый. Неподходящая фигура для пловца.

Все же интересно отметить, что когда я начинал плавать и первое время тренировался без постоянных тренеров, по сути, то у меня выработался свой стиль, обеспечивающий хорошую опору о воду. Потому-то и обращали на меня внимание Мешков и другие, потому-то и росли результаты.

Но потом появился тренер и начал меня переучивать — локти не так, руки не так. Мой стиль был сломан, и результаты поползли вниз...

А сейчас, спустя десятилетия, когда я смотрю на классных пловцов — да они плавают тем же стилем, что я когда-то!

Нечто подобное произошло у меня с горными лыжами. Я занимался ими самостоятельно. Помню, встретил как-то на Ленинских горах Пинегина. И с самого верха горы спустился за ним со всеми поворотами и кручами хоть бы что. Умел я проходить горнолыжные трассы, управлять скоростью, мог притормозить, мог убыстриться.

Но вот поступил в университет, пошел в горнолыжную секцию, попал к тренерам. И повторилась старая история: «Кто ж так катается! Ты сидишь, как на горшке, опираешься на пятки, словно на коньках. Прошли десятилетия, и посмотрите, как знаменитые чемпионы катаются: тем же стилем, что и я когда-то! Кто ниже садится, тот и выигрывает. Сильные ноги, больший размах. А меня заставляли переучиваться и сломали стиль. Я даже забросил с тех пор горные лыжи. Да, наши тренеры тогда сильно еще отставали. Война же была.

Даже любимый нами Зворыкин не столько тренер был, сколько воспитатель. И вы знаете, прошло почти три десятилетия с той далекой поры, а мы, группа его воспитанников, каждый год на день рождения Дмитрия Леонидовича встречаемся, отмечаем этот праздник. Это, наверное, редчайший случай в спорте. Мы ведем журнал, где расписываемся, кто присутствовал. Все мы благодарны нашему наставнику за все доброе, что он для нас сделал.



## КОРОЛЕВСКИЙ СПОРТ

Все, конечно, хвалят свой вид спорта. Но парус, правда, совсем особенный.

Если перечислить все мировые знаменитости — королей, президентов и так далее, — многие занимались парусным спортом и нередко достигали больших результатов.

С другой стороны, все олимпийские чемпионы в парусе и вне спорта добивались немало. По деловым качествам, по культурному уровню они превышают многих. А дело все в том, что парусный спорт охватывает практически все сферы деятельности человека. Много нужно знать и уметь, чтобы быть хорошим яхтсменом.

Во-первых, материальная часть лодки, все ее технические свойства, обводы, ходовые качества — во все это нужно вникнуть. Особенно это было актуальным для наших спортсменов, которые вынуждены были сами строить лодки на верфях. И знать хорошо столярное дело для них было жизненно необходимо.

Во-вторых, паруса. Это же сложнейшее устройство. Сложнее, чем крыло самолета. Оно же нежесткое. Парус ближе к крылу птицы. Чувствовать форму крыла, уметь управлять им — для этого нужно иметь богатое воображение. А ветер! Его кожей воспринимать потребно. Ведь он то утихнет, то взывает, то стойкий, то порывистый, то справа, то слева, то в лоб...

Казалось бы, парус уже задан определенного размера, что тут выдумашь? Но для классных спортсменов каждый парус неповторим. Мы такие различаем в нем тонкости! Говорим: этот для большой волны, этот для средней... Все это воспитывается годами.

В-третьих, в парусном спорте не будет успеха без хорошей физической подготовки. Там же тяжелые статические напряжения, которые подчас труднее динамических. Это когда сильный ветер. А если он слабый или вообще его нет — какое нужно внимание и выдержка! Часами весь напряжен — поймать бы ветерок.

Потом — сама природа. Атмосферное давление, облака, направление ветров, осадки, перемены погоды — все это надо учитывать. И лишь с опытом можешь определять все вариации и адекватно на них реагировать.

В конечном счете есть в парусном спорте что-то и от шахмат:

умение рассчитывать ходы. Когда на дистанции идет лавировка, все яхты разбредаются в разные стороны. Ход — влево, вправо, шаг такой-то длины. Парусные шахматы.

И все, все твои знания, умения и чувства, как-то сливаясь, автоматически перерабатываются. И ты делаешь ход, удачный, неудачный.





## НЕ ОТ УМА, А ОТ СТРАСТИ

Чего не надо бояться, так это ошибок. Потому что, если бы не было ошибок, не было бы и прогресса.

Сколько у меня было горьких, обидных поражений, которые анализировались неустанно: что, как, почему? Итоги потихонечку копились в опыт.

Поначалу как у меня бывало. Стоило только прозвучать стартовому сигналу, я тут же отключался, словно бы ничего не видел и не соображал. Эмоции подавляли меня. Я просто не выдерживал переживаний. Оттого и результаты были плохие в то время. А впоследствии друзья говорили обо мне как о самом хладнокровном и выдержанном спортсмене.

И хорошо, что свои первые гонки я провел матросом. Как это нужно: научиться работать, работать как первом парусе, почувствовать его, правильно ставить к ветру.

Многие тренеры считают — и я с ними согласен, — что без хорошей предварительной подготовки

на водных просторах матросом не может быть хорошего яхтсмана. Подобрать парус, потравить — это матрос должен уметь правильно делать сам, без команды рулевого реагировать на все изменения условий.

И тем не менее в парусе все идет не от ума, а от страсти. По крайней мере я так ощущаю.

Приезжаешь на базу — все в душе кипит, горит, ты уже не думаешь о результатах, тебя захватывает сам процесс. Вот сел на яхту. Ни шума, ни мотора. Поставил парус, яхта бесшумно пошла... И ты вливаешься в природу, парус парит над тобой, как крыло птицы, а над ним

— бескрайнее небо...

Все видишь, все чувствуешь — облака, волны, течения, изменения! Чувства — не передать!

## ПЛОДЫ БЕСКОРЫСТНОЙ ЛЮБВИ

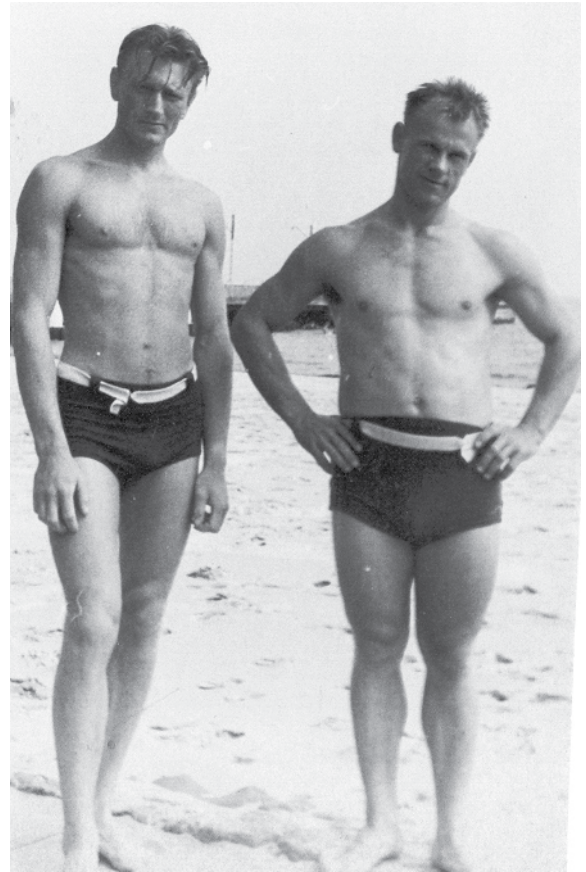
Мои первые серьезные соревнования... Как сейчас помню, было это в мае 1950 г. О них, этих соревнованиях, сохранилась у меня небольшая заметочка в "Советском спорте". Вот она: "Был сильный шквальный ветер. Яхтсмены московского клуба "Крылья Советов" первыми в столице открыли парусный сезон. Были проведены юношеские гонки. дул сильный, шквальный ветер. Тем отраднее было видеть, как юноши, почти все впервые самостоятельно участвующие в гонках, справлялись с сильными порывами ветра, грозившими опрокинуть их маленькие суденышки.

Гонки состояли из двух полуфиналов и финала. В результате двухдневной борьбы победил школьник 7-го класса 346-й школы В. Козлов".

Что я тогда чувствовал? Кроме чувства природы, радости и азарта, я ничего не ощущал, забыл обо всем.

Это уже позднее, много погнавшись, я понял, что в парусе интеллект, знание, воля превыше всего, в том числе и физической подготовки.

Если личность многогранна, имеет достаточный кругозор, воспитывает в себе высокие чувства, умеет глубоко, всем нутром своим воспринимать природу, только тогда придет успех. Очень сложный вид спорта. Если нет беззаветной любви к нему, ощущения свободы, воли, результат не придет.



Стоит только подумать: надо непременно выиграть, т. е. хоть толику корысти допустить, проиграешь обязательно. А вот если выходить на дистанцию отрешенным от мыслей о каком бы то ни было благе, просто идти с наслаждением, результат получается как бы сам собой.

В начале 50-х годов меня так расхваливали, прямо-таки как восходящую звезду. И это, как я теперь понимаю, сильно влияло на мое самочувствие. Эмоции захлестывали меня.

С годами это прошло само собой. Разум возобладал.

Но сколько было сделано ошибок! Потом я понял: их не надо бояться. Без проб и ошибок, без тщательного анализа их не добиться результата.



## ТЕХНИКУМ — С ОТЛИЧИЕМ!

Год за годом бежало время, и вот я закончил семилетку. Как строить жизнь дальше? Зворыкин посоветовал мне поступить в авиационный техникум. Это было тогда одно из самых лучших средних учебных заведений. Он и теперь не утратил своих позиций.

Пошел я сдавать экзамены и — увы! — на первом же провалился. По русскому языку получил двойку. Что и неудивительно, если вспомнить, какое у меня было детство. Все, к дальнейшим экзаменам меня не допускают. Что было делать?!

Но наш верный воспитатель Дмитрий Леонидович Зворыкин, конечно же, не оставляет меня в беде. Мы вместе едем в техникум. Он представляет меня заместителю директора и говорит: вот у нас спортсмен, подающий надежды, он такой хороший мальчик, способный, сирота. Говорит так убедительно, так заинтересованно, что дирекция идет

нам навстречу, ставит условие: если все остальные экзамены сдам на четыре и пять, то меня примут.

И вы знаете, я сдал все экзамены на одни пятерки. Так-то вот. Отбраковывают учебные заведения учеников с самого первого их шага. А не берут во внимание, что трудности закаляют человека.

Техникум я окончил с отличием, за что получил билет на новогоднюю елку в Кремль. И сразу же без экзаменов поступил в Московский университет.

Вот почему мне и нравится идеология газеты “Первое сентября” и ее приложений. Основатель газеты, известный писатель Симон Львович Соловейчик как говорил: “Люди есть люди, и надо всех любить и всем давать возможность проявить себя, не мешать в этом”.

## В СБОРНОЙ КОМАНДЕ

Парусный спорт занимал в жизни все больше времени, все больше требовал сил. Одни сборы чего стоили. Кормили нас, надо сказать, на них отменно.

Я вошел в сборную страны в 1965 г., уже после Университета. Первый год я преподавал в Химико-технологическом институте. Работа мне нравилась, но пришлось перейти на научную работу в Университет, поскольку она давала большую свободу во времени.

Парус — это была вся моя жизнь! Но с другой стороны — именно спорт давал мне возможность учиться. Я стипендию какую-никакую получал, подкармливаться мог. А обслуживать с самого раннего детства привык себя сам.



Когда перешел на научную работу, передо мной тоже открылись неплохие перспективы. И иные говорили: зачем тебе этот парус? Но что я без него? Зарплата научного сотрудника была очень маленькой, к тому же у меня все еще сказывалось тяжелое детство

— это вечное недоедание. Постоянно, чуть не поем, головная боль начинается.

И то, что я ушел в сборную команду, было для меня великим благом по тем временам. Я так психологически и даже физически отдохнул, отъелся, что потом уже мог и день не есть, и два. Силы полностью восстановились.

И тем не менее в отношении к парусному спорту у меня не было такой уж полной отрешенности. Как вот, например, у Валентина Манкина: он говорил, что ради паруса все готов бросить — если надо, всем пожертвовать.

Я же не считал, что парусный спорт — это магистральное направление моей жизни. Я думал одновременно и о физике. Работал, после сборной, в 4-м Главном медуправлении, создавал метрологическую службу. Очень хорошая там в то время была обстановка. Я понял, что врач, медицина — высшая ступень человеческой деятельности.

## ЯХТА ЯХТЕ РОЗНЬ

За все время, что я был в сборной, да и позднее, я гонялся исключительно на отечественных яхтах. Хотя известно, что все наши парусные знаменитости ходили только на импортных судах. А у меня материальная часть такова, что ходом я часто проигрывал. Бесмысленно так участвовать в крупных соревнованиях.

Помню, в 1959 г. мы вместе с Александром Чучеловым, который потом был серебряным призером Олимпийских игр, мы выступали на первенстве мира. И местные газеты Копенгагена писали: русские с такой хорошей физической подготовкой гоняются на простынях. На простынях! Так они оценивали нашу материальную часть. Паруса были из плохой ткани.

Я хорошо помню, как берешь старт хорошо, а мимо тебя все уезжают, как от стоячего. Без всякой хитрости...

Меня звали в ЦК ВМФ, но я был предан своему обществу.

Нет, я патриот профсоюзов, сказал я тогда и остался в Крыльях Советов". И как позже оказалось, тем самым я, по сути, ставил на себе крест как на спортсмене. Профсоюзы не могли дать мне классную матчасть. Все это было только в ВМФ. Я на все соревнования, даже будучи в сборной, выходил с никудышной матчастью. Иногда я робко говорил: "Вы дайте мне яхту хотя бы такую же, как у противника, чтоб ход у нас был одинаковый. И я вам гарантирую — одержу победу".

## ЛАВИРОВКА УМА НА ТРАССЕ

На этом фоне и прошли мои старты в сборной. Наиболее удачно я выступил на первенстве мира во Франции в 1966 г.

Ситуация была такая. Берем старт, и мимо тебя, как стоячего, уходят, уходят... их и не видать. Но в чем и прелесть парусного спорта — одной только лавировкой, сложнейшим сочетанием ходов влево, вправо, игрой интеллекта можно добиться многого. И в последней гонке тогда я пришел первым. Представьте себе: более 100 участников, все знаменитости...





Мне некоторые тогда говорили: это случайно. да нет же! Я как физик посмотрел перед стартом, какие течения, какой ветер, общая погодная ситуация и обстановка, какие силы действуют на шверт и на паруса. И так ситуацию психологически разыграл, чтобы не видели, что я от всех в сторону отрываюсь.

Я такой курс специально выбрал, быстрый, вдоль линии старта. Все — вперед, а я в противоположную сторону. “Куда он рванул? Чокнутый!” — недоумевали многие. Я метров на 200 в сторону ушел, а в момент старта взял новый курс и — пошел! В результате, несмотря на неважный ход моей яхты, к первому повороту я пришел, всех опередив с большим отрывом. Таким, что его хватило для победы в этой гонке.

А в конечном результате, как уже говорилось, я занял на чемпионате мира шестое место, опередив многих и многих именитых.

## С ЗАЕМНОЙ МАЧТОЙ

«Неужели, — спрашивают меня иногда, — никогда душу не знобило, досада не брала:

как хочется пройтись на классной яхте, показать, что ты можешь на самом деле?»

Нет, отвечаю я в таких случаях, не было такого. Ведь парусный спорт это любовь моя, и если бы я стал досадовать, злиться, сожалеть, результатов вовсе бы не было никаких.

Вот, к примеру, как я стал чемпионом Союза. Мои соперники были поражены увиденным. В 1965 г. приезжаем на соревнования — я ходил тогда на “финне” — а у меня нет мачты. Это, надо сказать, сложнее сооружение на этом классе яхт — изгибы, формы... Дерево для такой мачты подбирают, как для скрипки.

Я подхожу к своему конкуренту, прошу: может, выручишь меня? “Вон, — говорит, — есть бракованная, кривая мачта, хочешь — бери”.

А у меня другого выхода нет. Я взял и с этой бракованной мачтой стал чемпионом Союза. Тогда, в 1965 г. я и знаменитого Манкина обошел.

На чемпионате страны 1966 г. уже где-то в середине гонок я понял: плохо иду, нет у меня скорости. Надо что-то предпринять. Иначе я точно проиграю. Надо рисковать! Несмотря на сильнейший ветер, ставлю огромный парус. Смотрю — не отстаю от главных соперников. Это сразу дало мне уверенность: я обойду их. И действительно, я выиграл две гонки в этот день и стал чемпионом.

Гонка, словом, всегда была для меня творческой задачей, которую надо решить. И в парусном спорте знали мои неординарные ходы по трассе, неожиданные тактические задумки.

Я много поездил по миру. Гонялся во Франции, Италии, Англии, Дании, Финляндии. Много раз в ГДР, Болгарии. И всегда гонки — на лучших курортах этих стран. Истинно королевский вид спорта. Человек в нем расцветает.

## КТО НЕ РИСКУЕТ...

Но и без риска дело не обходится. Подчас и смертельного риска в буквальном смысле слова. Помню, в одной из гонок Балтийского региона я поприветствовал знакомого спортсмена; только что вот он после финиша шел на яхте к причалу и не дошел — перевернулся и утонул. Очень сильный ветер был.

Да, все что угодно может случиться. Однажды на первенстве Москвы в одной из гонок я в сильнейший ветер перевертывался пять раз. А яхта, бывает, переворачивается мачтой ко дну, килем вверх. Я каждый раз ставил яхту и продолжал гонку. Ведь это большой физический труд — поставить яхту. Нужно нырнуть под воду, быстро сделать какие-то операции, завязать узлы внутри. На четвертый раз я даже захлебнулся и подумал:

больше рисковать нельзя. Однако еще раз перевернулся и... пришел к финишу вторым. Значит, достаточно быстро справлялся со своими неприятностями, да и скорость у меня была хорошая.



На одной из Балтийских регат все семь гонок шли при штормовом ветре. Нагрузки на руки были такие, что у меня потом еще с полгода ныли суставы плечевого пояса.

Спасательные принадлежности первые годы были очень плохи или вообще их не было. Если “финн” перевернется, его не поставишь. Это впоследствии стали делать воздушные отсеки, мешки. Для большей плавучести.

Моя яхта в одной из гонок перевернулась, не поставить. Я сидел все время в холодной воде Балтийского моря, очень долго. Хорошо еще, что одна моя приятельница по МГУ была в судейской коллегии. Она видит — меня нет. Давай искать. Увидела с судейского корабля мою лодку.

Я совсем околел. Волна подходит, отрывает меня от яхты, тянет на дно. Я уже мысленно прощался с жизнью.

Мне с корабля кинули канат. И я должен был одной немецкой рукой (другой я за лодку держался, чтоб не утонуть) завязать нужный, достаточной прочности узел. А если бы я этого не умел? Погиб бы. Вот как важно в парусе назубок знать такелажное дело.

Втроем-вчетвером меня с трудом вытянули из воды, отогрели...

Нет, подобные случаи не отвращают от парусного дела. Напротив! Любого спросите.

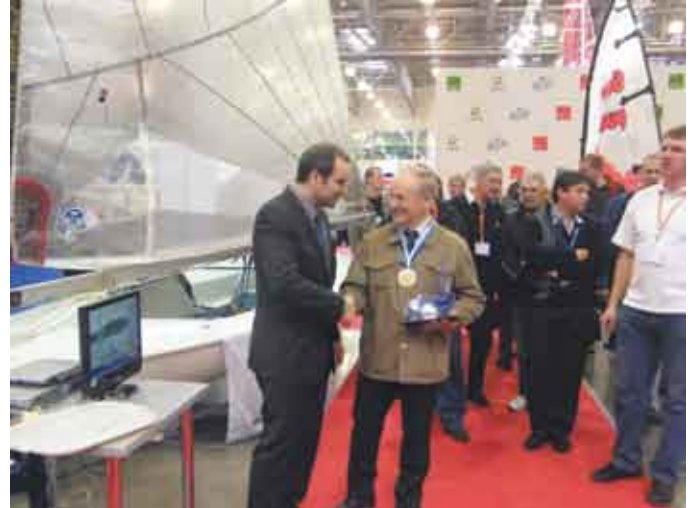
## ГИМН ПАРУСНОМУ СПОРТУ

Сколько бы лет ни занимался я парусным спортом, мой юношеский восторг от него, изменяясь, конечно, с возрастом, не проходил. Видите ли, у меня была еще моя любимая физика, что позволяло мне относиться к парусу легче, что ли, свободнее. Все тренеры знали это, понимали и имели ко мне особый подход. И, что греха таить, придерживали меня на вторых ролях. На мне ведь учились, это всем известно. Будников, Потапов, другие. Потапов — чемпион мира и до сих пор говорит, что я был для него примером. Без серьезного противника ведь не выучишься, так что я был нужен, безусловно. И нужно было, чтоб я на плохой яхте ходил, чтоб не обыгрывал молодежь, не подрывал их уверенность в себе, а вытаскивал.

Это я понимал. Прежде всего я был все-таки физик, а уж потом яхтсмен. Потому-то, наверное, и сохранилось у меня, словно в юности, восторженное отношение к этому занятию. Помню, когда я работал в 4-м медицинском управлении, у меня была огромнейшая нагрузка. Каждый выходной приезжал в яхтклуб за- мертво. И за два выходных дня восстанавливался полностью.

От скольких болезней спас- ли природа, парус. Как многому научили. Я вот, будучи уже немолодым человеком, самостоятельно, один построил дом на садовом участке. Да разве бы я смог это сделать, если бы не знал всех этих соединений, узлов, блоков, не владел столярным делом и прочее, и прочее?

И сколько живу — буду петь гимн парусному спорту. В других видах много значат природные данные человека — сила, ловкость... А гонки на яхтах — сплошная игра интеллекта и природы. Почувствовать природу, учитывать все эти отливы, приливы, течения, ветры, уметь правильно рассчитать скорость, усилия, ходы, угадать ход противника... Нужен огромный объем знаний, нужно постоянное воспитание чувств. Чем многограннее человек, тем больших успехов он может добиться в парусном спорте, тем больше нравственно, духовно, физически от него получишь.



Записала

Нина ШКОЛЬНИКОВА





## ВИКТОР ПОТАПОВ

**Бронзовый призер олимпийских игр 1972г,  
двукратный чемпион мира**

### «ШАПОЧКА У МЕНЯ ЕСТЬ ФАРТОВАЯ»

*О своих победах рассказывает Виктор Потапов.  
Интервью любезно предоставлено журналом  
«Yachts in Russia» (выпуск Сентябрь 2010)*

Капитан второго ранга ВМФ, кандидат педагогических наук, двукратный чемпион мира, бронзовый призер Олимпиады и трехкратный участник олимпийских регат, чемпион Европы, 16-кратный чемпион страны — и все это Виктор Потапов. Мало кто знает, что он был первым нашим яхтсменом, завоевавшим золотую медаль на мировом первенстве. Корреспондент YR побывал в гостях у одного из самых титулованных отечественных мастеров паруса.

**YR: Прекрасно выглядите, Виктор Яковлевич! Судя по всему, вы в отличной форме и до сих пор продолжаете гоняться.**

**В.П.:** Да, продолжаю участвовать в соревнованиях и не собираюсь заканчивать. Просто не мыслю свою жизнь без паруса. Это моя первая любовь. Но все же не единственная в спорте. Я ходил на лыжах, занимался также буюрным спортом, борьбой, футболом, шахматами.

**YR: Шахматами?**

**В.П.:** Да, у меня даже ничья с Ботвинником в послужном списке имеется.

**YR: И как это вам удалось не проиграть Михаилу Моисеевичу?**

**В.П.:** Был я тогда молодым, работал на режимном заводе и выступал за «Труд». И вот как-то приехал в кассу общества получить стипендию в размере 60 рублей. А бухгалтерша перед моим носом закрыла кассу на обед. Смотрю: рядом невзрачный мужичок стоит и что-то себе под нос бурчит, тоже недоволен. Я ему в ответ: «А Вы фишки-то хоть переставлять умеете?» Ну сели в красном уголке, начали партию, играем, и тут приходит Вячеслав Васильевич Хапунцев (председатель общества «Труд», его все боялись: крутой мужик был) и говорит моему сопернику: «Михаил Моисеевич, можно вас на пару слов?» А тот мне в свою очередь: «Согласен на ничью?» Я и согласился. Чуть позже Хапунцев меня встречает и спрашивает: «Вы все такие, яхтсмены, умные?» — «А что такое?» — спрашиваю в ответ. «Да ты хоть знаешь, с кем ты играл?» — «Понятия не имею». — «С Ботвинником!»

**YR: С вашим кругозором и опытом прямая дорога в тренеры. О тренерской карьере не думали?**

**В.П.:** Думать-то думал, и не раз, потому что и педагогику, и психологию перелопатил. Желание было,





не было возможности. Не дали мне шанса реализовать себя на тренерском поприще. Когда я закончил свою спортивную карьеру, меня приказом замминистра обороны послали руководить всеми водными видами спорта страны Вооруженных сил - от Камчатки до Балтики. Вся «вода» у меня была в подчинении! То есть я стал чиновником, а не тренером... Позже, когда закончил службу на Северном флоте и вернулся в Москву, все академии обошел, вплоть до милицейских. Но и там мои знания и опыт оказались невостребованными. Как только узнавали, что я со степенью и титулами, говорили: «До свидания...»

**YR: Почему?**

В.П.: Ну представьте: сидит себе заведующий кафедрой, подполковник или полковник, а тут заявляется к нему человек со знаниями, степенью, да еще и спортсмен действующий, он ведь в итоге и подвинуть его, бедолагу, с насиженного места может. Кому такое может понравиться? С другой стороны, я не жалею, что 12 лет проработал в администрации родного города Долгопрудного — был заместителем председателя и председателем городского спорткомитета.

**YR: А как получилось, что вы, сугубо гражданский человек, стали офицером ВМФ?**

В.П.: Очень просто. Меня давно звали в ЦСК ВМФ. Обещали и деньги, и импортную мат.часть. Так я и стал офицером. Заканчивал службу на Северном флоте, кстати. В отставку ушел капитаном второго ранга. К слову, одновременно со мной в ЦСК ВМФ был призван наш легендарный ватерполист Александр Кабанов и многие подающие надежды гребцы. В этом обществе, надо сказать, было лихое руководство. Ловко таланты к рукам прибирало. Но и результаты были соответствующие - немало золота на крупных соревнованиях было завоевано.

**YR: Как вы думаете, может ли российский парус выйти на прежние позиции?**

В.П.: Очень надеюсь на это. Парус — своеобразный вид спорта. Его трудно сравнить с каким-либо другим. Его сложно сделать массовым в обычном понимании слова. Американцы говорят: «Вы, европейцы, любите футбол смотреть, а у нас на яхтах любят ходить. У вас сто тысяч человек смотрят, как 22 человека играют. У нас все наоборот: ходят под парусом 100 тысяч, а 22 человека обслуживают!» Вот и вся разница. А успехи можно вернуть только через массовость! Чем больше будет людей гоняться, тем больше будет чемпионов. Это аксиома. Вот есть водоем, и надо сделать так, чтобы в нем ребятишки гонялись. Ну не только же в них купаться и рыбу ловить! Надо строить яхт-клубы. Как сказал гениальный Аркадий Райкин: «Выпусти детей вместе гулять, и что они начнут делать? Соревноваться! Соревноваться...»

**YR: Ваш первый Олимпийский класс — «Финн». Именно в этом классе советские спортсмены добились наибольших успехов. Вспомним серебро Александра Чучелова на римских Играх в Неаполе 1960 года, мексиканское золото Валентина Манкина 1968 г., вашу бронзу 1972 года, завоеванную в Киле, серебро Андрея Балашова в Монреале 1976 года и таллинскую бронзу 1980 года. В чем секрет?**

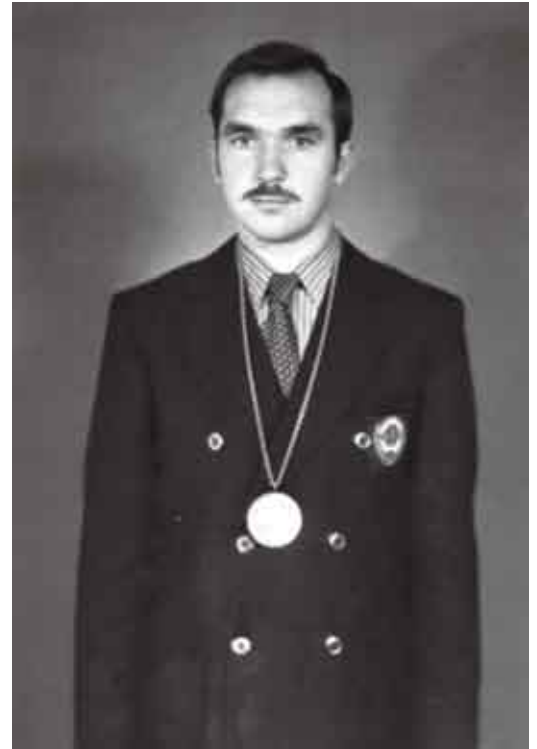
В.П.: В том, что индивидуально мы были сильны, а в этом классе яхты разыгрывали по жребью, и поэтому материальная часть не играла решающего значения. Тут все индивидуально. Тому же Балашову, например, здорово повезло. Мы гонялись с ним на одной дистанции, и я стартовал раньше него на 10 минут и показывал ему, куда ходить, а куда не ходить. Кстати, выиграл Олимпиаду 1972 года немец Йоханн Шуманн. Я ездил потом в ГДР, и он мне признался, что многому научился у меня. Наверно, это звучит нескромно. Титулов-то у него больше. Но тут надо учесть, что мы выезжали всего два-три раза в год за границу. В том же классе 470 я ни в одном чемпионате Европы не участвовал. На одном чемпионате мира, правда, удалось засветиться. Но случайно: по дороге на Олимпиаду заехали в Америку и там погонялись. Так что шансов у нас что-то выиграть было меньше.

**YR: Кажется, вы вообще какое-то время были невыездным?**

В.П.: Если честно, то вспоминать о том случае мне совсем не хочется...

**YR: Но это же интересно!**

В.П.: Ничего интересного. Банальная история времен СССР. У Андрея Балашова как-то целый месяц дома жил французский приятель - Гаель Гербель. Он нам всячески помогал в наши приезды





во Францию. Но когда-то давно, на наше несчастье, Гаель был сотрудником французской контрразведки. Наши кагебэшники, естественно, это знали. И вот Гаель прислал мне поздравительную открытку на Новый год, причем не из-за границы, а из СССР, от Балашова. Мне выезд и закрыли на шесть месяцев. А Балашову, кстати, нет.

**УР: Давайте сменим тему. Вы ведь кандидат педагогических наук...**

В.П.: Я начал писать диссертацию после окончания технического института МИРЭА, и моим научным руководителем был отец советской спортивной психологии — академик Петр Антонович Рудик. Это про него Владимир Высоцкий пел: «Академик Рудик ловит контра ФРГ». Так вот он мне сказал перед началом работы: «Хочешь по настоящему разобраться в психологии — давай с тобой будем учиться, а

если хочешь просто защититься, то у тебя и оппонентов не будет». Я решил заняться серьезно и восемь лет писал диссертацию. Кстати, оппонентом моим на защите был знаменитый хоккеист Вячеслав Старшинов и олимпийский тяжелоатлет Аркадий Никитович Воробьев.

**УР: Как звучала тема вашей диссертации?**

В.П.: «Подготовка яхтсменов высшей квалификации к соревнованиям с учетом психологических факторов».

**УР: Что в системе подготовки советских яхтсменов и спортсменов вообще вам не нравилось больше всего?**

В.П.: Постоянные сборы. Монотонные, долгие, изнуряющие. Мне такие сборы, кроме вреда, ничего не давали. Их было слишком много. Да и материальную часть мы во время этих сборов только гробили. Я это уже тогда понимал. У меня был такой уровень мастерства, что я самостоятельно мог готовиться к соревнованиям и сам мог решить, сколько мне надо тренироваться. И результат я обеспечивал, когда мне давали время для отдыха. А когда «передыху» не было, меня «зашкаливало». Да и не только меня одного. Ну нельзя всех под одну гребенку грести!

**УР: А в чем «зашкаливание» выражалось?**

В.П.: Начну с того, что в 1967 году меня не пустили на Спартакиаду народов СССР. Я в тот год в «Финне» выиграл чемпионат России за явным преимуществом и уже съездил в ГДР. Это был мой первый выезд за границу — в Варнемюнде. В советские времена было правило — для выезда в капстраны надо было для начала посетить соцстрану. Мне для поездки в ГДР пришлось даже с завода уволиться.

Выступал я тогда уверенно, несмотря на то, что выступал на общественной матчасти. А чиновники решили по-своему. Я имею в виду Спартакиаду. Прокатили, так сказать, меня... И это после того, как у нас разница на регате в Германии с Манкиным была в три очка! В общем, Валя победил на Спартакиаде, а вместо меня на Олимпиаду с ним поехал другой яхтсмен, который готовился на Родине. Таково было решение чиновников из федерации. Не сорви мне они ту Спартакиаду, я уже в 1968 году мог бы свободно конкурировать с Манкиным.

**УР: Обидно было?**

В.П.: Не то слово! Ведь в 1968 году в Акапулько был слабый ветер, а я в такую погоду мог ходить с закрытыми глазами и побеждать.

Ну а потом, в 1972-м году, мы готовились к Олимпиаде — два с половиной месяца в Риге безвылазно. Звоню оттуда в Москву начальнику управления водных видов спорта Н. Русаку (впоследствии он занял пост председателя Спорткомитета СССР), злой, уставший, в четыре утра, и говорю: «Ну сколько же можно?!» А он мне отвечает так вальяжно: «Витя, да Рига для тебя Родина! Тренируйся». Я в ответ на его реплику запустил телефоном в стену. Нас же там травили самым настоящим образом. Мы всей командой написали письмо-протест, все до единого подписались, так нас за это хотели в больницу упечь — мол, дизентерия. Только Валька Манкин



позволял себе все, что хотел. То он машину уехал покупать, то шкотовый Виталий Дырдыра в Академию экзамены сдавал... Он за время сборов уезжал домой несколько раз и отбора на Олимпиаду у него не было. Я был в Профсоюзах, а тогда жаловались только Вооруженные Силы, куда Манкин вовремя «продался».

**YR: Неприкасаемым был?**

В.П.: Точно. Вот он и выиграл Олимпиаду! При том что на дистанции дул слабый ветер, а я при таких условиях считался магом и волшебником, мне достаточно было выйти на старт. А в классе «Финн» на регатах на старт выходили 190 участников. На Олимпиаде попроще было. Но нас так замучили на сборах, что в слабый ветер я не уложился в контрольное время!

**YR: Но в Киле в 1972 году вы все же завоевали бронзовую медаль!**

В.П.: Александр Чучелов — гонщик из Эстонии - посоветовал мне перед последней гонкой: «Витя, надо медаль зацепить, хотя бы бронзу, а потом само пойдет». Я его и послушал. После трех гонок был лидером, но шел не так, как обычно гонялся, решил все делать надежно - обычно я рисковую, веду себя на воде вроде свободного художника. Эх, наверное, надо было рискнуть. Мог бы выиграть.

**YR: В 1976 и 1980 годах вам чуть-чуть не хватило до медали. Что произошло?**

В.П.: В 1976 году мы набрали одинаковое количество очков с одним из соперников в борьбе за третье место. Сейчас за такой результат медали уже даются, а тогда были другие правила... Перед последней гонкой мы были вторыми, а первым шел новозеландский яхтсмен. Тренер мне говорит: «Вот у тебя все плохие — начальники, тренера, новозеландец. Но он первый, а ты второй», — с издевкой так говорит. И перед самым стартом! Я беру старт и спрашиваю Балашова: «Андрюха, куда мне уходить?» Он отвечает: «А вот ты мне через 10 минут все покажешь - куда надо идти, а куда не надо». Стартовал я отлично, веду гонку и спрашиваю Сашку (мой родной старший брат, шкотовый): «Где новозеландец?» — «Да он рванул влево, в самый край ушел», - отвечает. И я вместо того, чтобы идти прежним курсом, пошел за ним. Над озером Онтарио ветер крутил до 35 градусов, и мы оказались не в той стороне. На первый знак вышли проигрывая лидерам почти бакштаг. Тем не менее после полных курсов (бакштагов) почти догнали их. И тут влетаем в крутую волну, которая нас накрывает (озеро Онтарио непредсказуемое): воды в лодку набрали, фалы запутались, рвутся. В общем, не хватило чуть-чуть до медали — мимо знака проехали. Лучше уж перевернулись бы тогда.

А в 1980-м я по большому счету спас престиж парусной программы Олимпиады. Да-да, своим проигрышем. Я в 1980-м и чемпионом Мира стал. На Йерской регате показал абсолютно лучший результат среди всех классов, и Суперкубок завоевал, и Кубок мира выиграл. Представьте себе: чемпион мира дома не может в тройку войти! Значит, борьба серьезная идет за медали. В Таллине же почти одни «демократы» выступали — западные страны бойкотировали Олимпиаду. В классе «Торнадо» в основном они и гонялись! В ЦК на меня потом наехали, а я сказал: «Ну была бы еще одна медаль у нас. 81-я по счету. И что? Страна и Олимпиада от этого выиграла бы?»

**YR: Зато вы стали чемпионом мира совсем в других условиях - в 1978 году в Англии.**

В.П.: Да, соревновались мы в сентябре в Веймуте, там, где пройдет олимпийская регата 2012 года. 75 участников было. Помню, что 15 из этих экипажей были английскими. Из соцлагеря — только я и один поляк. Главным фаворитом был, разумеется, англичанин — Реджинальд Уайт, многократный чемпион мира. Вот с ним мы и тягались. Все сложилось для нас удачно. К последнему дню мы практически себе обеспечили первое место. И впервые в истории нашего парусного спорта стали чемпионами мира! А класс «Торнадо» в парусе — «Формула-1». Удивлен, что его исключили из олимпийской программы. Ведь живем в век скоростей, и убрать самый быстрый класс... Наша Федерация не доработала.









**YR: Прошло два года, и в Новой Зеландии вы защитили чемпионский титул...**

В.П.: То первенство мира проводилось в феврале в Окленде. У нас была чужая лодка — швейцарца Вальтера Штайнера. Он тогда не приехал, я ему позвонил, спросил разрешения воспользоваться его судном. Немцы, австрийцы и швейцарцы были, между прочим, против, чтобы я на его лодке гонялся. Протестовали. Помню также, с акклиматизацией проблемы возникли. Но нас трудностями не испугать, и второе золото мы взяли.

**YR: Какая гонка запомнилась вам больше всего?**

В.П.: Преолимпийская регата в Таллине 1979 года. От каждой страны приехало по два сильнейших экипажа. Состав был сумасшедшим! Олимпиада 1980 года не шла с ней ни в какое сравнение. И я выиграл эту регату. Ну и чемпионат мира 1978 года тоже, конечно, запомнился.

**YR: А палки вам в колеса вставляли?**

В.П.: Да всякое бывало. Выигрываешь гонку за явным преимуществом, а в итоге ее отменяют. В 1972 году на Олимпиаде у меня кольцо на «Финне» выскочило, а там болтов штук 10, и они все разом не могли сами по себе открутиться — в этом я уверен до сих пор.

**YR: Решение уйти из спорта приняли сами?**

В.П.: Если бы. В 1985 году на катамаране я выиграл чемпионат Союза, показав абсолютный результат. И меня решили перевести в «Звездный» — для укрепления, а на «Торнадо» посадить молодых ребят. Надо — так надо — я согласился. В свое время я так и в класс 470 перешел. Однако предупредил, чтобы все было на государственном уровне — соответствующая лодка, паруса и открытый календарь соревнований, чтобы я хотя бы два—три раза в год выезжал за рубеж гоняться, чтобы мог сам видеть конкурентов и сравнить, могу ли я с ними гоняться на равных. Мне все пообещали, а потом обманули. Лодку дали, в которой лягушки квакали, мачту из трех частей и паруса после десятого аборта...

**YR: И что вы сделали?**

В.П.: Так я с Сашкой Музыченко (мой шкотовый, олимпийский чемпион 1980 года) и Колей Смирновым (тоже мой шкотовый, они поочередно со мной ходили) вытащили старую лодку из сарая, уже сеном заваленную и водой залитую, мачта — из трех частей, мы ее в Сочи варили (а там никакого производства). Однако отбор я все равно выиграл. Но на Европу, а потом — и на Олимпиаду опять поехали другие. А в 1992 году меня, чемпиона СНГ, прокатил лично Виталий Смирнов, хотя сам подписывал документы по отбору, и меня как Олимпийца представлял первый зам. Олимпийского Комитета Олимпийский Чемпион Владимир Васин!

**YR: Что для вас было самым сложным в спортивной карьере?**

В.П.: Я, как правило, с самим собой боролся. Ну хотя и с природой тоже. Она надо мной любила пошутить. То ветер слабый, то шторма. А на «Финне» даже тонул и среди акул поплавал...

**YR: Серьезно?**

В.П.: В Новой Зеландии дело было. Старт гонки постоянно переносили, а жара страшная стояла, и я решил искупаться. Плаваю, и тут мне орут: «Акулы, Яковлевич!» Я пулей из воды и вылетел. И действительно акулы рядом плавали.

**YR: Чем вы гордитесь помимо медалей?**

В.П.: В жизни — сыном и внуком. Сын по молодости занимался парусом, но потом пошел в авиацию, а внук стал мастером спорта, сейчас в институт поступает. А в парусе — тем, что гонялся с самим Жаком Рогге (президент Международного олимпийского комитета. — Прим. YR). В 1971 году это было.





**DERNIERES NOUVELLES**

**FINN GOLD CUP**

**KIELER WOCHE 1972**  
3 au 10 juin

	1	2	3	4	5	Total
1. S. Th. Lorkowski	1	2	3	4	5	25,5
2. G.D. H. G. G. G.	2	3	4	5	6	42,5
3. A. F. H. G. G. G.	3	4	5	6	7	50
4. W. H. G. G. G.	4	5	6	7	8	55
5. M. H. G. G. G.	5	6	7	8	9	60
6. H. H. G. G. G.	6	7	8	9	10	65
7. G. H. G. G. G.	7	8	9	10	11	70
8. H. H. G. G. G.	8	9	10	11	12	75
9. G. H. G. G. G.	9	10	11	12	13	80
10. H. H. G. G. G.	10	11	12	13	14	85
11. G. H. G. G. G.	11	12	13	14	15	90
12. H. H. G. G. G.	12	13	14	15	16	95
13. G. H. G. G. G.	13	14	15	16	17	100
14. H. H. G. G. G.	14	15	16	17	18	105
15. G. H. G. G. G.	15	16	17	18	19	110
16. H. H. G. G. G.	16	17	18	19	20	115
17. G. H. G. G. G.	17	18	19	20	21	120
18. H. H. G. G. G.	18	19	20	21	22	125
19. G. H. G. G. G.	19	20	21	22	23	130
20. H. H. G. G. G.	20	21	22	23	24	135
21. G. H. G. G. G.	21	22	23	24	25	140
22. H. H. G. G. G.	22	23	24	25	26	145
23. G. H. G. G. G.	23	24	25	26	27	150
24. H. H. G. G. G.	24	25	26	27	28	155
25. G. H. G. G. G.	25	26	27	28	29	160
26. H. H. G. G. G.	26	27	28	29	30	165
27. G. H. G. G. G.	27	28	29	30	31	170
28. H. H. G. G. G.	28	29	30	31	32	175
29. G. H. G. G. G.	29	30	31	32	33	180
30. H. H. G. G. G.	30	31	32	33	34	185
31. G. H. G. G. G.	31	32	33	34	35	190
32. H. H. G. G. G.	32	33	34	35	36	195
33. G. H. G. G. G.	33	34	35	36	37	200
34. H. H. G. G. G.	34	35	36	37	38	205
35. G. H. G. G. G.	35	36	37	38	39	210
36. H. H. G. G. G.	36	37	38	39	40	215
37. G. H. G. G. G.	37	38	39	40	41	220
38. H. H. G. G. G.	38	39	40	41	42	225
39. G. H. G. G. G.	39	40	41	42	43	230
40. H. H. G. G. G.	40	41	42	43	44	235
41. G. H. G. G. G.	41	42	43	44	45	240
42. H. H. G. G. G.	42	43	44	45	46	245
43. G. H. G. G. G.	43	44	45	46	47	250
44. H. H. G. G. G.	44	45	46	47	48	255
45. G. H. G. G. G.	45	46	47	48	49	260
46. H. H. G. G. G.	46	47	48	49	50	265
47. G. H. G. G. G.	47	48	49	50	51	270
48. H. H. G. G. G.	48	49	50	51	52	275
49. G. H. G. G. G.	49	50	51	52	53	280
50. H. H. G. G. G.	50	51	52	53	54	285
51. G. H. G. G. G.	51	52	53	54	55	290
52. H. H. G. G. G.	52	53	54	55	56	295
53. G. H. G. G. G.	53	54	55	56	57	300
54. H. H. G. G. G.	54	55	56	57	58	305
55. G. H. G. G. G.	55	56	57	58	59	310
56. H. H. G. G. G.	56	57	58	59	60	315
57. G. H. G. G. G.	57	58	59	60	61	320
58. H. H. G. G. G.	58	59	60	61	62	325
59. G. H. G. G. G.	59	60	61	62	63	330
60. H. H. G. G. G.	60	61	62	63	64	335
61. G. H. G. G. G.	61	62	63	64	65	340
62. H. H. G. G. G.	62	63	64	65	66	345
63. G. H. G. G. G.	63	64	65	66	67	350
64. H. H. G. G. G.	64	65	66	67	68	355
65. G. H. G. G. G.	65	66	67	68	69	360
66. H. H. G. G. G.	66	67	68	69	70	365
67. G. H. G. G. G.	67	68	69	70	71	370
68. H. H. G. G. G.	68	69	70	71	72	375
69. G. H. G. G. G.	69	70	71	72	73	380
70. H. H. G. G. G.	70	71	72	73	74	385
71. G. H. G. G. G.	71	72	73	74	75	390
72. H. H. G. G. G.	72	73	74	75	76	395
73. G. H. G. G. G.	73	74	75	76	77	400
74. H. H. G. G. G.	74	75	76	77	78	405
75. G. H. G. G. G.	75	76	77	78	79	410

Le Finn Gold Cup course du 30 juin à 10 heures, en raison de l'apogée des vagues, une affluente record.

Les Français étaient représentés par Gaudin, Cille, Armand, Kien, Muel, Miel et Gaudin, lequel victorieux à la fin de la course a été déclaré vainqueur.

Les deux sélectionnés olympiques Muel et Pierre Mouton ont été capés à cette occasion. Le directeur national des sports très mérité, Muel.

Une fois de plus la sélection et pour le 1<sup>er</sup> fois, entre autres le Cup étant l'Association Sportive, Gaudin, l'Association Athlétique, Le Loup et le Gros.

Breuker est vraiment un grand navigateur et pour le moment il décide l'évolution de sa région et une science exacte et grand bravo et merci pour ce qui est de la sélection.

★

**I.F.A. FRAN**

Pour toute renseignements, conformités, cotisations, etc., adressez-vous à nos bureaux : Madame Descartes, 92-ASNER 92-517-31. Tél. : 793.23.11

Nos amis envoient de bien accueilli les de ce bulletin, qu'ils envoient par mail BSCAVE Privé.

33 - BOWENAU.



**YR: Ну и каким он яхтсменом был?**

В.П.: Одним из ведущих финнистов Мира и всегда с безупречной во всех отношениях материальной частью.

**YR: Один мой знакомый яхтсмен сказал, что парусный спорт — это шахматы на воде.**

В.П.: Красиво сказано... Я как-то в разговоре с Рудиком заметил: «Парусный спорт такой сложный, что никто в нем ничего не понимает. Но шахматы — психологический вид спорта, еще сложнее нашего». Он мне ответил: «Виктор, шахматы по сравнению с парусом — простая арифметика, детский лепет. У шахматистов освещение одинаковое, и ходят они по определенным правилам. А вы в каких условиях соревнуетесь?» Этот разговор состоялся у нас, когда я собирался уходить из аспирантуры.

**YR: Спортсмены люди суеверные. У вас тоже были свои приметы?**

В.П.: А как же! Обязательно. Шапочка у меня есть фартовая! До сих пор в ней гоняюсь. Шерстяная. Не бейсболка какая-нибудь.

**YR: До Олимпийских игр в Лондоне осталось два года. С одной стороны, немало, но, с другой — не так уж и много. Как считаете, будут у нас там медали в парусе?**

В.П.: Мне хочется верить, что будут. Сейчас чуть ли не в любом киоске можно купить карту акватории, где будут проходить соревнования яхтсменов, с очень подробной информацией о погодных условиях, течениях... Купил такую карту — и готовься себе спокойно, все нарисовано и обозначено, не то что в наши времена. Главное — думать не ленись. По сути Олимпиада — в парусе самая простая регата: участников меньше чем в любой другой.



**YR: Новый главный тренер сборной России Сергей Джиенбаев заявил, что нам при правильном подходе хватит двух–трех лет, чтобы приблизиться к ведущим мировым державам. Это реально?**

В.П.: Ну я уже сказал: нужна массовость. Настоящие гонщики будут, если соревнования будут массовыми. Чем больше на старте лодок, тем выше конкуренция, тем больше шансов для того, чтобы появился мастер. Никакой супертренер не сможет научить побеждать без соревнований. Примером может служить класс «Дракон», который быстро восстановили в яхт-клубе «Пирогово», в результате появились и чемпионы Европы, а теперь — и Мира.





## АНДРЕЙ БАЛАШОВ

**ДВУКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ОЛИМПИЙСКИХ ИГР  
ДВУКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ  
СЕМИКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН СССР**

– Андрей, в каком году ты начал заниматься парусным спортом?

– Я родился 22 марта 1946 г. в городе Ленинграде, на Васильевском острове, постоянно жил там. Осенью 1956 г., мне как раз было 10 лет, в школе № 3, где я учился, повесили объявление, что производится набор, детей 10 лет и старше, в школу парусного спорта яхт-клуба «Труд». Осенью и зимой мы занимались теорией во Дворце культуры им. Кирова, рядом с моим домом. Весной 1957 мы, те, кто сдал экзамены по теории, поехали знакомиться с яхтами. Меня определили на швертбот класса «М».

– А ты был большого роста? «М» – это же такая мощная лодка для взрослых.

– В детской школе было порядка 20 лодок класса «М» и несколько «Драконов». Мы начинали на «Эмках». К опытному рулевому сажали по три новичка для стажировки.

– По три новичка на «Эмке»?! Они же огромные – 350 кг весили.

– Конечно, лодки приходилось вытаскивать на берег, привлекая к этой работе, всех кто был в клубе. Было очень интересно и

весело. Эллингов не было. Лодки хранились под открытым небом. Поэтому регулярно зимой приезжали в клуб и чистили снег с лодок. В клубе была своя лыжная база, зимой занимались дополнительно еще и лыжами. Каждое воскресенье проводились соревнования. Грамот не было, тренеры для стимулирования нас делали грамоты самодельные – из своих грамот вырезали серединку и вклеивали отдельно, призеров и победителей. Нам мальчишкам очень хотелось получить «тренерскую» грамоту – мы очень старались. В яхт-клубе работа была поставлена очень хорошо, принципиально. Чтобы получить права на право управления яхтой, т.е. сделать шаг от матроса к капитану, надо было очень здорово попотеть. С 12 лет, летом я постоянно проводил в спортивных лагерях под Ленинградом и здесь уже занимался парусным спортом круглые сутки под руководством моего первого тренера Евгении Сергеевны Пылковой.

В 1960 г. я познакомился с Игорем Борисовичем Москвиным и стал осваивать класс «Финн». Первая моя лодка называлась «Узнай», с темно-зеленым тряпочным парусом. В 1964 г. я перешёл в «Трудовые резервы» к И.Б. Москвину. В этом коллективе собралась плеяда очень грамотных инженеров и руководителей, таких как Николай Михайлович Ермаков, Борис Петрович Дмитриев, Володя Васильев, Эдик Шугай, Рита Узен и другие... В общении с этими людьми я приобрёл много нового – прошёл курс «Парусного Университета».

В то время отец был против моих занятий – он считал, что я должен заниматься моторами, машинами, катерами, техникой, одним словом, парусный спорт он серьезно не воспринимал. Как я его не уговаривал, но он отказывал мне в деньгах, и мне с 14 лет пришлось зарабатывать деньги самому для того, чтобы что-то кушать в яхт-клубе и ездить на транспорте. Потом улица отца уговорила: он понял, не известно, что со мной будет дальше, если я не буду заниматься парусным спортом. Так что, работая параллельно на Невском морском заводе, я имел в своем распоряжении все самые лучшие материалы и плюс опыт и знания всей команды инженеров, к которым я попал.

Потом меня приютил Анатолий Степанович Коновалов, который тогда начал шить паруса. Он был в «Труде», но яхт-клуб был один. На территории «Труда» стоял немецкий дебаркатор и вот на этом катере базировались наши «Трудовые резервы». А мачты клеить научил меня Анатолий Афанасьевич Янсунь.

Главную роль в моем обучении, конечно, сыграл Игорь Борисович Москвин. Он все руками своим делал, и мачты, и паруса. А лодки у него были ходовые, хорошего качества. Он за счет умения работать с лодкой добивался высоких результатов. Игорь Борисович при мне уже был тренером фигурного катания. А парусный спорт у него был как хобби. Потому что фигурное катание тогда было только зимой, искусственных катков не было, а первый искусственный каток залили как раз на Васильевском острове, рядом с моим домом, и вот там он как раз тренировал одну из своих учениц – Тамару Братусь. Теперь она его жена.





Сильнейшей толчок дала мне ленинградская команда. И в умении работать, и в системном подходе к подготовке. Парусный спорт – я считал, считаю и буду считать – это технический вид спорта, а одним из основных аспектов в подготовке является скорость, настройка. Кроме того, что сам гонщик, конечно же, должен быть готов на сто процентов.

Уже в 14 лет я поставил себе главную задачу: сначала попасть на Олимпиаду, а потом где-то года через три-четыре переиначил эту задачу, решил добиться максимума на Олимпийских играх, на Чемпионате мира и на Европе. И это несмотря на то, что в «Труде» тогда были такие сильные гонщики, как Петр Гореликов, Евгений Кузнецов. В то время ленинградская школа была наиболее сильная.

Сначала я начал выступать на ленинградских соревнованиях. Тогда закрывали глаза на то, что я слишком молодой. Конечно, часто переворачивался, были и другие проблемы.

В 1965 г., мне тогда было 19 лет, я в первый раз выиграл Чемпионат Ленинграда, соревновался с такими именитыми спортсменами, как Янсунь, Москвин, Попов, Кузнецов, Гореликов.

– В том же году ты впервые приехал на Черноморскую регату. Она тебя не разочаровала? Ведь, выступление тогда не было блестящим?

– Разочарования не было, ведь это была определенная подготовка. Я увидел, как тяжело достаются призовые места тем, с кем я был рядом. Сколько труда они вкладывали в подготовку лодок, в свою подготовку.

В 1966 г. я снова стал Чемпионом Ленинграда, и на следующий год тоже. В 1967 г. я вышел как представитель Ленинграда на Всесоюзную спартакиаду народов СССР. И занял там третье место. В двух первых гонках взял два первых места. Просто не хватало еще психологической подготовки. С ходом у меня было все в порядке, у меня проблемы были только с весом и ростом. Я тогда был 72-73 кг при росте 176 см.

– При этом ты конкурировал с такими монстрами класса «Финн», как Манкин (1 место) и Гурьянов (2 место). И ты стал третьим призером Спартакиады. Как первый успех уже на всесоюзном уровне повлиял на тебя, на твои планы?



– Я понимал, что мне из Ленинграда не выехать на международные соревнования – нужно было перебраться в Москву. И в 1970 г. я переехал в Москву.

На Чемпионате Союза в Риге 1968 г. я занял третье место. А потом у меня был провал. Переезд остановил меня где-то на год.

– Скажи, пожалуйста, ты серьезно увлекался парусным спортом, а успеваешь учиться?

– Я учился сначала в техникуме, потом бросил. В 1968 г. я закончил 11 ускоренный класс. Будучи еще в Ленинграде, в 1969 г. я перешел в Вооруженные Силы. А в 1970 г. я перешел уже в центральный аппарат Вооруженных Сил в Москве, в ЦСК ВМФ. В то время я познакомился и сблизился с Рафаилом Иосифовичем Нугером, выдающимся спортсменом, а потом и тренером.

В 1970 г. мы с Рафаилом Иосифовичем пришли к выводу, что помимо подготовки материальной части, имеет смысл готовить дух, тело самого человека. Это был новый шаг для движения вперед. Тогда у парусников в нашей стране было принято в основном готовить материальную часть, основное время уделяли подготовке лодок, парусов, мачт, а тактико-техническим вопросам уделяли гораздо меньшее внимание.

– Ты был одним из пионеров, кто освоил зимнюю тренировку на воде.

– Еще в Ленинграде я начал выезжать зимой во время своих отпусков на заводе в феврале месяце в Сухуми. Это была как раз подготовка к Спартакиаде народов СССР, а ленинградские гончики готовились совместно с грузинской сборной. Тогда проездом в Сухуми я впервые попал в Москву.



– В ЦСК ВМФ я занимался материальной частью, подготовкой ее, и в основном в зимний период готовил себя: работал над техникой своей лодки. В клубе проводились сборы, в частности и по физподготовке, – я окреп физически и набрал необходимый для меня вес.

В Советском Союзе финнисты, кроме некоторых яхтсменов, Манкина, например, были легковесные, поэтому у меня была возможность конкурировать. Но в своей подготовке я и технические вопросы не сбрасывал со счетов. Я, например, висел не так хорошо, как Витя Козлов. Но мои возможности уже подходили где-то к его.

– Каким образом удалось этого достичь? Ты какие-то тренажеры специальные использовал?

– Я сделал сам тренажер для тренировки откренивания, из алюминия сварил еще в свое время на Невском морском заводе. Я не говорю, что сам все это придумывал – где-то что-то подсмотрел, что-то услышал. Я поставил себе задачу – быть лучшим по ряду показателей в мире, для того, чтобы рассчитывать на результат за границей.

В 1970 г. я ездил в Германию (ГДР) на регату. Вернувшись, я как раз, сообщил начальству, что женюсь и остаюсь в Москве. У них был шок – тогда из команды в команду переходили не так легко, как сейчас. Но в Ленинграде всегда оставались люди, к которым я продолжал обращаться, приезжать, которые помогали мне решать многие проблемы. Это – Игорь Борисович Москвин, Владимир Васильевич Васильев, Анатолий Степанович Коновалов. Это те люди, которые сыграли

огромную роль в становлении меня как спортсмена, как парусника, как яхтсмена.

– Твой первый успех в Москве был в 1970 г. на Чемпионате Союза?

– Да, третье место и я вошел в сборную. Потом в 1972 г. я был участником Йерской регаты вместе с Виктором Потаповым. Мы начали конкурировать, отбираясь на Олимпийские игры. Потом была Кильская регата в Германии.

– Потапов везде выиграл у тебя?

– Нет, получилось, что в Киле он пришел два раза первым, а я у него выиграл, он здорово завалился, а я прошел ровно. И вот два этих первых прихода сыграли определенную роль, потому что в Йере во Франции я занял третье место, Потапов там был позади. А вот Киль как раз и сыграл злую роль. И Рига еще – там нам дали металлические мачты. В Риге моделировали будущие Олимпийские игры. Я с большим отрывом выиграл четыре первые гонки, а потом просто психологически сломался. Бердаш выиграл первое место, я второй был, Потапов третий. И Потапов поехал на Олимпийские игры.



Для меня тогда одна задача была – выиграть Чемпионат. Может быть, тогда меня возьмут на Олимпийские игры. Но перетянули два этих прихода на Кильской регате, на месте Олимпийских игр. Я просто психологически сломался.

– Надо отдать тебе должное, ты не пал духом. И уже после Олимпиады 1972 г., когда Потапов нам привез бронзовую медаль с Олимпийских игр, ты вложил опять максимум усилий в свою подготовку. И уже в 1973 г., как я помню, ты уже выиграл все соревнования в Советском Союзе.

– Я поставил себе цель, понимая, что в 1972 г. я не попал на Олимпийские игры, – выигрывать все соревнования в Советском Союзе без последней гонки. Чтобы никаких вообще вопросов ко мне не было. И эту задачу я почти везде выполнил.

Так просто, конечно, мне это не далось. Я постоянно был в поиске. В то время у меня тренировка на воде заключалась в трех видах подготовки. Общая подготовка на воде. Специальная физическая подготовка, а не общая – я отказывался бегать, подтягиваться, потому что считал, что мне это не нужно. Обязательно – утяжелитель, одежда, которая мешала мне работать на яхте, что дало мне возможность, садясь на яхту уже в нормальной одежде, выполнять все маневры, все тактические приемы за счет высокой работоспособности. Специальная физическая подготовка и выход, когда решался какой-нибудь вопрос о подготовке яхты и ее скоростных качеств. Вот я поставил три эти задачи на каждый выход в море. Этим я экономил время. Поставил себе еще одну задачу – это специальные тесты по летучему старту, быстрому старту. Я понимал, что если я выиграл старт или хотя бы отсеку флот, то я дальше уже гоняюсь на результат. Из-за этого у меня пошли фальшстарты. Я начал даже какие-то регаты из-за этого проигрывать. Но задача была поставлена. Я понимал, что если взять шикарный старт, то это гарантия, что я приду в головке.

– Регата строится не из одной, а из серий гонок. Значит, если взять два фальшстарта, то регата пошла побоку.

– Я сознательно шел на риск. Потому что этот вариант подготовки при точном подсчете разгона, точно в расчете попадания на свободную воду на старте и пересечении стартовой линии с минимальным опозданием на максимальной скорости, дает возможность прийти в этой гонки в лидерах. Эта задача именно на Олимпийские игры, на Чемпионаты мира и Европы. Потому что в стране у меня эта проблема уже была решена: меня боялись. Это давало мне возможность брать шикарные старты.

– Гонка не заканчивается огибанием первой марки. Тактика управления лодкой на полных курсах очень большое значение имеет. Ну, может быть, в те времена и не так существенно, но все равно достаточно.

– Полный курс имеет очень большое значение. А он у меня был, можно сказать, слабым звеном. Решение этого вопроса в свое время на Кубе дало мне возможность завоевать потом серебряную медаль. На Кубе были сделаны видеосъемки нас с моими соперниками из Советского Союза, и я увидел воочию сделанные мною ошибки. Меня поражал Витя Потапов, который на полных курсах делал чудеса. Когда мы смогли воспользоваться видеоматериалами, я увидел, что он совершенно по-другому ведет лодку, по-другому управляет своим телом и это ему дает определенный выигрыш на продвижение лодки вперед. Много было взято именно от него. Именно эта подкачка, за которую снять было просто невозможно, работа рулем и подкачка были просто уникальны. У меня же была одна из самых больших ошибок – я просто тормозил рулем. Если на острых курсах я понимал, что любое движение рулем, это тормоз, то на полном курсе я почему-то об этом забывал.

– Тогда ты уже стал первым номером в России. Но еще не имел своего места на международном уровне. Ведь у нас в Советском Союзе было ограниченное количество выездов.

– В 1974 г. я выехал на Чемпионат Европы, в Германию, где занял шестое место, потому что психологически не был на все сто процентов готов – сложно выступать за границей, когда ты там редко бываешь.

– Помогает ли тебе знание иностранного языка? Насколько это важно для спортсмена – владеть иностранным языком?

– Спортсмену желательно знать иностранный язык, чтобы набирать информацию за счет контактов с зарубежными спортсменами, и для того, чтобы при протестовой ситуации общаться самому, а не через переводчиков.



– А в каком году ты был призван в армию?

– За три месяца до 27 лет меня успели забрать в армию. Тогда Борису Львовичу Столяржу (начальнику ЦСК ВМФ) прислали бумагу, он меня вызвал и спросил: «Куда – во Францию или в армию? Не попадешь в 1972 г. на Олимпийские игры, я тебя сдам в армию.» Вот он меня в 1972 г. и сдал в армию. В 1975 г. я демобилизовался, а в 1976 г. на Олимпийских играх я занял второе место.

– А был ли у тебя шанс выиграть у Йохана Шумана?

– Был, конечно. Но, во-первых, я начал совершенно на новом парусе. В 1976 г. Эрхард Вагнер, тогда немецкий специалист по пошиву парусов, потом уже специалист широкого профиля, на Кильской регате 1976 г. подарил мне парус своего производства. На этом парусе я выиграл Кильскую регату. Я пришел три раза первым и два раза вторым.

Валентин Манкин накануне выезда на О.И. поехал шить паруса в Киль, я заказал там же новый парус, но он оказался испорченный. Тогда я этого не заметил, потому что в этих миллиметрах я разобрался только позже. На этом испорченном парусе я начал и пришел два раза четвертым. А потом и вовсе 23-м. После этого я снял этот парус и поставил парус, подаренный мне Эрхардом Вагнером, и четвертую гонку я выиграл, подобрался опять к лидирующей группе.

Парусный спорт зависит и от элемента везения, перед последней гонкой на Олимпиаде мы с Шуманом шли без разрыва: кто приходит впереди, тот и выигрывает. Проблемы были в чем: озерные условия – не мои условия. Из-за веса, из-за роста. Там была высокая, битая волна тяжелая, озерная. И надо было проталкивать весом. Шуман был, конечно, гигантом по сравнению со мной. Я думаю, что этот показатель и сыграл определенную роль в том, почему я у него не выиграл. Я был гораздо его сильнее, гораздо лучше подготовлен. Он, конечно, последнюю гонку просто был королем. Он висел на мне и совершенно не давал мне идти. А Джон Бертран гонялся за свое третье место, чтоб его не упустить, он бразильца Бикарка тоже гонял. То есть было две пары, которым было наплевать на место в последней гонке. Потому что Джон Бертран проиграл второе место на предыдущей гонке. Он решил: дай-ка я бронзу хоть здесь заберу. И вцепился в бразильца Бикарка, а Шуман вцепился в меня. И мы там двумя парами по этой дистанции друг друга утюжили. Мне веса и роста явно не хватало.

– А как между этим складывалась твоя личная жизнь?

– В 1974 г. у меня родилась дочь. В личной жизни были определенные сложности. Часто приходилось участвовать в сборах, часто отсутствовать в семье.

В 1976 г. сразу после Олимпиады я поступил в Ленинградский Военный Институт Физической Культуры.

– Став лидером не только всесоюзным, но и международным – европейская медаль, олимпийская медаль – ты уже вписал свое имя золотыми буквами в историю парусного спорта. А не было мысли перейти в другой класс?

– Некуда было пересаживаться, все классы были заняты. И поэтому я принял решение еще одну Олимпиаду гоняться в классе «Финн». Тяжелейшие эти четыре года: проблемы со спиной, я уже «Финн» ненавидел, и ясно, что я уже пересаживал на нем. Появились молодые спортсмены: Андрей Мудриченко – чемпион Европы среди юниоров 1976 г., Сергей Хорецкий – чемпион Европы среди юниоров 1977 г., Виктор Соловьев – чемпион Европы среди юниоров в классе «Финн» 1978 г. То есть целая плеяда молодых спортсменов. Конечно, «Финн» – это молодежный класс.

Все это время я продолжал работать над материальной частью. Взял себе спарринг партнера.

– Перед Олимпиадой 1976 г. ты ведь изобрел свой эксцентрик?

– Это было не совсем мое изобретение. Это придумали эстонцы. Пошло это с буера.

– Ты импровизировал и достаточно удачно. На это усовершенствование в буере смотрели сотни яхтсменов. Никто не смог это переделать к своей лодке, в данном случае к классу «Финн». Изобретением, которое ты внедрил, пользовались где-то до 1992 г. Ты ведь один из тех, кто организовал и продумал, что нужно готовить самого себя. И в зимний период не заниматься спячкой, не заниматься другими видами деятельности, а специальный вид деятельности должен продолжаться в течение всего сезона. Это ты первый применил, и это тоже дало свои плоды, потому что, если говорить откровенно, по своим антропометрическим данным ты не выдающийся финнист.

– Да, это так.

– И в то же время ты достиг достаточно высокого результата для финниста. Потому что, если поставить на один уровень того же Бикарка, Шумана, Бертрана, – это настоящие атлеты. А ты был небольшого роста, коренастый, крепкий, но с упертым характером. И вот этот упертый характер, эта целенаправленность и дала возможность тебе реализовать как спортсмена в классе «Финн».

А еще я помню, ты ложился спать и вставал с книгой «Правила постройки и обмера швертбота класса «Финн».





– Перед Олимпийскими играми в 1976 г. я специально пообщался с Елизаровым. Попросил его дать мне консультацию по правилам, потому что он у нас великий дока в этом направлении. Анализируя выступления наших советских спортсменов на Олимпийских играх, я понял, что их неудачи строились в основном на том, что они были дисквалифицированы, я этого допустить не мог.

Именно поэтому первая гонка в 1976 г. на Олимпийских играх в Канаде и вторая гонка не отражали того результата, который я должен был получить. Я встречался обе эти гонки со шведом, Кентом Карсоном. Он шел правым галсом, я шел левым галсом на финиш, оба раза я у него проходил чисто по носу. Мне приходилось к нему уваливаться под корму дважды. Мы с ним в принципе друзья были. Поэтому я был удивлен, когда он стал кричать, стучать по палубе, то есть всячески привлекать внимание судей. Свежа еще была память о дисквалификации наших спортсменов в таких же ситуациях. Я должен был финишировать третьим. Но я себя просто заставил уваливаться, нырять ему под корму, финишировать четвертым. Вот из-за этого, в основном, я золото и потерял. Ну, и парус. В общем, две первые гонки, где я стал четвертым, конечно, стали для меня шоком.

– С 1977 г. ты начал опять подготовку к Олимпийской регате 1980 года. Уже будучи лидером, ты привлек к своей подготовке спарринга. Тебе предоставили полный календарь: Чемпионат мира, Чемпионат Европы, Йерская регата, матчасть. Но в команде уже появились и молодые спортсмены – Хорецкий, Кепп, Мудреченко, Захаров, Соловьев, Корячкин. Считали, что нельзя готовить только тебя одного. И возраст сам за себя уже говорил, и руководство уже начинало сомневаться, сможешь ли ты выдержать этот марафон. И заодно стимулировали, таким образом твое продвижение вперед.

– В то время я занимался поддавливанием мачт со лба. Как раз готовил эти металлические мачты под свой вес и рост.

– Это опять новое техническое решение. По вопросам материально-технической части ты был и остаешься в классе «Финн», я не знаю, как за рубежом, но в Советском Союзе, в России – сильнейшим специалистом.

– Потому что у меня был большой запас прочности в работе с мачтами класса «Финн». А потом и в «Звездном». К сожалению, мне пришлось уехать на Камчатку. Аведь в классе «Звездный» я практически по скорости был сильнейший. Я обрезал парус и за счет этого получил завал мачты. Лодку меньше раскачивало, меньше било на волне. Крен у моей яхты был меньше. У меня был легкий экипаж. С ним я шёл лучше других на полном курсе. И мало того, за счет обрезанного паруса у меня гик был чуть-чуть на какие-то 50 мм выше над водой и я меньше цеплял волну.





– После Олимпиады 1980 г. ты начал готовиться уже к новой Олимпиаде. Уже на «Звездном».

– В 1984 г. я выиграл отбор и должен был ехать на Олимпиаду. Но мы в Америку не поехали из-за бойкота Американской Олимпиады. После этого меня отправили служить на Камчатку. Меня перестали вызывать на сборы. Я просто продолжал служить в ВС Советского Союза. А когда я приехал осенью 1987 г. то выиграл несколько гонок тренировочных на «Звездном». Я ведь на Камчатке был начальником физподготовки – километры в бассейне, десятки километров на лыжах по тайге и по льду.

– У тебя тогда появился новый экипаж.

– Я раз в год менял матроса. Четыре матроса было. Сначала Корячкин, потом Музыченко, Зыбин был. Последним был Николай Смирнов. «Звездный» – это мой класс. Много я сделал, но не реализовал в силу сложившихся обстоятельств. Это, например, на озере Гарда – Чемпионат Европы – там я был дисквалифицирован.

На Чемпионате мира, который я тоже мог выиграть без последней гонки, опять дисквалификация за то, что выехал на палубу американца Питера Райта и вспорол ему полтора метра палубы.

На Чемпионате Европы в Португалии, в 1984 г. я занял четвертое место. Я проиграл две гонки из-за того, что у меня с мачтой не все было в порядке. И меня не оставили на Чемпионат мира. Я там умолял, просил, звонил в Москву. «Мы решили главную задачу – мы получили лицензию попадания класса «Звёздный» на Олимпийские игры, ты четвертое место заработал, ты имеешь право попасть на Олимпийские игры». А когда мы в страну приехали, мне сказали: «Ты заработал лицензию для страны, но это не значит, что ты поедешь.» И я уже спустя рукава гонялся на регате «Дружба-84», бездарно с фальшстартом, проиграл Гураму Биганишвили. И после этого поехал на Камчатку служить.

После 1984 г. я перестал активно заниматься парусным спортом. Пошел служить. Должен был стать начальником физподготовки и спорта Тихоокеанского флота. Меня ждала шикарная квартира в престижном доме. Но к тому времени у меня уже родился сын, и жена настояла на том, чтобы ехать в Москву. До полковника дослужиться не успел, закончил службу 5 августа 1991 г. в звании капитана 3 ранга.

Как только демобилизовался, сразу занялся подготовкой к Кубку Америки. Тогда российская команда впервые начала к нему подготовку. И только потом я понял, что это к спорту никакого отношения не имело. Вывозился огромный капитал за границу. Задействованы были громадные банки, которые просто воровали деньги из России. А нас использовали просто как щит, как прикрытие.

Потом я работал по программе Кубка Америки к следующему Кубку Америки. Тоже лопнуло. И лопнуло только потому, что не заплатили во время контрактную гарантию. По документам можно было заплатить до 4 января, вот и тянули, а банки закрылись у них 25 декабря. И нас сняли с подготовки. У нас лодка была в проекте, я три месяца занимался ей в Ленинграде в институте Крылова. У меня строительное образование ведь тоже есть. Я разбирался в конструкции корпуса. Занимался протягиванием модели нашей яхты в бассейне и добился очень приличных данных: уменьшение до 5 % сопротивления на киле и пере руля.

– Вот у тебя была такая интересная спортивная биография. А как тренер ты себя нигде не пробовал?

– В Китае два года в качестве тренера проработал. У меня и раньше еще была своя тренерская программа. Я дважды подавал документы на Главного тренера сборной страны, потому что понимал, что реализация моей концепции подготовки возможна только, если я буду Главным тренером сборной команды. Я хотел изменить всю работу организма отдела парусного спорта и хотел работать со всеми экипажами как главный тренер. По моему мнению, главный тренер не должен заниматься бумагами, он должен заниматься каждым игроком. А у нас в парусном спорте главный тренер погружен в рутину. Я хотел заниматься только спортсменами, подготовкой конкретно каждого экипажа, первыми номерами. И мой тренерский опыт в Китае, доказал мне, что главный тренер может заниматься не всеми. Работать нужно конкретно на первые номера.



В 2002 г. я получил приглашение от китайских товарищей, которые решили готовиться к Олимпиаде 2008 г. Меня пригласили как человека, имеющего за плечами две олимпийские медали, работать в сборной команде Китая со спортсменами-парусниками. После меня там работал Гас Миллер. Это бронзовый призер Чемпионата Европы во Франции 1976 г., доктор технических наук, профессор Мичиганского Университета. Он фанатик парусного спорта. Мы с ним потом встретились на Чемпионате мира в Москве и сошлись во мнении: китайцы категорически не хотят работать с материальной частью. Они очень хорошо технически вооружены всеми приемами управления лодкой, очень хорошо физически подготовлены. У них есть проблемы, касающиеся тактики гонок и техники управления. Однако есть и свои стереотипы – они лодку воспринимают как икону и не дают ничего менять.

Там я все классы вел. Это 470, «Европа», класс «Финн», «Лазер», «Оптимист». Четыре класса у них основных и «Оптимист».

Эта практика мне многое дала. Свою программу я еще сузил, я понял, что со всеми работать нельзя. Надо работать конкретно с первыми номерами.

– То есть надо работать на лидера. Так, как мы с тобой работали в свое время. Эта программа, эта подготовка давала свои результаты в течение многих лет работы.

– Благодаря тебе – ты шел мне навстречу всегда, программа каждого дня подготовки строилась практически для того, чтобы я вырос.

А в Китае, есть первый номер, а все остальные просто работают на него. Сильно развита клановость. У нас такого не было никогда.

– А почему ты не баллотировался на Главного тренера в 2004 году после Китая?

– Помешали семейные обстоятельства.

**Интервью провел Заслуженный тренер СССР, Начальник сборной России по парусному спорту Олег Иванович Шилов**









**Валентин Данилов – долгие годы самый надежный и близкий друг  
Андрея Васильевича Балашова.**





## ОЛЕГ ХОПЕРСКИЙ

**трехкратный призер чемпионата Мира  
победитель и двукратный призер  
чемпионата Европы  
пятикратный победитель чемпионата СССР**

Когда, где и как ты начал заниматься Финном?

Начал гоняться в Финне я в 1979-м году в городе Сочи на Весеннем Чемпионате СССР (сейчас он идет как Сочинская регата, а раньше назывался Весенним Чемпионатом СССР). Тогда я впервые приехал на Финне на соревнования среди взрослых. Мне тогда было 19 лет Регата в марте была, а 20 лет мне исполнилось в мае). Так что в 19 лет я сел на Финн.

Как важно было в то время попасть на Олимпиаду для тебя и для других гонщиков того времени?

Для меня в то время не стояла задача попасть на Олимпиаду 1980-го года. Я тогда только пришел в команду с ОК-динги, это была молодежная команда. Тогда еще никакие мечты об этом не сидели в мозгу, если откровенно, Тогда Андрей Васильевич Балашов лидером был с Сергеем Хорецким. Они отбирались на Олимпийские Игры. Где-то мечты были максимум на 1984-й год. Ну для других гонщиков это было важно, но когда было два явных лидера – они выигрывали 1-2-е места на Чемпионатах

Союза, на международных соревнованиях выступали, я пока в конкуренцию сильную не вступал с ними в то время. Я только начинал осваивать Финн в то время, надо сказать.

Как был организован класс Финн в СССР в то время?

Это был Советский Союз. Хорошо финансировалась Сборная Команда Союза (основной состав- взрослые, и молодежный состав присутствовал на тренировках и сборах). То есть получалось так, что у нас много людей присутствовало на сборах вместе со сборной командой. Молодые учились у стариков, и постепенно передавали из рук в руки свою «эстафетную палочку». Потихонечку они нас приподнимали. И это был достаточно массовый класс – нас гонялось на финне не меньше 50-60 лодок на всех соревнованиях.

Кто был наиболее сильным гонщиком в классе Финн в СССР, когда ты начал гоняться в классе Финн?

Это были Андрей Балашов, Сергей Хорецкий, Борис Захаров, Виктор Соловьев (как раз в 1979-м году он стал Чемпионом Европы среди юниоров), Андрей Мудриченко, который в 1976-м был Чемпионом Европы среди молодежи и даже выиграл отбор на Олимпийские Игры в Монреаль (но участвовал Андрей Васильевич Балашов – решило государство послать Балашова – более опытного).

Трудно ли было выезжать за пределы СССР в ваше время?

Да, потому что государство посылало, никаких спонсорских вариантов не могло и быть. Документы оформить было невозможно. Только члены сборной команды Советского Союза могли попадать на международные соревнования Чемпионаты Мира и Европы.

Было ли сложно доставать западную оснастку, вооружение?

Конечно, мы всегда немного опаздывали потому, что финансы это не было так, что взял и заплатил – у нас и не было никаких пластиковых карт – ничего. Покупка материальной части всегда шла через определенные органы, министерства. И пока это все заказывалось, пока это все приходило, мы немножко уже опаздывали с тем, что нужно было на следующие соревнования.



Какие спортсмены, тренеры больше всего помогли Вам во время Ваших выступлений в классе Финн?

Я учился у Андрея Васильевича Балашова, потом у Сергея Хорецкого, у Андрея Мудриченко (кстати, очень сильный гонщик был, особенно в слабый ветер), из тренеров – Олег Иванович Шилов.

Какие проблемы тебе приходилось преодолевать для того, чтобы выступить на высоком уровне?

Да в общем-то проблема была только одна – надо было больше всех тренироваться для того, чтобы доказать, что меня можно уже послать на какие-то крупные международные соревнования. Но это было не столько проблема, сколько требовало большой работоспособности для того, чтобы только попасть в сборную команду СССР, потому что в то время попасть в сборную команду СССР было практически невозможно, только теоретически, только собственным трудом, и то уже в 1983-м году, когда я уже попал в сборную команду СССР, и шел отбор на Олимпийские Игры на 1984-й год в Лос-Анджелес, у меня, к сожалению, не было результатов для того, чтобы попасть в этот отбор потому, что в то время в Советском Союзе в сборную попадали 5 экипажей, а на олимпийский год – только трое. И, к сожалению, я занял 4-е место по отбору. У меня не шел результат целый год – я занимал 3-е, 4-е, 5-е места, 6-е места и никак не мог ни одну регату выиграть. И тогда мой тренер мне тогда сказал: «Ну, видимо, ты не очень талантлив для того, чтобы вообще тебя держать в этом классе.» И я решил доказать обратное. Я решил работать, а работа зря не проходит. И 1984-й год оказался для меня таким звездным, что я все соревнования, в которых только ни участвовал, выиграл – все соревнования, которые только существовали и на которые я выезжал – Йерскую регату, Каннскую регату, Чемпионат Советского Союза, и, самое главное – все соревнования выиграл «без последней гонки» - было большое количество первых приходов, реальных соперников практически не было.

Расскажи, пожалуйста, про наиболее забавный, интересный случай, который произошел с тобой в классе «Финн»

Ну, в общем-то на Финне забавного ничего такого не было. Единственное, такой вот случай был, когда мы тренировались на Кубе в 1984-м году, как раз вот готовились к Олимпиаде в Лос-Анджелесе. Приходилось ходить в разные погоды, мы ходили очень много в сильную погоду для того, чтобы ОФП свое поднять специально. Тогда я попал в такой шторм, что вся команда, которая присутствовала тогда на сборе, все поломали мачты, порвали паруса, не смогли даже подойти к берегу. Мне пришлось обходить половину острова Варадера (36 километров) в 8-бальный шторм на «финне» при 6-ти метровой волне. Когда меня уже похоронили, когда меня уже не ждали на берегу, а я пришел. Я до этого 3 часа потренировался на воде, а потом в районе 5-ти часов я обходил этот полуостров. Была очень сильная волна, я мог в любой момент погибнуть. Я шел не на максимум по скорости, я шел надежно так, чтобы волна не убила. Пришлось обруливать все волны. На самом краю полуострова очень мелко было. И каждая волна это был «ребень». И вот там было страшно потому, что до того, когда я шел до огибания острова, я шел в галфвинд, а тут пришлось уваливаться на фордевинд. И уже потравиться некуда было. Надо было идти на максимум – спастись от волн. Вот там было страшно. Но я все-таки пришел. Даже свечки уже стояли – меня никто не ждал! Это был январь 1984-го.



Что стало ключевым поворотным моментом в твоей жизни, когда ты начал выступать на международном уровне?

Ну это был 1984-й год. Он показал, что работа не прошла зря. И после этого я почувствовал уверенность в том, что я могу все-таки что-то показать. И она не замедлила себя показать потому, что в 1985-м году я тоже также выиграл Йерскую регату, стал вторым на Чемпионате Мира, проиграв первому только одну десятую очка Ласокету Найсу. Дальше все пошло достаточно уверенно, я уже завоевал достаточно лидирующее положение. Особенно в средние погоды 3-4 балла = это моя коронная погода была. Особенно на полных курсах сравниться со мной никто не мог.





Расскажи, пожалуйста, о своих гонках в 1989-м году: , когда ты был третьим на Чемпионате Мира в Аласии, 6-м на Чемпионате Европы, выиграл Спа-регату, какие были определяющие моменты у тебя в тех регатах?

Ну в общем-то на Чемпионате Мира 1989-го года я бы выиграл Чемпионат Мира практически без двух гонок, если бы у меня не сломалась мачта. В одной гонке я пришел достаточно далеко – 32-м. А когда мачта сломалась, я шел 4-м притом, что мои соперники пришли в эту гонку очень плохо. И с этим мне не хватило 3-х десятых очка до 2-го места и 7-ми очков до первого места. А так после этого я выиграл «Спа-регату» без последней гонки.

Ну а в Хельсинки на Чемпионате Европы что было?

1989-й год. Мне поставили дисквалификацию. Это раньше поперечные и продольные движения корпусом в лодке были запрещены. Там где-то за минуту до старта я в лодке

встал, посмотрел «где ветер?» (ветер достаточно слабый был), и сел. Стоял, естественно, в сторонке – никому не мешал. Стартовал в середине стартовой линии потому, что не знал еще - в какую сторону идти. Ветер крутил, несколько фальшстартов до этого было. И я решил в середине стартовать. Лодка не двигалась. И вот когда я финишировал вторым в этой гонке и уже был с большим отрывом на первом месте, мне поставили дисквалификацию судьи за то, что я встал и сел в лодке. А последняя гонка получилась такая: я находился на 6-м месте, и в последней гонке я себе поставил задачу такую: я вот выиграю гонку, чтобы моя совесть была чиста, а вот мои соперники, если смогут достаточно далеко за мной прийти по местам, то мне удастся выиграть Чемпионат Европы. И так оно и складывалось – я шел первым, пять минут отрыва вез второму, а мои соперники шли за 20-кой. То есть я на финиш шел Чемпионом Европы. И за 200 метров до финиша финиш закрыли. Я подал на это протест. А на третье место планировался, который Лаурен Эккард – брат Эстера Эккарда, чемпиона Олимпиады в Таллине в 1989-м году. И вот если бы мы так приходили, то Лаурен пролетал бы мимо третьего места. Гонку закрыли. До конца контрольного времени было еще 1,5 часа. Я подал протест. Протест отклонили, мотивировав тем, что якобы на первой лавировке проходило судно, которое шло в порт в Хельсинки, и это судно создало неравные условия всем гонщикам, что помешало кому-то, а кому-то не помешало. Но, во-первых, никакое судно не проходило, это раз. Вторым аргументом было то, что ветер сильно зашел, когда мы шли на фордаке. Да ветер зашел, но дистанцию перенесли, и на финиш мы шли в нормальную лавировку. В общем-то, никаких нормальных аргументов они найти не могли, но все равно гонку эту отменили, и я остался на 6-м.

Говоря о «Спа-регате» - у тебя на нее попадает День Рождения?

Ну так получилось, что у меня 26-го мая день рождения, и мне каждый раз приходилось его праздновать в Голландии. Собирались все финнисты, приходили ко мне в гости в Ван-Дайкен в кемпинг, и часто попадало (в 1991-м году это как раз попало) на окончание Спа-регаты. Она заканчивалась 26-го. И претендовали на 1-е место 3 гонщика: Ханс Шпицнауэр, Эрик Прекинхауэр (мексиканец) и я. И получалось так – кто приходит в последней гонке впереди, тот и выигрывает. И вот я пришел первым, Ханс Шпицнауэр пришел вторым. У меня тогда оторвался блок гикашкотов на гике, и мне пришлось на одном гикашкоте доводить гонку до конца, а это был практически целый фордевинд и последняя лавировка. Но Хансу не у далось меня достать. Он начал крутить повороты. Я сначала было на них отвечал, но потом вижу, что поворот соответственно уже не идет такой. Я начал ходить в заходы. Перед финишем он уже достал меня очень сильно, и практически «левый-правый галс» был на финише. Но у меня было место, чтобы я повернул и финишировал. Получилось, что я повернул, финишировал, и буквально через полторы секунды финиширует он. Эрик Леуренталь пришел восьмым. Вот так мы и заняли 1-е, 2-е, 3-е место. Я думаю, все – сейчас будет протест. А Ханс мне говорит «С днем Рождения! Вот - это тебе подарок на 26-е мая!» И на награждении все участники соревнований «Happy Birthday!» пели. Это приятно было, когда тысяча человек поют. Это здорово!

Как и насколько активно происходил обмен информацией между спортсменами в СССР и со спортсменами из других стран с Запада, с которыми вы тренировались?

В СССР, когда я занял лидирующее положение, я всегда делился с ребятами информацией вплоть до того, что свои мачты мог отдавать, свои паруса мог отдавать кому угодно, когда ребята просили и им надо было помочь. То есть я никогда не стеснялся делиться информацией. Я считал, что сильный всегда имеет возможность делиться. Когда делишься информацией, они начинают тебя догонять – особенно на тренировках это чувствовалось. Начинают тебя обгонять.



Начинаешь искать другие варианты, чтобы их обгонять. И в общем шел такой «step by step» подъем постоянный. Была хорошая большая конкуренция.

С зарубежными гонщиками, к сожалению, в то время мы не очень контактировали, потому что не знали языка, и в советском Союзе тогда был определенный запрет на общение, что мы так особо сами не стремились общаться. Это было потому, что с нами всегда ездил человек, который контролировал нас. Ну а в Советском Союзе мы всегда контактировали здорово.

Расскажи несколько историй о Финнистах, с которыми ты гонялся.

Я очень хорошо контактировал с братьями Westergard. Я у них несколько раз был дома в Копенгагене. Мы вместе тренировались, вместе гонялись, делились информацией, жили в одной квартире, вповалку спали на матрасах, лишь бы вместе тренироваться, и с Эриком Менриггаллером – в Барселоне я тоже у него жил – мексиканец, который очень здорово гонялся, он был призером или Чемпионом Чемпионата Мира. Много таких гонщиков было, с которыми мы хорошо контактировали. Майк Миллер, канадец, очень хорошо мы контактировали, потом Хэнк Лэмонс, канадец, двукратный Чемпион Мира – тоже самое – в Майами тренировались вместе, тоже вповалку в одном доме жили, потом вместе завтракали, выходили на воду. Мы тренировались здорово. Делились информацией. Они даже порою делились со мною мачтами, парусами. Это великолепные ребята были потому, что сильные гонщики были и никогда не думали, чтобы тебя прищемить, а наоборот делились этой информацией.

Кто твои были основные соперники в СССР?

Николай Сухоруков, Константин Гордеев, Юрий Токовой. Юрий Токовой – он чуть моложе меня, он где-то с 1989-го года начал достаточно плотно за мною ходить. Он был запасным на Олимпийских Играх в Сеуле в 1988-м. Потом здорово вырос. Это вот основной состав.



Какие достижения в классе Финн ты считаешь для себя самыми высокими?

Вот я даже был Чемпионом Европы, но для меня Чемпионат Европы прошел, можно сказать, незаметно. Он как-то легко прошел потому, что я как-будто всю прошлую жизнь готовился для того, чтобы что-нибудь выиграть. И я думал Вот выиграю для начала Чемпионат Европы (я о Мира в это время даже не думал), то я прямо побегу по воде. Но я так долго к этому готовился, так много тренировался, что когда в последней гонке я уже финишировал Чемпионом Европы, это не произвело на меня никакого впечатления, честно говоря, как будто такое само собой разумеется. А вот в 1985-м году, когда я второе место на Чемпионате Мира занял, то я его запомнил на всю жизнь, потому что я проиграл первому всего одну десятую очка. Я шел на финиш первым. Немного просчитались в очках. Можно было на одну лодку чуть раньше финишировать. Я шел пятым, мой соперник Килас Хертен шел шестым. А так как за 6-е место 11,7 очка, а за 7-е – 13 очков, это вот небольшая разница. А если бы я пришел пятым, то это уже 10 очков, а у 6-го – 11,7. То есть разница в одном случае – 1,7, а в другом – 1,3. Тогда бы 3 десятых я уже выиграл бы. Вот это оставило большое отпечаток во мне, хотя я еще 2 раза был призером Чемпионата Мира. Еще запомнился мне Чемпионат Мира 1991 года в Кингстоне (Канада). Там в последнюю гонку все решалось. Был такой гонщик Брайл Петерн, американец, Хэнк Лэмонс, канадец, Леу Фредерик и я. Мы находились на 1-2-3-4 местах. Фредерик был на первом, Брайл был на втором, Хэнк Лэмонс на третьем и я на четвертом. У нас у троих кроме Фредерика было по залету. И получилась такая ситуация: последняя гонка, и мы все выходим на первый знак очень очень далеко. Но Фредерику это никакой роли не играло. У него это идет на выброс и он становится Чемпионом Мира. А у нас у троих улет за десятку сразу. Ну они Хэнк Лэмонс и Брайл Петерсон обогнулись где-то в районе 30-х мест, а я обогнулся вообще 86-м вместе с Фредериком – я 86-м, он 87-м из 100 лодок. И вот за гонку мне удалось финишировать 7-м! А Хэнк Лэмонс вместе с Брайлом Петерсоном финишировали 1-й, 2-й, хотя шли за 30-кой. И когда Фредерик на берегу уже узнал, что мы пришли 1, 2, 7, и он уже занимает не 1-е, а 4-е место, проигрывая мне 3 десятых очка. Он был в шоке. Он 2 часа бегал по берегу, думал, что мы знаки не огибали, что мы нечестно как-то прошли потому, что идти 86-м и прийти 7-м – это маловероятно на Чемпионате Мира. Но это было так.



Что значит класс Финн для тебя?

Это моя жизнь. Я целых 20 лет проходил на нем. Это моя жизнь потому, что... Раньше, вообще говоря, я его не долюбивал. На ОКдинги я ходил, и ОКдинги, честно говоря, как лодка мне нравилась больше: она со скошенным носом была такой стремительной, а «Финн» казался мне тупоносым. Но это было по незнанию его технических данных потому, что я на нем не гонялся. Но когда меня все-таки посадил на «финн» мой первый тренер, я понял что это за лодка – она прекрасная, она скоростная, она до сих пор живет, и надеюсь, что будет жить долго потому, что какой бы класс-одиночка (нормальная лодка – я не говорю про трапеции или что-то еще) ни пытался с ним сравниться, никто не может по большому счету его обогнать. Настолько она ладно сконструирована, и учитывая все современные веяния, она стала легче, она стала динамичнее. Ну в общем она еще долго будет жить.

Что о классе Финн ты хотел бы сказать Финнистам и спортсменам из других классов - читателям этой книги о классе Финн?

Во-первых, Финн – это самая, самая тяжелая лодка, я бы сказал – лодка для нормальных мужиков потому, что она требует немеренно физической подготовки, и, соответственно, если есть хорошая физическая подготовка, тогда и мозги хорошо соображают. Финн – это та яхта, с которой, как Йохан Шуман, как Вестергард, как Присти, как Сайенрок доказали, что, пересаживаясь с Финна на любую другую яхту, они становились Чемпионами Мира, они выигрывали Олимпийские Игры, не задумываясь. Им не надо было переучиваться. Они сами капитаны, сами шкиперы, сами все решения принимает человек, сам настраивает. Финн – это такая умная лодка. Я бы хотел сказать, чтобы они больше тренировались и литературу больше читали, чтобы не думали, что ветер думает от того, что деревья качаются.

Какой твой лучший опыт, который ты почерпнул из класса Финн?

Ну как сказать? Я сейчас гоняюсь в классе Дракон. И после класса Финн мне не составляет труда гоняться в экипаже, абсолютно, как настраивать паруса, как что с лодкой делать. В течение одного дня я осваиваю любую лодку. Придумываю – как настраиваться, как специально тренироваться. Для меня это вообще не проблема. Потому, что в свое время я даже тренировался с закрытыми глазами, сам себе ставил определенные задачи, после этого их выполнял. Я начинаю чувствовать лодку. Как Андрей Васильевич Балашов мне одно время сказал в 1975-м году (я тогда гонялся еще на ОКдинги на



Рождественская регата, организованная Олегом Хоперским в далеком 1992 году, живет и по сей день и проводится каждый год во время новогодних праздников.



Балтийской регате в Таллине, а у них у взрослых была Спартакиада народов СССР). И я подошел к нему (ну не я, а мой тренер подвел меня к нему. Тогда невозможно было подойти к таким гонщикам, как Андрей Васильевич Балашов и другие подобные гонщики). Я спросил: «Ну вот не идет у меня лодка на Фордаке, не ладится полный курс и все! Что мне делать?» Он мне сказал: «Пока ты жопой к лодке не прилипнешь, до тех пор ты будешь ходить плохо.» Это я помню уже 30-ть с лишним лет и всегда таким образом пропагандирую тем, кто у меня спрашивает «Как же мне лучше ходить?» Больше тренироваться надо!



Какая была твоя любимая регата и почему?

Очень, всю жизнь мне нравилась Йерская регата. Великолепные условия, и почему-то мне казалось, что когда я сбрасывал лодку в Йере, лодка улыбалась. Честное слово! Она так легко бежала, так мне помогала. При этом у меня там всегда хороший результат был – я дважды ее выиграл, дважды был вторым, был третьим, был четвертым, был пятым. То есть результаты всегда были налицо, и большое удовольствие было гоняться. Погодные условия совпадали с моим биополем каким-то – не знаю – каким. Было большое удовольствие гоняться. Только лодку на воду – Все! Никаких проблем не возникало ни со скоростью, ни с чем. Мне было все равно под каким парусом гоняться – неважно парус вчерашний или не вчерашний. Очень хорошо там ходил. Особенно полные курсы.

Что дал тебе класс Финн такого, чего не дает ни один другой класс?

Ну, наверное, какую-то самостоятельность – умение самому принимать решение. Видимо, наверное, и другие одиночки такое дают, но все-таки более легкие классы, такие как «Лазер», «лазер-радиал» – они для молодых пацанов, девчонок, а класс «финн» – это все-таки для таких, не совсем молодых, но достаточно молодых людей, он предусматривает какую-то солидность.

Какие характерные особенности класс Финн придает спортсменам того, что отличает их от других классов?

Сказать «работоспособность»? Работоспособность должна быть у всех по идее. Ну если взять другие классы... Я больше с одиночками сравниваю... Если сравнивать с такими классами, как «Солинг», «Звездный», то это мозги, это умение настраивать. В принципе, я «Финн» могу сравнить именно с этими классами, особенно со «Звездниками». Для лодки с такими большими парусами требуется достаточно большая физическая подготовка, где можно выигрывать только на одной настройке. В классе «Финн», в добавок, было время когда гонялись с утяжелителями. Ведь ребята не все гонялись с утяжелителями! Речь идет не про 95-килограммовые и 100-килограммовые. Ребята гонялись весом и 82 килограмма, и 85 и все равно шли на равных. Просто они умели настраивать лодку. Все таки Финн определенные мозги дает – надо уметь так почувствовать лодку, как ты можешь идти максимально быстро. Да, может быть сильнее напрягались, но как-то компенсировали свой вес с помощью хорошего старта, с хорошим попутным курсом, все-таки это мозги.

Последний вопрос: Где ты сейчас гоняешься?

Я сейчас гоняюсь на «Драконе». Участвую в международных соревнованиях. Есть неплохие результаты. На Чемпионате Мира в Юберн-Дане в прошлом году – ну это когда рулевым ходил. Сейчас я хожу матросом, хозяин яхты рулит, а я его обучаю. Это тоже отдельное удовольствие.

Надеюсь снова увидеть тебя в классе «Финн»!

Я тоже надеюсь!







## ФИНН-МАСТЕРС – ПОСЛЕ 40-КА НАЧИНАЕТСЯ НАСТОЯЩАЯ ЖИЗНЬ

Многие современные яхтсмены прошли через детско-юношеские спортивные школы, школы олимпийского резерва, молодежные и взрослые сборные города, республики, кто-то – и страны. Большинство из нас «отвалилось» от активного почти профессионального спорта с гонками за очками, медалями и прочим по основным житейским причинам: учеба – надо получить достойную профессию, чтобы содержать семью, работа – надо создать материальный базис для семьи и для финансовой независимости и свободы, семья – надо уделить время молодой жене, вырастить детей. В общем – совсем не гонок. Но вот проходит время: есть образование, хорошая стабильная работа (которая уже давно надоела, но ее не бросишь), дети подросли, жена уже не знает, куда тебя сплавить, начинает расти «животик» (или уже вырос до достойных размеров), а сердце при виде парусных гонок начинает щемить – а ведь там проходит настоящая жизнь!

И действительно – достойные мужчины, полностью освободившиеся от всяких пут, как жизненных, так и спортивных, не спеша, развивают и строят свой парусный спорт, получая удовольствие как от самих гонок, так и от процесса профессионального совершенствования и самореализации в организации спортивных парусных мероприятий.

**Это движение Финн-Мастерс!**

**Класс «Финн» ПРЕКРАСНОЕ СРЕДСТВО ДЕРЖАТЬ СЕБЯ В ФОРМЕ - СРЕДИ ФИНИСТОВ ХОДИТ ШУТКА «ПОЛ-ЧАСА ХОЖДЕНИЯ НА ФИННЕ ЗАМЕНЯЕТ ТАБЛЕТКУ «ВИАГРЫ»!»**

Сюда собрались не случайные люди, а сильные и сильнейшие в мире в прошлом спортсмены, многие парусные легенды, которые истосковались по чистому парусному спорту, свободному от интриг, гонок за очками, коммерциализации и чиновничьего контроля. Они сами за свой счет и для себя реализуют здесь все свои представления о профессиональном проведении гонок, организации мероприятий, традициях, хорошей морской практике, спортивной борьбе и парусной культуре. Эта атмосфера настолько притягивает и поднимает каждого, кто сюда попадает, что не оставляет равнодушным, зажигает и... больше не отпускает.

Многие спортсмены, не достигшие 40-ка, мечтают скорее преодолеть эту рамку, чтобы на полных правах влиться в эту интересную парусную жизнь.

Эта часть жизни, благодаря Московским энтузиастам, зацепила теперь и Россию – проводятся регулярно Чемпионаты России Финн – Мастерс в рамках Чемпионатов России и Чемпионата Российской Ассоциации Класса Финн (причем количество спортсменов старше 40 никак не меньше молодых спортсменов).

В класс Финн вернулись многие некоторые даже и не думавшие об этом сильные в прошлом финнисты. Чемпионат России Мастерс в 2008-м году выиграл Михаил Алухтин, а в 2009-м – Игорь Хорошилов, который при этом в абсолютном зачете Чемпионата России занял 4-е место из 60-ти участников!

Российская команда регулярно выезжает на Чемпионат Мира Финн Мастерс и за 3 года заработала уже 2 серебряных медали Мирового Чемпионата – обе завоевал Виктор Александрович Козлов (в 2008-м и в 2010-м).

**Рассказывает капитан Российской команды Мастерс Леонид Кляйман:**

### Гонки СРЕДНЕГО ВОЗРАСТА

Говорят, что после 40 лет у мужчин наступает кризис среднего возраста. Говорят, что если после 40 лет ты просыпаешься и у тебя ничего не болит, значит... ты умер. Говорят еще, что у 50 процентов мужчин после 40-ка начинаются проблемы с этим, тем самым, ну вы поняли... В общем много чего говорят, но это все не про нас, тех кто ходит на яхте класса «Финн» после 40 лет.

Для нас даже проводят отдельный Чемпионат Мира FinnMasters, который ведет свою историю с далекого 1970-го года. Тогда в соревнованиях приняли участие всего 18 яхт. С тех пор состав Чемпионата постоянно рос, и на сегодня он стал самым массовым событием в календаре соревнований в классе «Финн». В 2009 году на регату во Франции собралось более 270 участников, за год до этого, в 2008 в Голландии – 230.







Команда российских финнистов имеет уже 3-х летнюю историю участия в FinnMasters. Началось все в 2008 году, когда в легендарный Медемблик (Голландия) приехало всего 5 участников. Все было внове и необычно – и система разделения по гонкам на 2 флота, и зачет в отдельных возрастных категориях. Да-да, кому-то уже за 40, а кому-то за 50 и далее через десяток. И все гоняются как черти!...

Дело в том, что человек, однажды коснувшись класса «Финн», остается преданным ему на всю жизнь, и бойцовский дух класса заставляет всех гонщиков не сдаваться перед возрастом и жизненными обстоятельствами. Поэтому помимо абсолютного зачета и зачета в самом молодом дивизионе от 40 до 49 лет, введены дополнительные 3 возрастных категории: от 50-ти до 59-ти лет – Гранд Мастерс, от 60 до 69 лет – Гранд-Гранд Мастерс, и специальная категория для тех, кому 70 и более лет, которую назвали просто - Легенды.



Итак, в 2008 году Россия была представлена на FinnMasters впервые: Виктор Козлов (в категории «Легенда»), Сергей Заботин (в категории «Гранд Мастерс»), Владимир Бутенко, Александр Банько и Леонид Кляйман (все трое в категории «Мастерс»). И сразу высокий результат - Виктор Александрович Козлов, поистине выдающийся спортсмен, выступавший в классе «Финн» в свое время еще на одной дистанции с Паулем Эльвстремом, многократный Чемпион СССР в классе «Финн» в свои 74 года он уверенно занял 2-е место среди 18 Легенд! Забегая вперед надо сказать, что и в 2010 году, в Сплите ему удалось повторить этот результат! Bravo!









А чтобы понять, что чувствуют сами участники Finn Masters, надо прочитать их комментарии к произошедшему:

**Сергей Заботин:**

*- Я как в машину времени попал, скинул не меньше двух десятков лет!... Международная регата, гонки, новые знакомства, а главное – встречи со старыми знакомыми, которых не видел десятки лет. Для российских яхтсменов участие в регате уровня Чемпионата мира – это уникальная возможность получить опыт международных гонок, настройки лодок для таких условий, которых в Москве просто не бывает, обрести знакомствами для совершенствования матчасти, понять уровень активности других яхтсменов-финнистов в своих странах.*

**Александр Банько:**

*- Глядя на 85-летнего француза, я понимаю, что я еще могу полжизни гоняться, а это более 40 таких Чемпионатов Мира «Финн-Мастерс». Это же здорово! Атмосфера прекрасная, большинство, как и я, со своими половинками, а некоторые даже с внуками и внучками. А как сражаются на дистанции! Слабых нет, все кремни! И какое строгое судейство, я вначале попробовал вспомнить молодость - качнул парусом всего-то пару раз, а мне сразу желтый флаг, а потом еще вызвали в гоночный комитет и провели воспитательную беседу, что правила писаны для всех.*

**Виктор Козлов:**

*- Я два года мечтал об этом, не верил, что вот еще раз в жизни смогу поучаствовать в международной регате. И то, что это все-таки произошло, значит для меня очень, очень много. А еще удалось занять 2-е место!*

**Владимир Бутенко:**

*- Попасть на такие соревнования - значит, действительно очутиться «в самом центре» парусного спорта. Я думаю, что здесь даже более «парусная» обстановка, чем на обычных чемпионатах - все доброжелательно на воде и на берегу, но при этом борьба на дистанции идет нешуточная. А азарт и адреналин! Хлещет, как у двадцатилетних!*

**Леонид Кляйман:**

*- Жизнь состоит из ярких событий, которые ты потом вспоминаешь и понимаешь, что именно это и было счастье, именно это и было то, к чему ты шел, стремился много лет. Участие в Чемпионате мира – это именно такое событие в моей жизни. Чем отличается хождение под парусом в Москве от хождения под парусом в Медемблике? Для тех, кто знаком с горными лыжами, можно провести такое сравнение – примерно как парк Волен отличается от австрийского Майерхофена. Конечно, и в Волене за 3-4 часа можно укататься «вусмерть», до дрожи в коленках, тренировать повороты и прохождение слаломной трассы, но когда ты приезжаешь в Альпы, ты понимаешь, что такое настоящие горы, трассы, как работают лыжи и насколько ты сам готов к спускам.*

Дальше – больше. Во Францию в 2009 году уже поехало 9 российских яхтсменов. Это был 41-й Чемпионат Мира, проходивший в год 60-летия класса «Финн». Регату принимал яхт-клуб Cercledela Voilede Borde aux Carcans - Maubuisson на озере Lacde Carcans в 5-ти километрах вглубь материка от Атлантического побережья Франции. На гонки заявили многие именитые спортсмены, такие как чемпион 2006 года Михаил Майер (Чехия), Серебряный призер Олимпийских Игр 2000 Лука Девоти (Италия), Серебряный призер Олимпийских Игр 1972 года Илиас Хатзипаулас (Греция), чемпионы и призеры Чемпионата Мира Мастерс предыдущих лет. Старейшим участником регаты стал француз Дидье Пуассан, который в свои 86 лет составляет достаточно серьезную конкуренцию своим соперникам в Легендах. К слову сказать, данная категория в том году увеличила свой состав, и в регате участвовало 24 спортсмена старше 70 лет. Поистине, класс Финн не дает никому терять молодость и обеспечивает долголетие!

Победителем Чемпионата во Франции в 3-й раз подряд стал немец Андре Будзен. Лучше всех из Россиян выступил Владимир Бутенко - 28 место (18-е в своей возрастной группе). Вместе с ним в Золотой флот вошли еще сразу 5 россиян: Александр Банько, Феликс Деникаев, Леонид Кляйман, Алексей Боровяк, Михаил Петрига. Серебряный призер прошлого Чемпионата в разряде «Легенда»





Виктор Козлов опять уверенно шел на Серебряную медаль, однако обидные дисквалификации за стартовые ситуации (был вытеснен за стартовую линию за 1 минуту до старта), к сожалению, лишили его возможности продолжить борьбу за медаль. Как он сам сказал: «Зато теперь я понимаю цену прошлогодней медали!...»

В 2010 году 42-й Чемпионат проходил в Хорватии на акватории еще одной парусной Мекки – Сплита. На регату собралось 167 участников из 24-х стран с 4-х континентов (Европа, Северная Америка, Австралия, Африка). В состав Российской команды вошли 11 российских гонщиков из Москвы, Сибири и Ростова-на-Дону, к команде присоединились Игорь Хорошилов, призер Чемпионатов

России в классе Финн, Олег Худяков, победитель одного из Чемпионатов СССР в классе «Луч». Все отметили общий прогресс Российских финнистов на этих соревнованиях, как в количественном, так и в качественном плане, и мы надеемся, что через некоторое время это выльется в медали и в абсолютном зачете, а не только в Легендах.

Вот впечатления Олега Худякова: « Приехав в Москву, все окружающие заметили мой бодрый эфиопский вид, и это всего после недельного отсутствия! Я же между тем, смотря на своих товарищей, которые пробыли в Хорватии месяц, отгонявшись предварительно Чемпионат Европы, сгорал от зависти от их аполлоновского телосложения. Следующий раз, если выкрою месяц, обязательно поеду на 2 регаты подряд, чтобы после, посмотрев в зеркало увидеть себя 20ти летней давности. Следующий раз в Италии!»

Да, следующий FinnMasters пройдет в Италии, залив Пола Альта, прямо напротив острова Св. Елены. А в 2012 году мы рванем на запад Великобритании, а в 2013...

Кто-то из великих мыслителей сказал: «Кто не присоединится сам, того присоединит время».

Присоединяйтесь! Поверьте, это возможно!...

### **КТО НЕ ПРИСОЕДИНИТСЯ САМ, ТОГО ПРИСОЕДИНИТ ВРЕМЯ.**

### **(Впечатления от Чемпионата мира Мастерс 2010), рассказывает Олег Худяков**

Старинный средиземноморский город, раскинулся на побережье Адриатического моря и кажется ожившими театральными декорациями жеманщины Фигаро или Кармен. Узкие улочки, на которых с трудом разойдутся 2 человека, чистое и еще холодное море, уютные рестораны с меру безвкусной пищей, наполняются кучей здоровых мужиков, в возрасте от 40 до 80 лет, деньги которых выливаются в городе, а энергия в ежедневные парусные гонки на прилегающей акватории.

Довольно пестрый на вид состав участников, представлял единую по сути группу людей, для которых парусный спорт хотя и перестал быть источником дохода, но навсегда остался любимым делом, на которое не жалко потратить свой досуг, а под час и заработанные средства. Среди 170 участников встречались и настоящие спортсмены, по-прежнему активно участвующие в регатах, и «морские волки», посвятившие всю свою жизнь парусным гонкам, и мы, почти позабывшие этот спорт любители. Мелькала даже пара женщин — финнисток, неизвестно каким образом полюбивших этот класс яхт, на котором побиваются ходить мужчины весом до 85-90 кг. Объединяющим всех участников и участниц был азарт гонщиков, желание победить и пожалуй, любовь к нелегким испытаниям.

Большинство участвовало на своих лодках, привезенных со всех концов Европы на самых разнообразных прицепах, первое место по разнообразию из которых я бы отдал микроавтобусу из Швейцарии, у которого задние двери закрывались как обычно, но в них имелось выпиленное окно, позволяющее, когда лодка погружена, торчать ее половине за пределами машины. Для самых далеких участников, например из Австралии, ЮАР и России, можно было арендовать лодки. Цена аренды в 1500 евро включала саму лодку, мачту и 2 страховки.



Одну от Гражданской ответственности на 1500000 евро, а вторую Каско на 11000 Евро с франшизой 350 Евро. Т.е. при наличии небольших аварий на сумму менее 350 Евро, расплачивался сам участник, а если авария была крупной, за это платила страховая компания.

Некоторые участники жили прямо на стоянке в кемпингах или палатках, большинство же предпочитало гостиницы или апартаменты, разбросанные по всему центру города. Добираться до апартаментов было довольно легко, не более 20 минут пешком. Однако, для тех кто не запомнил дорогу это могло вылиться в ночевку в горах или на пляже, поскольку спросить дорогу в этих лабиринтах, когда улицы больше походят на лазы в катакомбах, было немыслимо. Кстати



по-хорватски, переулоч так и называется «пролаз». Магазины сильно отличаются от московских супермаркетов и больше напоминают сельские лавочки с довольно непривычным для нас набором продуктов, разобраться в котором нам удалось лишь к отъезду. Ужин в ресторане стоит в районе 20-30 Евро. Кухня не особо вкусная, лучше, на мой взгляд, болгарской, но хуже итальянской или немецкой. Очень огорчило отсутствие вкусных салатов. Наверное большинство аборигенов получают витамины от солнца или из рыбы, свежесть которой трудно испортить неумением готовить.

Акватория Адриатического моря, прилегающая к городу Сплит, представляет из себя относительно узкие в 2-3 км проливы между большими островами. Как следствие, в этих проливах возникают сильные течения, незнание которых сильно сказывается на результатах. Сила течения вблизи у берега и вдалеке от него может сильно отличаться, что приводит к явной выгоде или проигрышу того или другого направления. Например, выбор правого или левого направления при лавировке может привести к существенному (в сотни метров) выигрышу или проигрышу на знаке. По результатам всех гонок можно вывести формулу, что выигрывали яхты, лавировавшие вдоль ближайшего берега.

Дистанция представляла из себя 2 петли, включавших в себя 2 лавировки (движение против ветра) и 2 фордевинда (движение с попутным ветром). Весь флот был поделен на 2 группы, стартовавшие одна за другой с разницей в 15-20 минут. Деление на группы происходило ежедневно методом случайной выборки при помощи компьютера. Каждый из участников, утром, должен был найти себя в списке Красного или голубого флота и, в зависимости от этого, прикрепить к топу мачты ленточку соответствующего цвета. Ошибки с выбором цвета нещадно наказывались «баранками» (яхта считается не стартовавшей). При том, что хватало и других нарушений, на которые судьи смотрели сквозь пальцы. Например, судьям явно не хотелось удлинять стартовую процедуру из-за общего отрыва, поэтому иногда казалось, что они просто игнорировали фальшстарты, давая самым смелым и наглым участникам изрядное преимущество. То-же самое происходило и с протоколами огибания знаков. Навал на знак, вместо наказания навалившей яхты, заканчивался лишь легким выговором после гонки. Все это хотя и создавало легкое впечатление несерьезности происходящего, было весьма оправданно, поскольку люди приехали не за местами, а за удовольствием от участия. По ходу гонок, чувствовалось одинаковое упорство в борьбе и за первое и за последнее место, по-видимому этому способствовали престижность регаты и большое количество различных зачетов, связанных с возрастом участников от 40 до 50 и далее, с лагом в 10 лет. Так что иногда и последнее место среди финишировавших лодок, давало пожилым участникам неплохие шансы на победу в своем зачете.

Но вот гонки закончились и мы вернулись в Москву.

После моего возвращения все окружающие заметили мой бодрый эфиопский вид, и это всего после недельного отсутствия, я между тем, смотря на своих товарищей, которые пробыли в Хорватии месяц, отгонявших предварительно Чемпионат Европы, сгорал от зависти от их аполлоновского телосложения. Следующий раз, если выкрою месяц, обязательно поеду на 2 регаты подряд, чтобы после, посмотрев в зеркало увидеть себя 20ти летней давности. Следующий раз в Италии!







# ПОБЕДИТЕЛИ И ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ РОССИИ ФИНН-МАСТЕРС 2008 ГОД

## **Абсолютный зачет (от 40 лет и старше):**

1. Апухтин Михаил, Московская область
2. Хорошилов Игорь, Москва
3. Бутенко Владимир, Москва

## **Гранд-Мастерс (от 50-ти до 60-ти)**

1. Заботин Сергей, Москва
2. Боровяк Алексей, Москва
3. Максимов Виктор, Москва

## **Гранд-гранд-Мастерс (от 60-ти лет и старше):**

1. Потапов Виктор, Московская область
2. Козлов Виктор, Москва
3. Данилов Валентин, Москва

# 2009 ГОД

## **Абсолютный зачет (от 40 лет и старше):**

1. Хорошилов Игорь, Москва
2. Спраг Генри, Сан Франциско, США
3. Бутенко Владимир, Москва

## **Гранд-Мастерс (от 50-ти до 60-ти)**

1. Николаев Александр, Москва
2. Боровяк Алексей, Москва
3. Заботин Сергей, Москва

## **Гранд-гранд-Мастерс (от 60-ти лет и старше):**

1. Спраг Генри, Сан-Франциско, США
2. Балашов Андрей, Москва
3. Козлов Виктор, Москва





**КЛАСС ФИНН В РОССИИ СЕГОДНЯ**



## РОЖДЕСТВЕНСКАЯ РЕГАТА, Г. СОЧИ

Каждый год во время новогодних праздников в городе Сочи проводится традиционная «Рождественская регата» в классе Финн. Эта регата ведет свою историю с 1992-го года, когда лидер Российской сборной в классе Финн Олег Хоперский после развала Советского Союза собрал вместе всю сборную бывшего СССР и организовал соревнования на финнах перед Новогодними праздниками, откуда и пошло название «Рождественская регата». Были подтянуты и собраны в боевое состояние имевшиеся в то время финны (10 яхт фирмы «Вангард» и 2 финна Таллиннской постройки), Олег передал в распоряжение регаты все имевшиеся у него паруса, которые он тестировал перед Олимпийскими Играми в Барселоне, а вся организационная часть, питание, проживание спортсменов, организация банкета были оплачены из его призовых и премий, которые он получил за предыдущий год. (Позже уже появился спонсор у соревнований – страховая компания «Авикос») В первой регате приняли участие 18 спортсменов, и гонки с самого начала были организованы по системе пересадки. Первые регаты отличало то, что на яхтах выходили опытные яхтсмены в любых, даже самых жестких условиях – и в дождь, и в снег, не смотря на низкую температуру и отсутствие тепла и электричества в гостинице. Гонки были бескомпромиссными и в то же время – красивыми – ведь сразиться выходили реально лучшие спортсмены страны, а класс «Финн» как никакой другой давал возможность показать каждому спортсмену – что он на самом деле стоит, а то, что это самодеятельная регата, не влиявшая ни на какой отбор, освобождало от всяких комплексов и давлений, присущих официальным регатам.

Идея регаты очень понравилась всем участникам, и в дальнейшем она получила развитие – на следующий год сюда уже съехались 30 спортсменов.

С тех пор регата стала традиционной и каждый год во время Новогодних праздников в Сочи съезжается более 40-ка яхтсменов, верных приверженцев класса «Финн», чтобы принять участие в регате, пообщаться и встретить старых друзей. За эти годы формат регаты несколько трансформировался – гонки стали более щадящими, поскольку были вовлечены совсем молодые спортсмены и ветераны, а большое количество спортсменов при ограниченном количестве лодок требовало творческих решений по обеспечению прохождения всех спортсменов через круги пересадки. Тем не менее, не смотря на ту или иную критику каждый, кто приезжает сюда, находит то, ради чего он сюда едет: сильные и тренированные спортсмены получают дополнительные шансы потренироваться в многочисленных стартах и в меняющихся условиях в мертвый праздничный сезон, ветераны имеют возможность встретить и пообщаться со старыми друзьями, а молодые гонщики – попробовать себя во взрослом классе Финн и погоняться на одной дистанции с опытными сильными в свое время гонщиками, почерпнуть немного их опыта и знаний.

И теперь эти соревнования интересны тем, что соревнуются тренировка и сноровка молодых спортсменов с мудростью и опытом ветеранов. И далеко не всегда молодость здесь одерживает верх!

Контакты: **Алексеев Валерий, e-mail: [yacht-club@sochi.net](mailto:yacht-club@sochi.net) тел.: +7-988-237-9811**

## СИБИРЬ, Г. КРАСНОЯРСК

Сибирь, как ни далека от Европейской части столицы, тем не менее является одной из самых активных областей России в плане поддержания Парусного спорта и класса Финн в частности. Сегодня спортсмены из Красноярского края регулярно приезжают на проводимые Всероссийской Ассоциацией Класса Финн мероприятия, всероссийские регаты, а также – являются неизменными участниками наших выезжающих за рубеж команд. Дело порой доходило до того, что на Чемпионате Мира Мастерс во Франции в прошлом году наши европейские коллеги с трудом верили в тот большой маршрут, который проделал капитан Сибирских Финистов Владимир Ударцев, чтобы принять участие в соревнованиях. Здесь приводим краткую историческую справку и информацию о том, как развивается класс «Финн» в Красноярском крае сейчас.

В Красноярском крае класс финн начал свое развитие с самых первых дней, когда спортивные паруса были подняты в Красноярске и городах спутниках: закрытый город Красноярск-26 (Железногорск) и Дивногорск (акватория за Красноярской ГЭС – Красноярское море).

Железногорск был первым. 1958 год основания яхт-клуба. С Тихоокеанского флота были получены 14 ялов и 2 Финна. В 1960 году силами яхтсменов были построены ещё 2 Финна. Постройка оказалась удачной. Появилась проблема с парусами, которую легко решили сшив 10 комплектов... из брезента. Акватория клуба – городское озеро, возникшее после возведения дамбы на речушке под названием Кантат. Так прямо в центре города появилась спортивная арена, на которой разыгрывались спортивные драмы и утверждались чемпионы. На протяжении последних лет, начиная с 2000 года, всю организационную работу по проведению Чемпионатов Красноярского края включая судейство, обеспечение безопасности спортсменов на воде и предоставление приезжим спортсменам спортивных яхт классов: ОПТИМИСТ, КАДЕТ, ФИНН ведет Яхт-клуб Железногорск своими силами. Начиная с 2008 года финнисты учредили свой финновский кубок – «Кубок Енисея», которым награждаются спортсмены по итогам зачетных кубковых регат (4-5 регат) на протяжении сезона.

Красноярск поднял паруса в 1961 году. В центре города на Острове Отдыха, стоял списанный колесный пароход «Нахимов» на нём и разместился «Морской клуб» ДОСААФ, где первые яхтсмены занимались на военно-морских шлюпках «Ял-6». В 1964 году в клубе появились 2 финна. Здесь же, на Острове Отдыха был проведен первый Чемпионат Красноярского края в 1965 году, на котором победили яхтсмены из





**КЛАСС ФИНН В РОССИИ СЕГОДНЯ**



Красноярска – 26 (Железногорска). Акватория реки Енисей очень сложная и опасная благодаря своему быстрому течению. Для занятий парусом спортсменам приходилось ожидать благоприятного ветра, чтобы компенсировать скорость течения 2,5 м/сек (9 км/ч). В 1968 году весь состав спортсменов и материальная часть переехали в Дивногорск на Красноярское водохранилище (Красноярское море).

Дивногорск принял красноярских яхтсменов в 1968 году. Хотя яхт-клуб располагался на территории г.Дивногорска и состоял наполовину из дивногорцев, назывался он Красноярский яхт-клуб. Красноярское море стало ареной выяснения спортивных достижений между двумя ведущими парусными секциями Железногорского и Красноярского яхт-клубов. Именно спортсмены этих яхт-клубов представляли Красноярский край на московских, всесоюзных и международных соревнованиях. История яхт-клуба закончилась вместе с исчезновением СССР. В эллинги заехали уже другие «яхты» - моторные. Остатки гоночных лодок переехали на свалку и, только, финнам удалось найти своих хозяев. Немецкие финны с резиновым привальным брусом, в свое время пришедшие в Красноярский яхт-клуб в 1980 году и сегодня служат верой и правдой финнистам, хотя уже в Железногорском яхт-клубе. Спортсмены этих двух яхт-клубов поддерживают между собой тесный контакт и при случае всегда готовы тряхнуть стариной и задать спортивную трепку молодым на гоночной дистанции.

В последние годы в Сибири наметился новый этап роста класса Финн. С ростом общей активности класса в стране начали все больше подтягиваться ветераны и молодые спортсмены. Сибиряки продолжили линию на восстановление старых лодок, сами строят мачты, гики и буквально объявили «охоту» на старые корпуса по всей стране. Многим восстановленным лодкам сегодня могут позавидовать современные, и Международная Ассоциация Класса Финн отдельно отметила флот старых восстановленных яхт Сибири, как самый лучший по своему качеству и состоянию.

Центральными регатами с Сибири стали Кубок Меком и Кубок Сибири, на которые в прошлом году вышли 16 яхт, а в этом году обещают не менее 20 - ти Также в июле этого года в Сибирь уехала первая более современная пластиковая яхта фирмы Victor Boats, 1994 г. постройки.

Пожелаем нашим Сибирякам дальнейшего роста флота и сподвижников класса Финн.

Контакты: **Ударцев Владимир, e-mail: udarce@mail.ru тел.: +7-902-991-98-86**

## ВЛАДИВОСТОК

История парусного спорта во Владивостоке идет с конца сороковых годов 20-го столетия. Класс Финн здесь появился конце 50-х, когда были закуплены первые 5 финнов. В последствии флот «Финнов» разросся до нескольких десятков и здесь проводились полномасштабные Чемпионаты и Первенства Приморского края. Во Владивостоке выросло много талантливых яхтсменов-финнистов, таких как, например, многократный призер Чемпионатов СССР в классе Финн Валерий Заковоротный. На базе Владивостока проводилась и подготовка сборной СССР и России к международным соревнованиям.

Здесь служил и тренировался одно время двукратный призер Олимпийских Игр в классе Финн Андрей Балашов.

Сегодня парусный во Владивостоке активно развивается вокруг парусного яхт-клуба «Семь Футов», командор которого Михаил Ильич Ермаков, большой энтузиаст парусного спорта, делает много для того, чтобы все больше молодежи и взрослых спортсменов вовлекались и оставались в парусе. В 2009-м году Российская Ассоциация класса Финн пригласила на Чемпионат России в Москве ветерана класса Финн Валерия Дмитриевича Заковоротного. Валерий Дмитриевич при большой поддержке Михаила Ермакова активно влился в коллектив и включился в работу Ассоциации, благодаря чему класс Финн получил еще один надежный плацдарм для своего развития. Задор, опыт и связи Валерия Заковоротного вывели Ассоциацию на новый качественный уровень по многим центральным направлениям в особенности в работе с молодежью. Появились и молодые финнисты из Владивостока, которые прошли программу Зимней подготовки в классе Финн и сейчас активно участвуют во всероссийских соревнованиях.

Мы надеемся, что с активной поддержкой яхт-клуба «Семь Футов», Приморской Федерации Парусного Спорта класс «Финн» возродится до былых высот.

Контакты: **Заковоротный Валерий, тел.:+7\_423-271-37-03, электронная почта: valzak55@yandex.ru**

**Ермаков Михаил, тел.:+7-423-270-08-88, электронная почта: office@sfyc.ru**





# КЛАСС ФИНН В РОССИИ СЕГОДНЯ



## САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Ленинградская школа класса «Финн» была одной из самых сильнейших в СССР, оттуда вышли такие знаменитые гонщики, как Игорь Москвин, призер 2-х олимпиад Андрей Балашов, чемпионы Европы среди юниоров Андрей Никандров, Владимир Соловьев. Однако в перестроечные и последующие годы класс «финн» практически исчез в городе. В 2006-м-2007-м году искру класса в регионе начал поддерживать большой энтузиаст класса «Финн» Игорь Рожков – он в Сестрорецком яхт-клубе восстановил старенький деревянный «финн», регулярно тренировался, приезжал на Московские соревнования, где предоставлялись арендные лодки, и значительно подрос в спортивном плане. Полтора года назад к нему присоединилась семья Котляровых, переехавшая из Таганрога в Санкт-Петербург. Глава семейства Роман Котляров, будучи сам финнистом, активно привлекает в класс своих молодых сыновей Дениса и Артура, вывозит их сам на соревнования, Чемпионат России, на зимнюю подготовку в классе Финн в Сочи. Как результат у Дениса, не смотря на его юный возраст, за плечами уже есть выигранные регаты.

Контакты: **Котляров Роман, телефон +7 911-769-12-28, электронная почта: kotlyarovr@mail.ru**

**Рожков Игорь: +7-.-:+7-921-741-01-10; spb-finnclass@yandex.ru**

## ОНЕЖСКОЕ ОЗЕРО, Г. ШЕКСНА

На акватории Онежского озера в городе Шексна энтузиасты Шекснинского парусного клуба бережно сохранили и восстановили 12 стареньких яхт класса «финн» и последние годы регулярно проводят на них регаты и воспитывают молодых спортсменов, вырастающих с детских классов «Оптимист» и «Кадет». Не смотря на возраст, благодаря заботливому и умелому обращению яхты находятся в превосходном состоянии. Каждый год в конце сентября - начале октября Шекснинский парусный клуб приглашает всех желающих спортсменов, ветеранов, молодых гонщиков на регату «Шексна-Осень» посоревноваться, встретиться, вспомнить молодость или кому-то попробовать силы в классе «Финн».

Возглавляет секцию класса «Финн» замечательный человек Олег Кульков, который будет рад всем гостям, имеющим желание принять участие в регатах в классе «Финн» на предоставленных секцией лодках.

Контакты: **Кульков Олег, телефон 8-921-231-33-82, электронная почта: Kulkov\_Oleg67@mail.ru**

## АДЛЕР

В пригороде города Сочи районе Адлер борется за свое существование местный яхт-клуб.

Основной костяк этого яхт-клуба составляют приверженцы класса «Финн» и, не смотря на все сложности и необорудованную линию берега, стараются сохранять и развивать класс «Финн» у себя. В этот яхт-клуб на летнее время переезжают 6 яхт класса «финн» из тех, что участвуют зимой в «Рождественской регате», и местные ребята их содержат, ремонтируют и проводят свои регулярные регаты. Возглавляет местную секцию большой поклонник класса «Финн» Валерий Байдаков, который пока в силу своей профессии не может выезжать далеко, но тем не менее делает максимум для того, чтобы поддержать класс «Финн» в городе.

Контакты: **Байдаков Валерий, телефон +7-918-101-63-20, электронная почта: skipper.rus217@mail.ru**

## ТАГАНРОГ

Таганрог, расположен в устье реки Дон на Азовском море имеет уникальные универсальные условия для подготовки яхтсменов – в разных местах прилегающей акватории можно получить и озерные, и морские условия, равно как и варьировать волновую обстановку. Яхт-клуб города Таганрога расположен в черте города и в нем в советское время проводилось множество всесоюзных соревнований. В Таганроге выросло немало сильных финнистов – Игорь Фролов, Вадим Механиков, Павел Чириков – все они в свое время входили в сборные СССР и России в классе Финн. Сегодня Вадим Механиков, Игорь Фролов и другие ребята пытаются возродить и развить класс Финн в Таганроге. Сюда на летнее время переезжают из Сочи 3 яхты, участвующие в Рождественской регате. Ребята проводят тренировки и организывают собственные регаты.

Контакты: **Механиков Вадим, телефон +7-903-432-75-50, электронная почта: rora65@mail.ru**





**КЛАСС ФИНН В РОССИИ СЕГОДНЯ**



## РОСТОВ

Ростовские яхтсмены, благодаря тому, что они под рукой имели и изменчивые речные условия на реке Дон, и Азовское море совсем рядом, издавна составляли серьезную конкуренцию на Всесоюзных соревнованиях. Город известен и своими спортсменами, и своими парусными династиями. Однако парусная жизнь в городе сильно подкосилась после пожара в яхт-клубе, когда сгорело все здание яхт-клуба и все находившиеся в яхт-клубе спортивные яхты. Хотя на Рождественскую регату приезжает много ветеранов и спортсменов из Ростова, но реально в класс финн влился один ростовский яхтсмен Александр Новиков, который, свои уступающие другим финнистам вес и рост сполна компенсирует фанатичной преданностью классу и своей работоспособностью и целеустремленностью. Александр активно выезжает в составе Российской команды на международные соревнования, Чемпионаты Европы, Чемпионаты Мира Мастерс, участвует в зимней подготовке в классе Финн в городе Сочи и тренируется у себя в Ростове. Его рачительное отношение к яхте совершило фурор в Ростове – никто не мог поверить, что вверенная ему яхта 2004-го года действительно прошла множество соревнований и сборов. Недавно к Александру Новикову присоединился сильный в прошлом одиночник, выступавший в классах «Луч», а потом – «Финн», Александр Лаухтин. Мы желаем ребятам успеха и надеемся, что они заново поднимут класс «финн» в Ростове.

Контакты: **Новиков Александр**, телефон: **+79188987070**, электронная почта: **novikov@aaanet.ru**

## РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

### Адлер

Байдаков Валерий, e-mail: skipper.rus217@mail.ru тел.: +7-918-101-63-20

### Великий Новгород

Стаценко Владимир, тел.: +7-951-723-39-65

### Владивосток

Заковоротный Валерий, e-mail: valzak55@yandex.ru тел.: +7\_423-271-37-03

Ермаков Михаил, e-mail: europaclass@mail.ru тел.: +7-423-270-08-88

### Краснодар

Сорокин Виктор, тел.: +7-928-240-56-17

### Красноярск (Железногорск)

Ударцев Владимир, e-mail: udarce@mail.ru тел.: +7-902-991-98-86

### Ростов на Дону

Новиков Александр, e-mail: novikov@aaanet.ru тел.: +7-918-898-70-70

### Рыбинск

Морозов Евгений, тел.: +7-910-819-01-91

Воейков Владимир, тел.: +7-910-665-21-98

### Санкт-Петербург (Сестрорецк)

Рожков Игорь, e-mail: spb-finnclass@yandex.ru тел.: +7-921-741-01-10

### Саратов

Терешкин Дмитрий, тел.: +7-903-386-75-98

### Сочи

Алексеев Валерий, e-mail: yacht-club@sochi.net тел.: +7-988-237-9811

### Таганрог

Механиков Вадим, e-mail: rora65@mail.ru тел.: +7-903-432-75-50

### Челябинск

Беспутин Константин, e-mail: besmr@mail.ru тел.: +7-952-504-43-58

### Шексна

Кульков Олег, e-mail: kulkov\_oleg67@mail.ru тел.: 8-921-231-33-82

### Ярославль

Терпигорьев Сергей, e-mail: astra21@pochta.ru тел.: +7-903-823-27-81





**ПОДНИМАЕМ КЛАСС ФИНИ В РОССИИ**



## ЗИМНЯЯ ПОДГОТОВКА В КЛАССЕ ФИНН ОКТАБРЬ 2009 Г. – МАЙ 2010Г.

В 2009-м году в связи с многочисленными заявками от регионов с просьбами выделить им яхты класса «Финн» из числа закупленных в 2004-м году Московским правительством лодок к Чемпионату Мира 2005-го года на трехстороннем совещании между ЭШВСМ «Хлебниково», ВФПС и «Российской Ассоциацией класса Финн» были обсуждены основные принципы предоставления лодок спортсменам и регионам с тем, чтобы обеспечить максимально справедливое и перспективное распределение яхт. На этом совещании было принято решение об организации централизованной зимней подготовки в классе Финн в городе Сочи и выделении под нее 10-ти яхт, которые в последующем должны были быть распределены на сезон 2010г. по результатам этой подготовки. Это мероприятие с одной стороны дало толчок развитию класса в регионах, но с другой стороны высветило целый ряд проблем, имеющихся в нашем спорте, которые наверняка препятствуют многим классам в реальном развитии массового спорта. В данной статье Ассоциация яхт класса «Финн» делится опытом по решению этих проблем и дает определенный отчет о достигнутых результатах.

### 1. Материальная часть

По результатам совещания между ЭШВСМ «Хлебниково» и ВФПС был подписан договор на передачу во временное пользование 10-ти лодок. Встал вопрос об их перевозке в Центр спортивной подготовки в г. Сочи. Оплату транспорта взяла на себя Федерация Парусного Sports Самарской области через своего неизменного партнера ОАО «КуйбышевАзот», однако основная часть работы состояла непосредственно в поиске транспортной компании, поиске и подготовке многоярусных конструкций для загрузки яхт в машину, закупке увязочных принадлежностей, погрузке и увязке лодок. Здесь подключилась Московская Ассоциация Класса Финн: заказала транспорт, обеспечила увязочные ремни, совместно с работниками и школьниками ЭШВСМ «Хлебниково» проверили комплектацию, надежно упаковали и увязали 9 лодок. Конструкции любезно предоставила ЭШВСМ «Хлебниково».

Итак в Сочи отправились 9 лодок. Почему девять? А просто десятая не поместилась в машину, и было решено, что один из претендентов на яхты потом отдельно довезет ее в г. Сочи. (Про это отдельная история)

### 2. Организация сборов спортсменов

Итак яхты оказались в Сочи. Далее предстояло правильно организовать процесс так, чтобы не было накладок – по несколько спортсменов приехало на одну лодку (а желающих на участие в подготовке было больше, чем число лодок), равно как и обеспечить заполняемость флота и его сохранность. Централизованная подготовка состояла из 6-ти этапов:

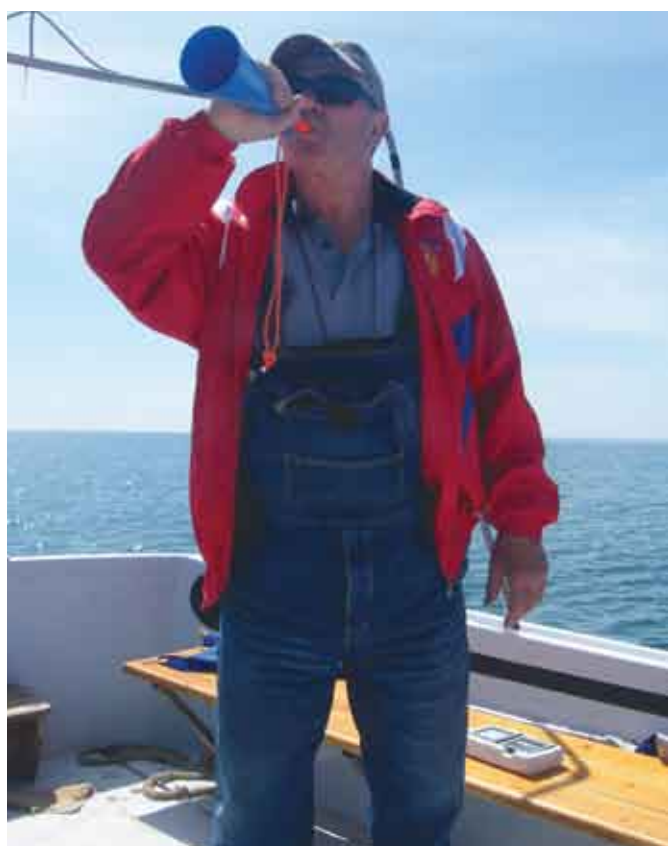
- ~ Черноморская регата (ноябрь 2009)
- ~ Январский сбор (во время Рождественской регаты) (январь 2010)
- ~ Зимняя Ривьера (февраль 2010)
- ~ Сочинская регата (март 2010)
- ~ Кубок Ассоциации (апрель 2010)
- ~ Кубок России (май 2010)

Через ВФПС, команду сборной России по ПС и через сайт Ассоциации все потенциальные участники были оповещены о необходимости присылать предварительные заявки на участие в этапах, однако сложность получилось в том, что не все команды это делали – в особенности это касалось тех Федераций, которые везли спортсменов по государственной линии бюджетов. И только активному взаимодействию Ассоциации со сборной командой России и с ВФПС удалось избежать крупных накладок.

Другой момент – то, что ряд этапов содержали отборочные соревнования на международные выезды, и по ним приходилось отдавать приоритет спортсменам, претендующим на эти выезды. Зачастую получалось так, что приезжали одни ребята (многие – полностью за свой счет), проходили 2-х – 3-х дневную тренировочную сессию и затем передавали яхты другим спортсменам.

Был случай, когда тренер, оставивший лодку своего спортсмена в другой стране, обратился с просьбой выделить ему лодку на одни соревнования из числа предоставленных на зимнюю подготовку вплоть до готовности привезти 10-ю лодку из Москвы в Сочи. Однако эта лодка не была перевезена, и в итоге два молодых спортсмена были сняты со сбора: один – чей отец был готов перевезти яхту из Москвы в Сочи под участие своего сына на сборе, другой – чье место занял оставивший за границей лодку спортсмен.





**ПОДНИМАЕМ КЛАСС ФИНИ В РОССИИ**





Такие прецеденты очень негативно били по мотивации молодых спортсменов на их дальнейшее участие в программе, и Ассоциации Класса Финн приходилось «вытягивать» ребят на других мероприятиях.

Большую положительную роль тут сыграли мастер-классы и тренировки, проведенные опытным финнистом – заслуженным ветераном из Владивостока Валерием Дмитриевичем Заковоротным, который с большим энтузиазмом взялся за подготовку и постановку техники у молодых «зеленых» ребят. Отрадно было видеть «горящие» глаза юниоров, их родителей, за что большая благодарность Валерию Дмитриевичу от всех нас. Уверены, что эти ростки, посеянные в Сочи, дадут новые качественные всходы в дальнейшем.

### **3.Тренерский состав и обеспечение на воде**

После несчастного случая, произошедшего в городе Сочи в январе (при перегонке яхты Финн из яхт-клуба Адлера в г. Сочи пропал без вести опытный Адлеровский финнист Пашута Александр ....) особо остро встал вопрос надлежащего обеспечения безопасности на воде и был запрещен выход спортивных яхт без сопровождения. В этом ключе высветилась проблема с обеспечением тренерским составом Зимней программы подготовки класса Финн в Сочи: профессиональный тренерский состав приезжал исключительно на период соревнований и «разрывался» между несколькими классами, концентрируясь в основном на своих спортсменах, основной состав сборной России в классе Финн вместе с тренером класса находился большую часть времени в Хорватии (в Сплите) и непосредственно тренировочная работа на воде, программа отсмотра новых спортсменов оказались под угрозой срыва.

Выход из положения был найден: при поддержке ФГУП «Юг Спорт» г. Сочи и непосредственно начальника порта Алексева Валерия Васильевича было организовано техническое обеспечение, а силами Ассоциации с привлечением старших опытных финнистов был поставлен сам процесс тренировок и внутренних соревнований. Важную роль здесь сыграли командный дух, опыт и знания, которые сохранили старшие ребята.

Ярким примером положительного результата в этом ключе можно назвать Кубок Российской Ассоциации Класса Финн, проведенный в Апреле исключительно силами Ассоциации без каких-либо финансовых вливаний откуда-либо. При минимуме формальностей все время, затраченное спортсменами на пребывание в г. Сочи, было использовано с максимальной эффективностью для спортивного процесса со множественными творческими решениями, которые не всегда удастся применять в рамках больших соревнований.





# ПОДНИМАЕМ КЛАСС ФИНН В РОССИИ



Одним из главных выводов здесь является то, что программа заработает наиболее эффективно, если все заинтересованные федерации и ассоциации объединятся и выделят своих опытных наставников для централизованной работы именно со всем коллективом спортсменов – участников подготовки в классе Финн на выделенный участок программы зимней подготовки в классе Финн так, чтобы был покрыт весь период программы.

#### 4. Сохранность материальной части

Учитывая хрупкость современных лодок класса Финн, а также большое обилие привлекательных дельных вещей, достаточно остро встал вопрос сохранности материальной части. Тут это относится как к аккуратному и рачительному обращению с лодками, так и к вопросу, не побоимся его назвать истинным именем – «воровства»: на стоящих на стоянке яхтах «Финн» очень быстро пропали «чеки» колес с тележек, стали пропадать другие дельные вещи. В плане того, что из-за большого числа спортсменов было сложно закрепить каждую яхту за кем-то одним, необходимо было наладить систему обеспечения сохранности, ремонта и восполнения материальной части в целом по программе.

В этом ключе Ассоциация применила институт «Офицера флота» – на каждый сбор из числа опытных старших финнистов назначался «офицер флота», который выдавал и принимал яхты у спортсменов после сбора, следил за аккуратным обращением и надлежащей консервацией яхт. Большую помощь в этом плане оказали и провели большую работу Александр Новиков из Ростова и Дмитрий Терешкин из Саратова. Благодаря их требовательности, стараниям и рачительности за сохранность флота молодые спортсмены вовремя корректировались в плане обращения с вверенной им материальной частью, вовремя восполнялись дельные вещи и яхты надлежащим образом консервировались на периоды между сборами, подавая положительный пример парусной культуры другим спортсменам и тренерам.

#### 5. Итоги программы

Подводя итоги программы, можно сказать, что в целом первая программа зимней подготовки в классе Финн выполнила свою основную задачу – провела через себя достаточно большое число спортсменов (26) из максимального числа регионов (11). Демократичность и доступность, которые Ассоциации класса Финн удалось сохранить, помогли «зажечь» интерес у новых спортсменов и вернуть в спорт опытных старших финнистов, чьи знания и опыт станут хорошей опорой для молодых. Появились новые парусные династии, такие как семья Котляровых из Санкт-Петербурга (Роман Котляров, будучи сам финнистом, вовлек в класс своих сыновей Дениса и Артура, которые показали очень хорошие зачатки финновской техники). Активно загорелись и начали вкладываться в класс «финн» регионы, такие как Владивосток, Саратов, Волгоград, Самарская область. Мы рады приветствовать возвращающихся в класс опытных сильных финнистов, таких как член парусной династии Лаухтиных ростовчанин Александр Лаухтин.

Мы надеемся, что в следующем зимнем сезоне удастся повторить и расширить эту зимнюю программу с учетом накопленного опыта и работы над ошибками.

Российская Ассоциация яхт класса Финн выражает отдельную благодарность:

1. ГОУ ЭШВСМ «Хлебниково» за предоставление материальной части для данной подготовки.
2. ФГУП «Юг Спорт» за предоставление базы и места хранения яхт, а также – за помощь в техническом обеспечении и организации мероприятий Программы.
3. ФПС Приморского края и лично Заковоротному В.Д. за активное участие в организации и проведении мероприятий программы.
4. Новикову Александру (Ростов) и Терешкину Дмитрию (Саратов) за активное участие и помощь в организации надлежащего обращения с материальной частью.



## Я И МОЙ ФИНН.

При обсуждении перспектив развития класса в стране мы неизбежно приходим к проблеме поддержания, обновления и расширения флота яхт. При этом мы понимаем, что государство далеко не всегда и не в той мере, как это нужно, способно поддержать это направление, а с другой стороны – воспитание парусной культуры обращения с лодками наиболее эффективно при наращивании круга частных владельцев яхт. Также частный флот становится тем независимым фундаментом класса, благодаря которому ему уже не будут страшны никакие политические и экономические потрясения в стране. Поэтому одним из своих главных направлений развития Российская Ассоциация Класса Финн расширение частного флота.

За последние несколько лет (особенно за 2010-й год) мы значительно продвинулись в этом вопросе – в России появились современные новые финны, налажен процесс их заказа и поставки в Россию, равно как и активно восстанавливаются (где-то даже можно сказать – строятся!) старые яхты. И в том и в другом случае яхтсмены затрачивают на это значительные средства и усилия, вкладывают в свой финн всю свою душу. Безусловно, мы хотели бы отметить этих героев и показать, что все это реально и доступно (ведь стоимость нового «финна» не более стоимости машины среднего класса) – надо только захотеть. Поэтому мы открываем раздел «Я и мой «Финн», где публикуем фотографии владельцев собственных «финнов» с их надежным другом.



### ООО «Катер Лайф»

Официальный дистрибьютор DEVOTI Sailing и дилер Bayliner, Trophy, Rinker, Meridian

- Поставка и продажа яхт класса «Финн», комплектующих, аксессуаров и оборудования.
  - Новые яхты
  - Яхты «с пробегом»
  - Мачты
- Комплексная поставка яхт класса «Финн», катеров, обеспечения для регат в классе «Финн».
- Поставка и продажа катеров Bayliner, Trophy, Rinker, моторных яхт Meridian

Тел.: +7 (495) 773-31-03

+7 (495) 762-23-42

Факс: +7 (495) 576-34-86

e-mail: bayliner@mail.ru

[www.kater.ru](http://www.kater.ru)

[www.devotisailing.ru](http://www.devotisailing.ru)





Александр Шутовский, Москва



Василий Кравченко, Москва







Денис Харитонов, Москва



Валентин Данилов, Москва



Леонид Кляйман, Москва



Анатолий Вощенко, Москва





Владимир Бутенко, Москва



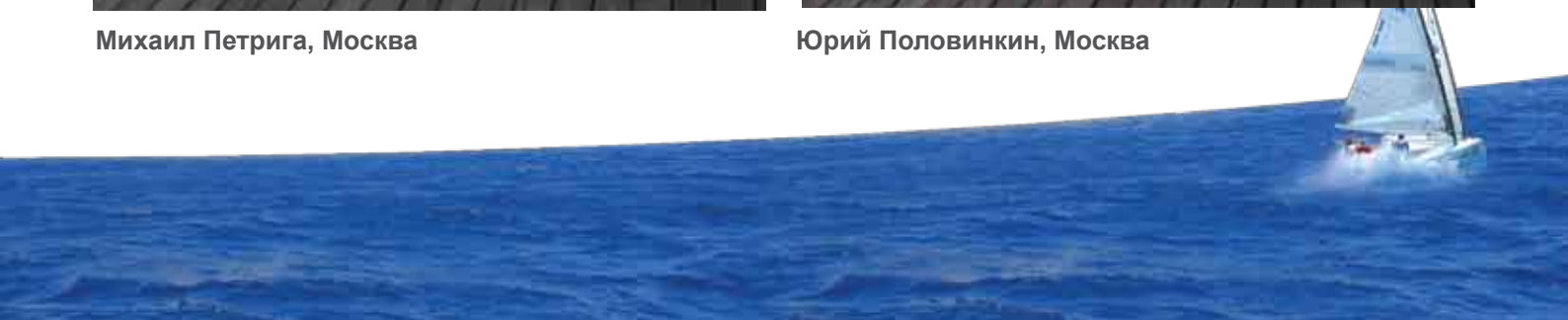
Феликс Деникаев, Москва



Михаил Петрига, Москва



Юрий Половинкин, Москва





Виктор Максимов, Москва



Олег Худяков, Москва



Байдаков Валерий, Адлер





Игорь Рожков, Санкт-Петербург



Разумов Сергей, Железногорск





*Думаю, что если человек себе способен поставить цель в жизни, то не важно, талантливый ли он или не талантливый, он способен добиться наивысших результатов. Я себя считаю неталантливым гонщиком, но благодаря тому, что я когда-то в детстве поставил вот эту вот цель и свято к этой цели стремился, выполнял эти задачи, искал, попадал в тупики, выходил быстро из этих тупиков, переходил на правильную дорожку, то результат не замедлил сказаться. Я желаю всем спортсменам всего мира этой цели в жизни!*

**Андрей Васильевич Балашов (1946-2009)**

двукратный призер олимпийских игр в классе «финн»  
двукратный призер чемпионата Европы в классе «финн»  
семикратный чемпион СССР в классе «финн»

**КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА**



# КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА - ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИИ

## 1. Цели и задачи. Проводящая организация.

Кубок Андрея Балашова (в дальнейшем по тексту – Кубок) проводится с целью популяризации и развития класса «Финн» в России, повышения спортивного мастерства, выявления наиболее трудолюбивых, целеустремленных спортсменов, показывающих при этом высокие спортивные результаты.

Проводящие организации: Московская Ассоциация Класса «Финн», Всероссийская Федерация Парусного Спорта..

## 2. Правила.

2.1. Кубок проводится по Правилам в смысле определения, содержащегося в Международных Правилах Парусных Гонок 2009-2012 Международной парусной федерации (ППГ-05).

2.2. Будут применяться:

Международные Правила Парусных Гонок 2009-2012 Международной парусной федерации (ППГ-05).

Положения о регатах, являющихся этапами Кубка, и гоночные инструкции данных регат;

Настоящее Положение о соревновании.

## 3. Реклама.

Применяются требования по рекламе, указанные непосредственно в положениях о соревнованиях, вошедших в качестве этапов Кубка.

## 4. Заявки и допуск.

4.1. Соревнования «КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА» являются открытыми. К участию в Кубке допускаются все спортсмены- члены ВФПС, члены региональных ФПС, члены МОО «Ассоциация Класса Финн» или ее региональных отделений в рамках условий допуска к соревнованиям, которые определены как этапы настоящего Кубка.

4.2. Заявкой на участие в Кубке Андрея Балашова является первая заявка, поданная на участие в любом из этапов Кубка.

## 5. Формат и программа Кубка на 2010 год.

5.1. Кубок проводится в формате рейтинга.

5.2. Кубок состоит из этапов, определенных в данном положении, каждый из которых является самостоятельной регатой со своим Названием, Гоночным комитетом, Положением и Гоночной инструкцией.



№	Название регаты – этапа Кубка	Сроки проведения	Место проведения
1.	Рождественская регата 2010	04.01- 10.01	Краснодарский край, г. Сочи
2.	«Зимняя Ривьера» Этап зимнего Кубка России 2009-2010	16.02- 24.02	Краснодарский край, г. Сочи
3.	«Сочинская регата» Финал зимнего Кубка России 2009-2010	17.03-25.03	Краснодарский край, г. Сочи
4.	Майская регата	02-03.05	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
5.	Кубок России в олимпийских классах яхт	11.05-20.05	Краснодарский край, г. Сочи
6.	«Открытие Сезона» - Регата “Кубок Ассоциаций классов яхт”	15-16.05	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
7.	Открытый Весенний Кубок Московской Ассоциации класса “Финн”	29-30.05	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
8.	Кубок Москвы в олимпийских классах	12-13.06	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
9.	Банковский Кубок	23-27.06	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
10.	Международная парусная регата «Балтика – море дружбы»	8-11.07	Калининградская область п. Пионерский
11.	Хрустальный Кубок в классах «Финн», «Снайп»	10-11.07	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
12.	XIV Международная Московская традиционная парусная регата.	26.07-1.08	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
13.	Открытый Чемпионат МО по парусному спорту	02-07.08	Московск. обл, Пироговский плес, я/к «Патриот»
14.	Чемпионат Ассоциаций г. Москвы	21-22.08	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
15.	Студенческая Парусная неделя 2009	23-29.08	Московск. обл. Клязьминское вдхр.
16.	Всероссийские соревнования «Сибирский кубок «Финн»	26.08-29.08	г. Красноярск, Красноярское водохранилище, яхт-клуб «Меридиан», яхт-клуб «Шкипер»
17.	«Открытый Чемпионат Россий- ской Ассоциации класса Финн»	05-13.09	Московск. обл. Клязьминское вдхр.





# ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН» OPEN RUSSIAN 2010



С 06 по 10 Сентября в Москве проходит Открытый Чемпионат Российской Ассоциации яхт класса Финн, который на сегодня в мире уже широко известен как "Open Russian".

Это уже 5-й по счету Чемпионат, собирающий сильнейших рулевых России в Москве на акватории, где проходили международные соревнования: Золотой Кубок - Чемпионат Мира среди взрослых в 2005 году и Серебряный Кубок – Чемпионат Мира среди юниоров в 2007 году. В 2011 году здесь же планируется провести Чемпионат Мира среди юниоров.

В 2009-м году "Open Russian" собрал рекордное число спортсменов – в юбилейную 60-ю годовщину класса на старт вышли 60 яхт класса Финн из России, Эстонии, США, Литвы, а на закрытии призы победителям и призерам вручал Президент Международной ассоциации класса Финн Болаш Хайду. В этом году на Open Russian предварительно изъявили желание принять участие уже 86 спортсменов из России, Венгрии, Украины, Эстонии, Белоруссии, Литвы, Греции.

В том числе – призер Олимпийских Игр, двукратный Чемпион Мира Виктор Потапов, многократный призер Чемпионатов Мира, Европы, победитель Кубка Мира Олег Хоперский, двукратный Чемпион СССР, двукратный призер Чемпионатов Мира Мастерс Виктор Козлов, победитель и призер Чемпионатов СССР Николай Корячкин (Эстония), серебряный призер Олимпийских Игр 1972 г. Илиас Хатзипаулас (Греция) президент Международной ассоциации класса Финн Болаш Хайду (Венгрия), серебряный призер Чемпионата Мира среди юниоров Егор Ларионов, многие сильнейшие гонщики России.

Открытый Чемпионат Российской Ассоциации яхт класса «Финн» также является заключительным этапом Кубка Андрея Балашова, учрежденного в этом году в память о легендарном Российском финнисте, и на церемонии закрытия Чемпионата планируется также награждение призеров и победителей этого престижного соревнования и вручение переходящего уникального Кубка.

В рамках соревнований также предполагается провести зачет Первенства России среди юниоров.





# ЧЕМПИОНЫ СССР, СОДРУЖЕСТВА И РОССИИ В КЛАССЕ ФИНН

## ЧЕМПИОНАТЫ СССР

1955 год - Шаврин Юрий  
 1956 год - Горшков Евгений  
 1957 год - Гореликов Петр  
 1958 год – Ян Сунь Анатолий  
 1959 год – Манкин Валентин  
 1960 год – Кузнецов Евгений  
 1961 год – Манкин Валентин  
 1962 год – Манкин Валентин  
 1963 год – Манкин Валентин  
 1964 год – Чучелов Александр  
 1965 год – Козлов Виктор  
 1966 год – Козлов Виктор  
 1967 год – Манкин Валентин  
 1968 год – Бердаш Роланд  
 1969 год – Дырдыра Виталий  
 1970 год – Потапов Виктор  
 1971 год – Потапов Виктор  
 1972 год – Бердаш Виталий  
 1973 год – Балашов Андрей  
 1974 год – Балашов Андрей  
 1975 год – Балашов Андрей  
 1976 год – Балашов Андрей  
 1977 год – Корячкин Николай  
 1978 год – Балашов Андрей  
 1979 год – Хорецкий Сергей  
 1980 год – Балашов Андрей  
 1981 год – Хорецкий Сергей  
 1982 год – Хорецкий Сергей  
 1983 год – Сухоруков Николай  
 1984 год – Хоперский Олег  
 1985 год – Хоперский Олег  
 1986 год – Хоперский Олег  
 1987 год – Сухоруков Николай  
 1988 год – Хоперский Олег  
 1989 год – Токовой Юрий  
 1990 год – Хоперский Олег

## ЧЕМПИОНАТ СОДРУЖЕСТВА

1991 год – Орлов Дмитрий

## ЧЕМПИОНАТЫ РОССИИ

1992 год – Апухтин Михаил  
 1993 год – Апухтин Михаил  
 1994 год – Токовой Юрий  
 1995 год – Хоперский Олег  
 1996 год – Хоперский Олег  
 1997 год – Хоперский Олег  
 1998 год – Чернов Евгений  
 2006 год – Крутских Владимир  
 2007 год – Терешкин Дмитрий  
 2008 год – Семерханов Максим  
 2009 год – Скорняков Эдуард



**ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОЙ  
АССОЦИАЦИИ  
КЛАССА ФИНН OPEN RUSSIAN 2010  
ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ФИНН-МАСТЕРС  
ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИИ.**

г. Москва

06-11 сентября 2010 г.

**1. Цели и задачи.**

Соревнование проводится с целью популяризации и развития парусного спорта, повышения спортивного мастерства и определения сильнейших спортсменов в классе «Финн».

**2. Проводящая организация**

- МОО «Ассоциация Яхт Класса Финн»

**3. Правила.**

Регата проводится в соответствии с:

Международными Правилами парусных гонок (ППГ – 09 )

Правилами парусных соревнований ППС 2009;

Правилами класса «Финн»;

Настоящим Положением;

Гоночной Инструкцией.

Регата имеет категорию «С» по рекламе.

**4. Сроки, место проведения**

Регата проводится на акватории Клязьминского водохранилища канала им. Москвы в период с 06 по 11 сентября 2010 года.

**5. Участники регаты.**

К участию в регате допускаются яхтсмены, подавшие заявки, прошедшие мандатную комиссию.

**6. Запись на участие.**

Записи на участие подается в Оргкомитет Регаты не позднее 9-30 07 сентября 2010 г.

**7. Стартовый взнос.**

Для спортсменов 1988 г.р. и старше - стартовый взнос 2000 руб.

Спортсмены 1989 г.р. и младше допускаются без стартового взноса.

**8. Календарь регаты.**

06 сентября 11.00 – 17.00 работа мандатной комиссии.

17-30 открытие соревнований

07-09 сентября 11.55 сигнал «предупреждение» для первого старта гоночного дня

09 сентября 17-30 совещание оргкомитета с участниками.

10 сентября 10.55 сигнал «предупреждение» для старта финальной гонки.

15.00 церемония награждения, закрытие соревнования

11 сентября отъезд участников соревнований.



### **9.Программа соревнований.**

Предполагается проведение 10-ти гонок;

Результаты определяются согласно приложению А ППГ-09;

Соревнования считаются состоявшимися при проведении 3-х гонок;

При проведении 4 гонок и менее в зачет идут результаты всех гонок; при проведении 5-8 гонок исключается 1 худший результат; при проведении 9-11 гонок исключаются два худших результата;

Описание дистанции будет дано в Гоночной инструкции.

### **10.Предоставление яхт участникам соревнований**

Спортсмены, не имеющих в своем распоряжении яхт, имеют возможность получить в аренду полностью вооруженную яхту в комплекте с мачтой за исключением паруса. Стоимость аренды яхты составляет 1500 рублей в день, яхта выдается под депозит 10000 рублей.

Все спортсмены без исключения должны иметь собственные индивидуальные спасательные средства.

### **11.Ответственность.**

Все спортсмены принимают участие в соревнованиях на свой страх и риск. Оргкомитет рекомендует владельцам яхт-участниц (или их представителям) страховать от возможного ущерба. Проводящая организация, гоночный комитет не принимают на себя ответственности за жизнь и собственность участников соревнований, а также за возможные телесные повреждения или повреждения имущества участника на соревновании или в связи с соревнованием.

### **12.Определение Победителей.**

Победители и призёры определяются в соответствии с Приложением А ППГ – 09 и награждаются памятными грамотами и медалями.

Победители и призёры в абсолютном зачете, среди юниоров (1980 г.р. и младше) а также Чемпионата России Мастерс по возрастным категориям

Мастерс (от 1970 г.р. до 1961 г.р.)

Гранд-Мастерс (от 1960 г.р. до 1951 г.р.)

Гранд-Гранд-Мастерс (от 1950 г.р. и старше)

определяются по их положению в итоговой таблице абсолютного зачета Открытого Чемпионата Российской Ассоциации Класса Финн.

Проводящая организация может по своему усмотрению устанавливать дополнительные призы и награды.

### **13.Контакты.**

Официальный сайт регаты <http://www.finnclass.ru>,

контактный тел.+7 985-762-23-42, факс:+7-495-579-34-86

**Данное Положение является официальным приглашением на Открытый Чемпионат Российской Ассоциации Класса Финн OPEN RUSSIAN 2010.**

Оргкомитет









## ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ СПИСОК УЧАСТНИКОВ

№	ФАМИЛИЯ ИМЯ	ГОД РОЖДЕНИЯ	ГОРОД, СТРАНА	ДЛЯ ЗАМЕТОК
<b>ЮНИОРЫ</b>				
1	Ахмедов Марат	1989	Владивосток, Россия	
2	Изместьев Иван	1989	Тольятти, Россия	
3	Кистанов Аркадий	1994	Москва, Россия	
4	Котляров Денис	1995	С-Петербург, Россия	
5	Ларионов Егор	1989	Москва, Россия	
6	Потапов Виктор	1993	Московская область, Россия	
7	Святов Иван	1989	Рыбинск, Россия	
8	Сивенков Вячеслав	1991	Москва, Россия	
9	Терпигорьев Егор	1990	Москва, Россия	
10	Яницкий Андрей	1991	Тольятти, Россия	
<b>ВЗРОСЛЫЕ</b>				
11	Авдеев Юрий	1974	Москва, Россия	
12	Анфиногенов Андрей	1980	Казахстан	
13	Безменов Василий	1971	Москва, Россия	
14	Беспутин Константин	1987	Челябинск, Россия	
15	Володин Владимир	1976	Москва, Россия	
16	Гришунин Александр	1988	Саратов, Россия	
17	Елчшев Сергей	1981	Артем, Россия	
18	Каралюс Донатас	1979	Каунас, Литва	
19	Комиссаров Сергей	1987	Московская область, Россия	
20	Котляров Роман	1972	Таганрог, Россия	
21	Кравченко Василий	1972	Москва, Россия	
22	Кулюкин Александр	1973	Тольятти, Россия	
23	Кухтенков Евгений	1978	Москва, Россия	
24	Лактионов Николай	1986	Москва, Россия	
25	Лаухтин Александр	1971	Ростов-на-Дону, Россия	
26	Морозов Евгений	1983	Рыбинск, Россия	
27	Мумьга Александр	1980	Минск, Белоруссия	
28	Петров Дмитрий	1978	Тольятти, Россия	
29	Потапов Яков	1973	Москва, Россия	
30	Рожков Игорь	1975	С-Петербург, Россия	
31	Рожков Виталий	1985	Таганрог, Россия	
32	Селиванов Алексей	1987	Краснодар, Россия	
33	Терешкин Дмитрий	1973	Саратов, Россия	
34	Хайду Балаш	1975	Будапешт, Венгрия	



№	ФАМИЛИЯ ИМЯ	ГОД РОЖДЕНИЯ	ГОРОД, СТРАНА	ДЛЯ ЗАМЕТОК
<b>МАСТЕРС</b>				
35	Апухтин Михаил	1964	Москва, Россия	
36	Асташев Андрей	1963	Москва, Россия	
37	Асташев Юрий	1963	Москва, Россия	
38	Банько Александр	1963	Москва, Россия	
39	Барановский Василий	1968	Москва, Россия	
40	Богачев Вадим	1968	Ростов-на-Дону, Россия	
41	Бодриков Владимир	1968	Москва, Россия	
42	Бутенко Владимир	1962	Москва, Россия	
43	Волошин Андрей	1965	Таганрог, Россия	
44	Воцеников Анатолий	1964	Москва, Россия	
45	Гобельков Михаил	1968	Новосибирск, Россия	
46	Горбенко Сергей	1970	Санкт-Петербург, Россия	
47	Григорин-Рябов Александр	1961	Москва, Россия	
48	Деникаев Феликс	1962	Москва, Россия	
49	Касатов Александр	1962	Москва, Россия	
50	Кляйман Леонид	1963	Москва, Россия	
51	Кульков Олег	1967	Шексна, Россия	
52	Мальшев Дмитрий	1968	Москва, Россия	
53	Марук Александр	1970	Москва, Россия	
54	Маханек Ян	1967	Москва, Россия	
55	Новиков Александр	1965	Ростов-на-Дону, Россия	
56	Рей Сергей	1969	Москва, Россия	
57	Симакин Алексей	1969	Москва, Россия	
58	Терехов Роман	1969	Москва, Россия	
59	Ударцев Владимир	1968	Железнодорожск, Россия	
60	Фролов Игорь	1965	Таганрог, Россия	
61	Харитонов Денис	1965	Москва, Россия	
62	Хорошилов Игорь	1962	Москва, Россия	
63	Худяков Олег	1970	Москва, Россия	
<b>ГРАНД-МАСТЕРС</b>				
64	Боровяк Алексей	1958	Москва, Россия	
65	Бундюк Валерий	1960	Никополь, Украина	
66	Ежков Александр	1956	Москва, Россия	
67	Ермилов Владимир	1953	Москва, Россия	
68	Заботин Сергей	1956	Москва, Россия	
69	Иванов Евгений	1957	Москва, Россия	
70	Ковалев Николай	1952	Ростов-на-Дону, Россия	
71	Корячкин Николай	1956	Таллин, Эстония	
72	Максимов Виктор	1956	Москва, Россия	
73	Мудриченко Владимир	1959	Казахстан	
74	Николаев Александр	1958	Москва, Россия	
75	Петрига Михаил	1957	Москва, Россия	
76	Хоперский Олег	1959	Москва, Россия	
77	Чирков Аркадий	1958	Красноярск, Россия	
78	Шутовский Александр	1958	Москва, Россия	
<b>ГРАНД-ГРАНД-МАСТЕРС</b>				
79	Данилов Валентин	1936	Москва, Россия	
80	Козлов Виктор	1934	Москва, Россия	
81	Половинкин Юрий	1949	Москва, Россия	
82	Потапов Виктор	1947	Московская область, Россия	



## ТИТУЛЬНЫЕ СПОНСОРЫ



Московская Ассоциация яхт Класса Финн  
Тел. +7 (495) 762-23-42  
[www.moscow-finnclass.ru](http://www.moscow-finnclass.ru)



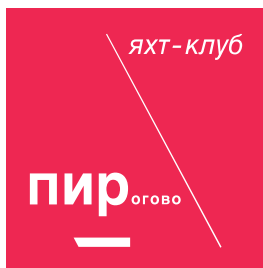
Компания «Девоти Сэйлинг Россия»  
[www.devotisailing.ru](http://www.devotisailing.ru)



ООО «Катер Лайф»  
Тел.: +7 (495) 773-31-03  
+7 (495) 762-23-42  
Факс: +7 (495) 576-34-86  
e-mail: [bayliner@mail.ru](mailto:bayliner@mail.ru)

[www.kater.ru](http://www.kater.ru)  
[www.devotisailing.ru](http://www.devotisailing.ru)

## ОФИЦИАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ



Яхт-клуб «Пирогово»  
Тел./Факс: +7 (495) 223-22-00  
[www.pirogovo-club.ru](http://www.pirogovo-club.ru)



ГОУ ЭШВСМ «Хлебниково»  
Тел.: +7 (495) 579-22-59  
Факс: +7 (495) 579-22-58  
e-mail: [info@sailingschool.ru](mailto:info@sailingschool.ru)  
[www.sailingschool.ru](http://www.sailingschool.ru)



Международный яхт-клуб «Спартак»  
Тел.: +7 (495) 408-25-00  
[ус.spartak@mail.ru](mailto:ус.spartak@mail.ru)  
[www.spartak.ws](http://www.spartak.ws)

## НАШИ ПАРТНЕРЫ





Банк «Софрино»  
Тел./факс: +7 (495) 970-1750, 970-1755.

[www.sofrinobank.ru](http://www.sofrinobank.ru)  
E-mail: [sofrinobank@sofrinobank.ru](mailto:sofrinobank@sofrinobank.ru)



Рекламное агентство ООО «Ра»  
Тел.: +7 (499) 408-53-95, +7 (985) 994-32-72

e-mail: [as78-78@mail.ru](mailto:as78-78@mail.ru)  
[www.reklama-ra.ru](http://www.reklama-ra.ru)  
[www.rafc.ru](http://www.rafc.ru).

## ОФИЦИАЛЬНЫЕ СПОНСОРЫ



**Palais Royal**  
...a royal taste for wines

Компания «Palais Royal»  
Тел.: +7 (495) 223-07-57  
Тел./Факс: +7 (495) 940-24-96

[www.palaisroyal.ru](http://www.palaisroyal.ru)



Типография «Линия-Принт»  
Тел./факс: 961-00-15

[ashastin@lineprint.ru](mailto:ashastin@lineprint.ru)  
[www.lineprint.ru](http://www.lineprint.ru)



«Компания «WINE&ROSES»  
Тел./факс: +7 (495) 981-8226  
Тел.: +7(495) 645-5522

[www.wine-roses.ru](http://www.wine-roses.ru)

г. Москва, ул. Мятная  
дом 1, строение 1  
т/ф (495) 981-8226  
тел. (495) 645-5522  
[info@wine-roses.ru](mailto:info@wine-roses.ru)  
[www.wine-roses.ru](http://www.wine-roses.ru)

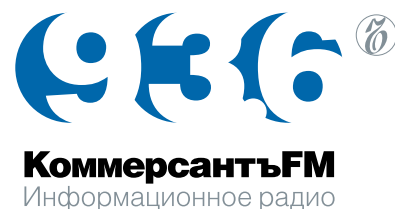


**РУССКАЯ  
ТРОЙКА**

ЗАО «Русская Тройка»



## ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



**НАШИ ПАРТНЕРЫ**



## **БЛАГОДАРНОСТЬ**

**Новоселовой Марии  
Ларионовой Ларисе  
Ударцеву Владимиру  
Международной Ассоциации Класса Финн  
за предоставленные фотоматериалы**

**Алексееву Валерию  
Козлову Виктору  
Потапову Виктору  
Хоперскому Олегу  
Истомину Евгению  
Заковоротному Валерию  
Ивансу Виктору  
Данилову Валентину  
Манкину Валентину  
за предоставленные архивные материалы**

**Журналу «Yachts in Russia»  
за предоставленные материалы  
Егереву Генриху за видеосъемку и монтаж**

**дизайнерам:  
Ковалевской Наталье  
Введенской Ксении**

**Кравченко Василию — идейному вдохновителю и создателю этой книги.**



