

ФИНН

ОДИН ПАРУС,
ОДНА ДУША,
ОДНА МЕЧТА,
ОДНА ЦЕЛЬ...



Российская Ассоциация
яхт класса «Финн»

Все об олимпийском классе яхт «Финн» в России:
история, люди, как им начать заниматься
и как достичь высокого спортивного мастерства



ФИИНН

ОДИН ПАРУС,
ОДНА ДУША,
ОДНА МЕЧТА,
ОДНА ЦЕЛЬ...

Все об олимпийском классе яхт «Финн» в России:
история, люди, как им начать заниматься
и как достичь высокого спортивного мастерства

Под редакцией Василия Кравченко



Российская Ассоциация
яхт класса «Финн»

Москва, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

Слово редактора	7
Класс «Финн» — спорт настоящих мужчин!	8
Как прийти в класс «Финн».	22

ЛЮДИ

Митяй (Дмитрий Зворыкин)	28
Александр Чумаков: «Ты помнишь, как все начиналось...»	32
Петр Гореликов — первопроходец	38
Александр Чучелов — от первого лица	46
Виктор Козлов: «И паруса — как крылья птицы»	52
Валентин Манкин — гвозди б делать из этих людей	62
Виктор Потапов — гроссмейстер ветров	78
Андрей Балашов: главное в жизни — это иметь цель	90
Олег Шилов — 50 лет в сборной команде	100
Валерий Заковоротный: харизма финниста	128
Олег Хоперский — «Главный мой соперник — это я»	131
Евгений Истомин — спортсмен, тренер, наставник, мудрый учитель	137
Валентин Данилов — жизнь настоящего финниста	148
Александр Новиков — горячее сердце	151
Почему его называют Луиджи?	152
Юрий Шарашкин — главный меритель класса «Финн»	155
Команда Fantastica: если идти вперед, то только так, чтобы достичь звезд!	160

ИЗУЧАЕМ МАТЕРИАЛЬНУЮ ЧАСТЬ

Быстрый «Финн» Андрея Балашова	168
Тот же самый, но другой	175
Тест Ламбоули	180
Обмер формы корпуса	188
Обмер паруса	191
Контрольный обмер рангоута в условиях соревнований	193
Динамика паруса и мачты	196
Мачта — упругое сердце «Финна»	200
Аэродинамика взаимодействия мачты и паруса	208
Занимательная гидродинамика	211
Взгляни на «Финн» снизу	214

ТЕХНИКА УПРАВЛЕНИЯ

«Финн»: руководство по управлению и настройке	220
Как выжить на «Финне» в сильный ветер	242
Идти против волны	248
Наука об откренивании	252
Преимущество наветренного положения руля	255
Курс фордевинд	258
Пампинг, пампинг, пампинг!	266

ТАКТИКА

Гонки в большом флоте	272
5-4-3-2-1 — Старт!	274
Как выбираться после плохого старта	278
Тактика контроля	281
Огибаем знак	282
Тактика и техника полного курса	286
Тактика медальной гонки	298

ПСИХОЛОГИЯ

Самоконтроль — основа успеха в гонке	320
Не думай о поражении! Психология яхтсмена на состязаниях по Паулю Эльвстрему	328



СЛОВО РЕДАКТОРА

Дорогой читатель, перед тобой книга, посвященная легендарному олимпийскому одиночному классу яхт «Финн», который для многих стал не просто очередной конструкцией яхты, дисциплиной парусного спорта или спортивным снаряжением, а вылился в философию, стиль жизни и позволил влиться или прикоснуться к интересному сообществу образованных целеустремленных личностей, ощутить уникальную атмосферу настоящей мужской дружбы и взаимовыручки и удостоиться чести стать частичкой ее.

В названии книги не случайно выбраны слова из песни «One Vision» Фредди Меркьюри, так как они как никакие другие характеризуют людей в классе «Финн».

Данная книга подготовлена к 10-летию юбилею Российской Ассоциации яхт класса «Финн» и представляет собой подборку фундаментальных и наиболее интересных статей, опубликованных в ежегодных журналах «Календарь Финниста» Ассоциации и конечно несколько новых статей и интервью.

Помимо первой естественной задачи сохранить и открыть широкой аудитории интересные архивы связанных с классом выдающихся людей, спортсменов, тренеров, наставников, организаторов, подборка статей далеко не случайный и несет определенную логику и цель. Они выражаются в том, чтобы на примерах реальных историй людей передать атмосферу класса, философию жизни, правильный подход и мотивацию, которые могут помочь достичь высоких результатов, причем не только в спорте.

Эти истории полезны еще и тем, что в СССР, России класс «Финн» принес больше всего медалей международных чемпионатов, Олимпийских игр, и есть возможность отследить и сопоставить подходы спортсменов, тренеров и в целом системы организации спорта в подготовке с реальным выходом в виде медалей. Тем самым здесь мы пытаемся сохранить и хотя бы частично передать драгоценный, наработанный за почти 70 лет опыт, чтобы сегодняшним специалистам не «изобретать велосипед» и не повторять уже ранее пройденных ошибок.

Учитывая то, что парусный спорт — технический вид спорта, вторая часть целиком посвящена всем тем секретам, которые старается узнать любой, кто приходит в класс и желает в нем побеждать на соревнованиях. В этой части книгу можно использовать как настольный учебник. Диапазон статей разложен



от базовых фундаментальных до исследовательско-проблемных. Если для новичков это будет прямое руководство к действию, то для опытных пытливых целеустремленных спортсменов они если и не дадут прямого ответа, то в любом случае помогут быстрее выйти на оптимальный вариант в поиске своих настроек, техники управления.

Но все это, наверное, слишком серьезно. Вообще говоря, самое главное здесь — это то, что собрано много уникальных фотографий, историй из личных архивов спортсменов, тренеров, архива Российской Ассоциации класса «Финн», Международной Ассоциации класса «Финн». Даже для непосвященных людей или для тех, кто уже завоевал все свои медали, этот сборник будет интересен и дорог как красивая книга с замечательными фотографиями и историями, а для кого-то — как память о друзьях и событиях.

Приятного чтения и просмотра!

Финн RUS 17
Василий Кравченко

Приносим благодарность всем, кто поделился своими архивами, историями, а также принял участие в подборе и подготовке материалов (их имена представлены в конце книги).



КЛАСС «ФИНН» — СПОРТ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН!

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

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

ства активных, деятельных, атлетически подготовленных яхтсменов.

Порой задаешь себе вопрос — а почему именно класс «Финн» так притягивает? И тут наваливается масса аргументов, из которых порою сложно выбрать главный — каждый находит здесь свое: прекрасная мореходность, благодаря которой опытный финнист не побоится выйти в море 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 резуль-

тат, твое движение к цели напрямую зависят только от того, сколько ты лично вложил в это времени, сил и самоотдачи.

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

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

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ:

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

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





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

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

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

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

Теперь самое главное: откренок не было, и рулевой, свесившись за борт, для откренивания цеплялся под бимс подъемом ближней к нему ноги и так висел на острых курсах. Откренивать на полных курсах было нельзя. Но это еще не все. По краю кокпита проходил возвышавшийся на 10 мм над палубой край примыкавшего к палубе под прямым углом комингса, причинявшего нестерпимую боль икроножным мышцам во время откренивания. Но и это еще не все: «сосалок» не было. Для откачивания поступавшей в кокпит забортной воды имелся ковшиком 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°. 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 удерживать «Финн» от переворачивания через нос было очень трудно.

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

Два слова о парусах. Первые паруса были сшиты из хлопчато-бумажной ткани (типа ткани на тогдаш-

них 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.

Первое время никто не умел перешивать паруса. Как максимум, для исправления морщин на парусе или ремонта парус «переликовывали»: отпарывали ликтрос по передней и нижней шкаторине и с помощью парусной иглы и «гардемана» пришивали лик-





трос заново. Не забудьте — деревянные корпуса надо было по весне (иногда и в течение сезона) красить. Ясно, что надо было разбираться в совместимости грунтов, шпаклевок и красок.

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

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

Тем не менее, несмотря на все тогдашние сложности хождения на яхте класса «Финн», Рихард Сарби

ввел новую идею, предопределившую успех класса «Финн» — мачта не крепилась жестко вантами к 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.

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

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

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

Современная яхта «Финн» по сравнению с изначальной ее версией превратилась в люксовый спортивный снаряд, управлять которым составляет огромное удовольствие. Деревянные мачты сменились на дюралевые, а позже — на пластиковые и углепластиковые. Разработки, сделанные для побед в Кубке Америки, дошли и сюда — в строительстве современных угольных мачт стал применяться высококомодульный углепластиковый материал, который позволяет закладывать требуемые характеристики мачты с высокой точностью. Тканевые паруса

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

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

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

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

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

В 1960м году серебряную Олимпийскую медаль привез из Неаполя Александр Чучелов. В 1968-м

году в Акапулько выиграл Олимпийские игры Валентин Манкин. В 1972-м году в Киле бронзовую медаль Олимпийских игр завоевал Виктор Потапов. В 1976-м году из Торонто Олимпийское Серебро привез Андрей Балашов, он же выиграл бронзовую медаль на Олимпийских играх 1980-го года в Таллине. В последующие годы долгое время на мировой арене находился в лидерах Олег Хоперский — трижды он становился призером Чемпионатов Мира, много раз — победителем и призером Чемпионатов Европы, других международных регат, многие международные регаты — этапы Кубка Мира он выигрывал, не оставляя абсолютно никаких шансов соперникам — 6 первых приходов из семи гонок на Йерской регате! Кто может похвастаться таким результатом? В 2007-м году эту эстафету подхватил Эдуард Скорняков, выиграв Чемпионат Европы. Позже становились призерами этапов Кубка Мира Алексей Селиванов, Аркадий Кистанов. В 2015-м году на Чемпионате Европы сразу двое российских финнистов Аркадий Кистанов и Егор Терпиго-рев вошли в десятку лидеров, заняв 5-е и 6-е места.

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

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

При этом важно справедливо отметить и других (хотя и не завоевавших призовых мест на мировых соревнованиях) сильных гонщиков: Петр Гореликов, Юрий Шаврин, Игорь Москвин, Евгений Кузнецов, Анатолий Янсунь, Виталий Дырдыра, Виктор Козлов, Роланд Бердаш, Олег Шилов, Ааре Кеоп, Валерий Заковоротный, Николай Корячкин, Евгений Истомин, Юрий Токовой, Игорь Фролов, Юрий Дегтярев — именно в конкурентной борьбе с ними оттачивали свое мастерство упомянутые выше наши ведущие гонщики. Есть еще очень много фамилий, и список замечательных выдающихся спортсменов, которых вырастил, воспитал и собрал вокруг себя класс «Финн», можно долго продолжать — советская школа класса «Финн» была поистине одной из сильнейших в Мире, и сейчас ее приемы активно используют в других странах. На соревнованиях в классе «Финн» в Советском Союзе была высочайшая конкуренция. Претенденты на выезды на международные соревнования, Олимпиады, по сути, были в равной степени готовы

завоевать медали, и кто знает, сколько медалей наша страна не добрала из-за тех исторических и политических перипетий, через которые ей пришлось пройти, и сколько еще достойных имен и фамилий было в нашей стране, которые реально были способны прогреметь на мировой арене, но по тем или иным причинам не попали на нее.

ОСОБЕННОСТИ КЛАССА СЕГОДНЯ

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

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

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

На сегодня класс «Финн» — единственная одиночная олимпийская дисциплина-швертбот, в которой могут выступать настоящие атлеты, и где нет такого жесткого естественного ограничения по весу. Этот фактор, а также высокий физический и интеллектуальный уровень собравшихся гонщиков делают результаты в этом классе самыми престижными, если говорить о личных достижениях — аналогично тому, как победа в боксе в супертяжелом весе.

ПОПУЛЯРНЫЕ РЕГАТЫ В КЛАССЕ «ФИНН»

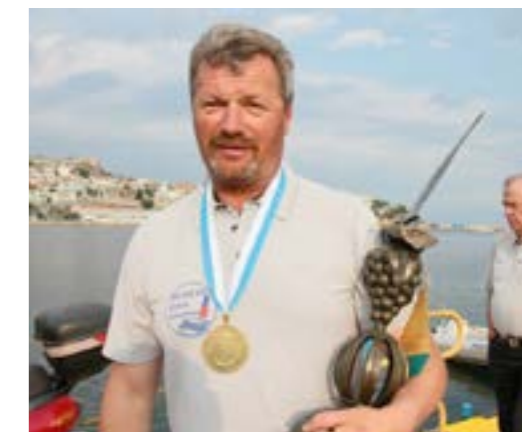
Центральным соревнованием в классе «Финн» (конечно, помимо Олимпийских игр) является Чемпионат Мира, который называется «Золотым Кубком» — по имени первой получившей статус Чемпионата Мира в классе «Финн» регаты, проходившей в Англии в 1956-м году. «Золотой Кубок» имеет свой регламент, в основном проводится в Европе, однако раз в несколько лет обязательно выносятся на другие континенты — в Северную или Южную Америку и Австралию. Практикуется проведение соревнований как в морских, так и в озерных условиях. В 2005-м году

«Золотой Кубок» проводился в Москве на акватории Пестовского водохранилища. Допуск на «Золотой Кубок» лимитируется, и сегодня общее количество гонщиков, выходящих на дистанцию Чемпионата Мира в классе «Финн», ограничено флотом в 100 лодок.

В 2004-м году Бразильской Ассоциацией класса «Финн» в память о погибшем в авиакатастрофе выдающемся бразильском яхтсмену 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 около 50-ти молодых спортсменов. Возрастная планка участников Первенства не так давно была изменена и сейчас составляет 23 года.

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

Отдельной нишей и событием в классе «Финн» стоит Чемпионат Мира «Мастерс» в классе «Финн», к которому допускаются спортсмены в возрасте 40 лет и старше. Только на этом уникальном ежегодном мероприятии вы как нигде сможете увидеть одновременно так много призеров Олимпиад, Чемпионатов Мира и других громких регат. Здесь профессионалы, полупрофессионалы и любители разных лет имеют возможность посоревноваться вдаль от излишне амбициозных молодых гонщиков, выдержать и показать уровень парусной культуры, уровень культуры организации и проведения соревнований и пообщаться вместе. Это мероприятие проводится ежегодно



БЛОГ ЛАНФРАНКО ЧИРИЛЛО

18 мая 2016 г.

Чемпионат Мира Финн-Мастерс, Торболе, Италия:

*...RUS212. Уже поздний час, но я прибыл с некоторыми новостями...**Здесь олимпийский дух и что-то близкое...**355 яхт из 32 стран мира — явление, которое парусный спорт и множество федераций не могут игнорировать...**Сегодня есть мода на яхты на подводных крыльях и желание некоторых руководителей вставить новые классы, убивая классические... Посмотрите на класс «Звездный», и сегодня некоторые пытаются выкинуть из обоймы «Финн»...**Но финнисты покажут это и здесь ты можешь почувствовать тот дух, о котором они толкуют!**Рассказы из яхт-клубовских посиделок одновременно и трагичны и прекрасны. Выдающиеся звезды прошлых лет с легендарных гонок и выступлений. Удивительные личные истории о людях, которые приезжают в центр Европы из Сибири, в 50–60 лет ночью в автомобиле, только ради того, чтобы быть здесь...**Люди со старыми заплатанными яхтами, но они здесь...**Люди преклонного возраста, но которые все равно ходят в зал и интенсивно там тренируются, они здесь...**Истории людей, которые уже 50 лет гоняются в классе «Финн», или которые перенесли серьезные травмы и болезни, но они здесь...**Как, например Юрий Токовой, который получил серьезную травму с множественными переломами обеих ног, врачи предсказывали, что он с трудом сможет ходить, а он здесь и вчера выиграл одну гонку, а в другой пришел вторым...**Есть, увы, больной раком в последней стадии, который, я бы сказал, героически тренировался, и он здесь...**На воде в эти дни обстановка очень сложная. Две длинные гонки при сильном ветре 15–18 узлов с порывами до 20-ти создали трудности даже для самых натренированных спортсменов...**Но на каждом старте спортивный дух на высоте, мы боремся за каждую позицию!**Окрики, приветствия, контакты, бранные слова, проклятия смешиваются в какофонии языков со всего мира. Короче — это уникальные переживания, ради которых стоит жить...**А вечером, как только возвращаемся на землю, мы болтаем, болтаем, потягивая легендарное пиво, а после — в кровать лечить больные кости...**Финн — это не яхта, это философия жизни, как серфинг...**Финнисты — всегда готовые сражаться звери, остающиеся животными до конца своей жизни...**По этой причине «Финн» гораздо сильнее, чем многие другие классы, персонализируется с Олимпийским духом и должен быть сохранен как урок для будущих поколений...**С приветом,
Мамо*

на достаточно высоком спортивном уровне — никаких скидок на возраст! — имеет свою собственную Ассоциацию и собирает фантастическое число участников — в 2016-м году на Чемпионат Мира Финн-Мастерс в Италию на озеро Гарда приехали 355 спортсменов!

Среди российских финнистов еще популярна регата Кубок Европы Финн-Мастерс, проходящая в Венгрии на озере Балатон в начале сентября. Она проводится в живописном интересном месте через 4–5 дней после регаты Open Russian, и многочисленная Российская команда дружно выезжает из Москвы в Венгрию поучаствовать в ней.

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

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

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

РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ КЛАССА «ФИНН» — ИТОГИ 10-ЛЕТНЕЙ РАБОТЫ

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

Во времена СССР практически отсутствовал частный флот яхт, и роль национальной ассоциации класса «Финн» брала на себя федерация парусного спорта,



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

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

смог устроиться в трудное время благодаря «Русской Тройке». Эта сплоченность помогла всему костяку команды воспользоваться шансом поучаствовать в Золотом Кубке, проходившем в Москве в 2005-м году.

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

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

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

Развитие Ассоциации шло в первую очередь через возвращение в класс гонщиков прошлых лет. Верну-



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

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

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

(Конечно, большой флот чартерных яхт — это хорошее подспорье, но настоящая сила и фундамент сохранения и развития класса сосредоточены не в лодках,

а в людях — реальных владельцах яхт. Как показал опыт других классов, без активного и стратегически развивающего класс коллектива никакой чартерный флот не поможет сохранить, возродить и развить класс.)

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

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

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

Благодаря общению и тесному обмену информацией внутри Ассоциации этот пример подхватывают и другие регионы. Например, в Челябинской области

также собрался флот классических яхт. Во всех случаях информационное поле внутри Ассоциации, взаимодействие и взаимопомощь помогают быстро распространять наработки и положительный опыт от одних регионов к другим.

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

Таким же путем развивается и клуб команды «Фантастика» в городе Геленджике. Единственное — важно отметить, что все яхты в чартер предоставляются только аккуратным гонщикам, зарекомендовавшим себя как бережно относящихся к материальной части. Это еще один важный элемент примера и воспитания внутри ассоциации.

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

Помимо активности внутри России Ассоциация Класса «Финн» также ведет и работу на внешнеполитическом фронте: способствует и регулярно организует командные выезды на Чемпионат Европы и Чемпионат Мира «Мастерс», оказывая всю необходимую организационную поддержку желающим принять участие в этих выездах.

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

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

Это все вместе обеспечивает общее устойчивое и здоровое развитие класса и помогает выращивать настоящие личности.

В заключении статьи хотелось бы отметить, что класс «Финн» в России на сегодня собирает, воссоздает уникальную культуру, атмосферу и традиции парусного спорта, которые как нигде наиболее сконцентрированы в этом классе. Установленные Российской Ассоциацией класса «Финн», которой в этом году исполняется 10 лет, связь поколений, связь с международной общественностью, активная жизненная позиция многих ее членов наравне с возрождением класса «Финн» в России формируют и кристаллизуют именно тот парусный спорт, который многие из его патриотов хотели бы видеть.

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

ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ РОССИЙСКИХ ФИННИСТОВ

ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ

XVII Олимпийские игры — 1960 г.
Рим (Италия)

Чучелов Александр —
2-е место из 35

XIX Олимпийские игры — 1968 г.
Мехико

Манкин Валентин —
1-е место из 36

XX Олимпийские игры — 1972 г.,
Мюнхен (ФРГ)

Потапов Виктор —
3-е место из 35

XI Олимпийские игры — 1976 г.,
Монреаль (Канада)

Балашов Андрей —
2-е место из 28

XXII Олимпийские игры — 1980 г.,
Москва-Таллин (СССР)

Балашов Андрей —
3-е место из 21

ЧЕМПИОНАТЫ МИРА

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

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

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

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

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

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

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

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

ЧЕМПИОНАТЫ ЕВРОПЫ

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

1971 г., Афины, Греция
Потапов Виктор — 5-е место

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

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

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

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

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

2015 г., Сплит, Хорватия
Кистанов Аркадий — 5-е место
Терпигорев Егор — 6-е место

ДОСТИЖЕНИЯ СРЕДИ ЮНИОРОВ

ЧЕМПИОНАТ МИРА СРЕДИ ЮНИОРОВ

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

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

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

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

2014 г., Хорн, Голландия
Кистанов Аркадий — 2-е место

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2015 г., Сплит, Хорватия
Аркадий Кистанов — 1-е место

2016 год, Барселона, Испания
Аркадий Кистанов — 2-е место

ДОСТИЖЕНИЯ В СЕРИИ «МАСТЕРС»

ЧЕМПИОНАТ МИРА ФИНН-МАСТЕРС

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

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

2014 г., Сопот, Польша
Кулюкин Александр —
1-е место в категории «Мастерс»,
3-е место в абсолютном зачете
Фролов Игорь —
9-е место в абсолютном зачете
(участник медальной гонки)
Марчевский Алексей —
11-е место в абсолютном зачете
(участник медальной гонки)

2015 г., Кавала, Греция
Владимир Крутских —
1-е место в абсолютном зачете,
1-е место в категории «Мастерс»,
Дмитрий Петров —
2-е место в абсолютном зачете,
2-е место в категории «Мастерс»
Юрий Токовой —
5-е место в абсолютном зачете,
1-е место в категории «Гранд-Мастерс»
Александр Кулюкин —
10-е место в абсолютном зачете
(участник медальной гонки)

2016 г., Торболе, Италия
Владимир Крутских —
2-е место в абсолютном зачете,
2-е место в категории «Мастерс»,

КУБОК ЕВРОПЫ ФИНН-МАСТЕРС

2012 г., Балатон, Венгрия
Фролов Игорь —
1-е место в категории «Мастерс»
(3-е место в абсолютном зачете)

Кравченко Василий —
2-е место в категории «Мастерс»
(4-е место в абсолютном зачете)

2013 г., Балатон, Венгрия
Фролов Игорь —
1-е место в абсолютном зачете
(1-е место в категории «Мастерс»)
Петров Дмитрий —

2-е место в абсолютном зачете
(2-е место в категории «Мастерс»)
Марчевский Алексей — 3-е место
в абсолютном зачете (3-е место
в категории «Мастерс»)
Бутенко Владимир — 1-е место
в категории «Гранд-Мастерс»
(4-е место в абсолютном зачете)
Половинкин Юрий — 2-е место
в категории «Гранд-Гранд-Мастерс»

2014 г., Балатон, Венгрия
Феликс Деникаев — 1-е место
в абсолютном зачете
Александр Кулюкин — 2-е место
в абсолютном зачете
Дмитрий Петров — 3-е место
в абсолютном зачете

ЧЕМПИОНАТЫ СССР

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

1985 г. — Хоперский Олег
1986 г. — Хоперский Олег
1987 г. — Сухоруков Николай
1988 г. — Хоперский Олег
1989 г. — Токовой Юрий
1990 г. — Хоперский Олег

ЧЕМПИОНАТЫ СОДРУЖЕСТВА

1991 г. — Орлов Дмитрий

ЧЕМПИОНАТЫ РОССИИ

1992 г. — Апухтин Михаил
1993 г. — Апухтин Михаил
1994 г. — Токовой Юрий
1995 г. — Хоперский Олег
1996 г. — Хоперский Олег
1997 г. — Хоперский Олег
1998 г. — Чернов Евгений
1999–2005 гг. — ... (отсутствие
кворума)

2006 г. — Крутских Владимир
2007 г. — Терешкин Дмитрий
2008 г. — Семерханов Максим
2009 г. — Скорняков Эдуард
2010 г. — Селиванов Алексей
2011 г. — Скорняков Эдуард
2012 г. — Скорняков Эдуард
2013 г. — Терпигорев Егор
2014 г. — Терпигорев Егор
2015 г. — Борисов Алексей

OPEN RUSSIAN

2008 г. — Борисов Алексей
2009 г. — Скорняков Эдуард
2010 г. — Кистанов Аркадий
2011 г. — Петров Дмитрий
2012 г. — Скорняков Эдуард
2013 г. — Паолетти Микеле (Италия)
2014 г. — Кистанов Аркадий
2015 г. — Комиссаров Сергей

КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА

2010 г. — Кистанов Аркадий,
Василий Кравченко
2011 г. — Кистанов Аркадий
2012 г. — Кистанов Аркадий
2013 г. — Лашук Константин
2014 г. — Деникаев Феликс
2015 г. — Лашук Константин

КУБОК РОССИИ

2012 г. — Петров Дмитрий
2013 г. — Терешкин Дмитрий
2014 г. — Петров Дмитрий
2015 г. — Петров Дмитрий



КАК ПРИЙТИ В КЛАСС «ФИНН»

СТОИМОСТЬ ЛОДКИ И ЕЕ СНАРЯЖЕНИЯ

«Финн» — достаточно демократичный класс яхт, и при большом желании в него может влиться любой согласно своему бюджету и личным амбициям. Для тех, кто желает быть на острие технологий и биться за медали на олимпийских играх и мировых чемпионатах, можно построить новую яхту, индивидуально построить мачту, пошить паруса. В заводских ценах стоимость нового укомплектованного корпуса сегодня составляет порядка 17 тысяч Евро (включая НДС, на заводе изготовителе). Стоимость новой мачты из высокомодульного карбона — 5000 Евро, паруса — порядка 1300–1600 Евро в зависимости от модели. Естественно к этому надо еще добавить затраты на доставку и таможенные платежи, что в некоторых случаях поднимает затраты в 1,5–2 раза. При интенсивной подготовке на олимпийский цикл (4 года) обычно спортсмену необходимо иметь 1–2 лодки, не менее 2–3х мачт и достаточно большое количество парусов из расчета 2 паруса на каждые 2–3 ответственные регаты (поскольку при интенсивном использовании парус обычно показывает пик отдачи в первые 2 регаты и далее его характеристики несколько ухудшаются, а на регату обычно разреша-

ется заявить 2 паруса — на разные ветровые условия, что, естественно, создает гонщикам дополнительные трудности. При этом важно отметить, что совершенствование — это еще и постоянный поиск: приходится пробовать разные мачты, паруса и их сочетания, и поэтому «топовым» гонщикам приходится вплотную работать с производителями и «прокручивать» несколько большее число парусов и мачт — в зависимости от их опыта, возможностей и изысканий.

Такая прокрутка и изыскания достаточно хорошо развивают вторичный рынок яхт, и менее обеспеченным спортсменам и любителям можно приобрести бывшую в употреблении материальную часть. Так укомплектованную яхту с парусами и мачтой можно при настойчивом поиске и желании приобрести за 8–10 тысяч Евро (Кто-то умудряется находить и дешевле). Но естественно здесь уже на цену играют и возраст и состояние.

Для тех, кто не готов приобрести яхту или нет возможности привезти ее на регату, достаточно хорошо развит рынок предоставления яхт в аренду. В этой части активно эту услугу оказывает ведущий производитель яхт класса «Финн» — компания Давоти Сэйлинг. Обычно арендовать лодку с мачтой (паруса в аренду не дают) стоит порядка 1500 Евро на регату, что порою сопоста-

вимо или дешевле транспортировки собственной яхты до места проведения соревнований. На территории России в Москве для опытных спортсменов, активно участвующих в соревнованиях в классе «Финн», есть более доступные предложения. Активно работают и связи и добрые отношения внутри Ассоциации в России с приглашением гонщиков из других городов на свои яхты.

Отдельно есть и движение по восстановлению старых яхт, привезенных в Россию еще во времена Советского Союза. В некоторых регионах, таких как Таганрог, Красноярск, Новосибирск, Челябинская область собраны целые флоты раритетных яхт класса «Финн» (до 20 яхт) и на них проводятся интересные массовые регаты. Так что те, кто имеет совсем мало средств, но готов потратить время и поработать руками, также имеют все возможности влиться в класс «Финн».

СОРЕВНОВАНИЯ В КЛАССЕ «ФИНН», ОСОБЕННОСТИ

Соревнования в классе «Финн» проходят в виде серии гонок, количество которых может быть от 1-й до 20-ти в зависимости от временных и ветровых возможностей. На центральных соревнованиях стараются придерживаться формата 10–11 гонок флота (когда все яхты вместе выходят на старт) и одной медальной гонки, куда допускаются лучшие 10 по результатам прошедших гонок флота спортсменов. Лучшим считается спортсмен, набравший меньшее число очков, которые считаются как сумма мест гонщика в проведенных гонках. При достаточно большом числе гонок один или два худших результата могут не суммироваться. Очки медальной гонки идут в зачет в двойном размере.

Каждая гонка длится в среднем 30–60 минут. Обычно выставляется дистанция в виде «петель», расположенных строго против ветра: яхты стартуют против ветра «в лавировку» и далее, после огибания верхнего знака, возвращаются фордевиндом к нижней марке. Количество петель определяется возможностями акватории так, чтобы обеспечить необходимую продолжительность гонки в 45 минут, обычно выставляется дистанция на 2–3 петли и финиш принимается около нижней марки так, чтобы потом флоту не приходилось переходить куда-то далеко для старта в следующей гонке. При делении участников на несколько флотов возможны и более сложные конфигурации, однако дистанция должна выставляться так, чтобы были обязательно участки лавировки против ветра и спуска фордевиндом. Это связано с тем, что в таких условиях получается интересная тактическая борьба: на лавировке яхты используют разную картину колебаний направления ветра на акватории так, чтобы пройти дистанцию наиболее коротким путем и с использованием усиления ветра. На полном же курсе — на фордевинде, порою получается еще более захватывающая тактическая и техническая борьба: скорость яхты намного сильнее меняется в зависимости от направления вымпельного (по отношению

к направлению движения яхты) ветра, и спортсмены могут пытаться варьировать «рисунок» прохождения участка, компенсируя дополнительную длину проходимой дистанции увеличением скорости за счет более «острого» вымпельного ветра. Оптимальный баланс между увеличениями пути и скорости, а также использование заходов ветра дают возможность пройти этот участок быстрее, чем другие. К этой тактической борьбе дополняется еще и техническая: на полном курсе у яхты класса «Финн» имеется возможность «серфинга» на попутной волне. Разрешенный правилами, сделанный вовремя и технически правильно, «гребок» парусом при определенных условиях позволяет быстрее войти в режим серфинга и дольше на нем удержаться. Здесь все играет большую роль: и своевременный гребок, и правильный крен яхты, и ее расположение по отношению к волне, и поза и расположение гонщика в яхте. Искусство серфинга по волне становится определяющим для успеха многих гонщиков в классе «Финн» — скорость яхт на этом участке может отличаться в 2 раза! Здесь нет стандартных движений, поз, мест размещения. Форма, длина волны, ее направление по отношению к ветру, скорость и соотношение с силой ветра всегда разные, и здесь получается бесконечное поле для совершенствования мастерства как техники ведения яхты, так и ее настроек под конкретные приемы. Добиться совершенства в искусстве серфинга на «Финне» под парусом мечтают многие, и это очень увлекательное занятие совершенствоваться в этом направлении.

УЧАСТИЕ В РЕГАТАХ

Поездка на каждую регату сравнима по стоимости с обычной туристической поездкой на автомобиле (яхты достаточно легко перевозятся на прицепе за любым легковым автомобилем) и в хорошей компании превращается в приятное путешествие. Обычно бюджет участия в любой регате определяется в основном стандартными затратами на проезд, перевозку, проживание и питание, так как стартовые взносы на регатах класса «Финн» не превышают 130 Евро. Те, кто не имеет времени и возможности путешествовать на автомобиле, либо договариваются с друзьями о перевозке своей яхты (в рамках ассоциации класса это достаточно легко сделать), либо арендуют яхту в месте проведения соревнований.

Для тех, кто ездит с семьей принимающая сторона часто организует экскурсии для оставшихся на берегу членов семей и болельщиков (Например, для Чемпионата мира Финн-Мастерс это обязательная часть программы соревнований).

КАК ПРИЙТИ В КЛАСС И СУЩЕСТВУЕТ ЛИ ОБУЧЕНИЕ

Вообще говоря, яхта класса «Финн» — недорогой, требующий хороших навыков управления яхтой



Для тех же, кто хочет «с нуля» влиться в этот класс, Ассоциация всегда открыта к общению и взаимодействию, но непосредственно сами занятия рекомендует начинать с других классов, таких как «Луч», «Лазер». Эти швертботы намного легче прощают ошибки рулевому, более безопасны для новичков, более крепкие и являются хорошим подготовительным этапом рулевых для последующего перехода на более сложные классы.

Кто-то вливается в жизнь класса и через помощь в организации и проведении соревнований, и просто болельщиками, фотографами, что также является очень увлекательным занятием.

Так что ждем всех в нашей Ассоциации яхт класса «Финн»! ■

швертбот, не рассчитанный на то, чтобы на нем учились ходить новички. В класс «Финн» обычно приходят уже сложившиеся яхтсмены — спортсмены из других классов, выпускники спортивных парусных школ, возвращающиеся в спорт яхтсмены, уже имеющие за плечами опыт соревнований. Для таких спортсменов Ассоциацией класса «Финн» при сотрудничестве с ЦСП «Хлебниково» на Клязьминском водохранилище под Москвой организована секция класса «Финн», и желающие спортсмены после тестирования имеют возможность взять в аренду яхту на сезон, естественно при этом приобретаю собственный парус. В других городах местные финнисты также рады гостям и зачастую предоставляют проверенным спортсменам свои яхты на соревнования.





Класс «Финн» — для всех, кто с ним соприкасался, стал не просто очередной конструкцией парусного судна для спортивных состязаний. Благодаря особенностям этой яхты, ее универсальности, сложности и возможностям творчества, вокруг нее собралось уникальное сообщество настоящих личностей, отличающихся интеллигентностью, глубокими знаниями, самостоятельностью, целеустремленностью и главное — настоящей мужской дружбой, которую вы вряд ли где еще найдете. Все это воплощено не в дереве, пластике, металле, а в людях. В данном разделе мы сделали подборку историй и интервью людей, с которыми мы связываем класс «Финн». Эти истории призваны показать вам атмосферу класса, рассказать про те пробы и ошибки, причины провалов, секреты успехов, культуру, уважение, которые выделяют этот класс среди других, и главное — дать правильную мотивацию для саморазвития и достижения своей цели.

ЛЮДИ

МИТЯЙ (ДМИТРИЙ ЗВОРЫКИН)

УДИВИТЕЛЬНЫЙ РУССКИЙ ЧЕЛОВЕК МИТЯЙ, КАК ЗА ГЛАЗА И В ГЛАЗА ЗВАЛИ ЕГО ВСЕ ЯХТСМЕНЫ, ВЕЛИКИЙ ТРЕНЕР И ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ И БОЛЬШОЙ СКРОМНОСТИ ЧЕЛОВЕК. ДЕТИ, ПРАВДА, ДОБАВЛЯЛИ СЛОВО «ДЯДЯ». ОН СЫГРАЛ ОЧЕНЬ ВАЖНУЮ РОЛЬ В ЖИЗНИ СОТЕН ИЛИ ДАЖЕ ТЫСЯЧ ЛЮДЕЙ, И НЕ БЫЛО НИКОГО, КТО ОТОЗВАЛСЯ БЫ О НЕМ ПЛОХО. ЭТО БЫЛО ЗОЛОТОЕ ВРЕМЯ МОСКОВСКОГО ПАРУСНОГО СПОРТА, И ИМЯ ЕМУ — ДМИТРИЙ ЛЕОНИДОВИЧ ЗВОРЫКИН.



*«Нет места отрадней, чем гавань родная,
Для тех, кто влюблен в смелый парусный спорт
И каждый из нас о судах вспоминая,
Становится как-то по своему горд»*

Зворыкин Дмитрий Леонидович (31.01.1908–19.03.1972) — выдающийся яхтсмен и профессиональный тренер по парусному спорту, заслуженный тренер РСФСР, подготовивший и воспитавший целый ряд наших известных спортсменов-парусников — чемпионов и призеров Олимпийских игр, мира, Европы и СССР.

Выходец из семьи муромских купцов, племянник изобретателя телевидения Владимира Козьмича Зворыкина, мастер-модельщик, он пришел в парусный спорт сразу после окончания Великой Отечественной войны. Работая в спортклубах профсоюзов «Крылья Советов», «Наука» и «Буревестник». Митяй — так его звали все — Человек особого обаяния, которого беззаветно чтили послевоенные мальчишки, оставил в их жизни огромный след, а для многих был вторым отцом. Олимпийские призеры Виктор Потапов, Борис Будников, многократные чемпионы СССР Виктор Козлов, Александр Чумаков, и десятки других ребят, ставших яхтенными капитанами и видными российскими специалистами, считают, что Дмитрий Леонидович

Зворыкин оказал определяющее влияние на их судьбу. Им было чему учиться у своего тренера, который умел все, был неистощим на выдумки, вел по жизни, учил, любил и кормил своих ребят.

Как пример, Виктор Козлов в своем интервью рассказывал:

«После окончания семилетки Зворыкин посоветовал мне поступить в авиационный техникум (Московский Авиационный Приборостроительный 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...»



Парадный строй яхтсменов яхт-клуба «Наука». Александр Чумаков (многократный чемпион СССР по парусному спорту, чемпион СССР по буерному спорту, участник Олимпийских игр 1952 и 1956 годов, а впоследствии ставший заслуженным тренером РСФСР) (4-й справа) и его тренер Дмитрий Зворыкин (3-й справа).

Как писали очевидцы, своеобразным пристрастием Митяя была воспитательно-учительская возня с малышней. Это ему нравилось. Он был наделен даром, умением общаться с детворой и мог «радоваться их радостям». С ним дети раскрепощались, становились непосредственными, в них пробуждались их лучшие черты.

Нигде он не упускал возможности общения с детворой. Так, например, в первом дальнем походе Московских яхтсменов на Рыбинское водохранилище в 1947-м году

Гонка яхт класса Р-45 на 50 км. на V Поволжской регате, (1944г): на переднем плане яхта «Моряна».



Победители V Поволжской парусной регаты по классу яхт Р-45 в гонке на 50 км (слева направо): Д. Зворыкин, К. Александров, В. Коваленко, А. Чуманов (Яхта «Моряна»).



V Поволжская регата, г. Горький, 1944 г. Команда г. Москвы в составе: Пинегина, Цылинского, Наумова, Нисского, Федоренко, Александрова, Чуманова, Зворыкина, Коваленко, занявшая 1-е место в регате.

во время причала к Мяксе Митяй привел детвору на экскурсию, чтобы показать детям, как настоящую диковинку для них, причалившие парусные яхты и рассказать о них.

Участники похода «Дмитрий Зворыкин в Мяксе, пока все гуляли, организовал экскурсию для детей — полезное дело, им можно дать трудовую повинность: помыть палубу, принести пожрать и т.д. Но, главное, конечно, радоваться радости детей. В этом деле Дмитрий Зворыкин (кликуха — ЗВЕРЮКИН) остался верен себе».

Для более старших ребят Дмитрий Леонидович был авторитетом, кумиром в части управления яхтой. Ученик Д. Л. Зворыкина, в последующем писатель Алексей Николаевич Позин Алексей так описывал обстановку:

«...Весь московский парусный флот послевоенного периода оказался ощутимо подкреплен трофейными судами. За Дмитрием Зворыкиным была персонально закреплена трофейная немецкая краснодеревная «Амазонка» — самая большая посудина в акватории Клязьминского водохранилища.

Наш Митяй не просто любил свою яхту, он ею жил. Он знал все ее слабые и сильные стороны. Он с нею сросся. Она отвечала его духу. Физически он был человек слаборазвитый, городской, худощавый. Но когда он,



Борис Будников (в центре впереди) со своим наставником и тренером Дмитрием Зворыкиным на одной из остановок на берегу во время парусного похода, 15 июня 1954 г.

Позин Алексей, ученик Д. Л. Зворыкина: «Боря Будников был один из пятерых детей вдовой матери. Они жили неподалеку, в Долгопрудном, и самостоятельно начал ездить в яхт-клуб, когда ему было лет пять. Не знаю, кто его привел туда в первый раз. Ребята подшучивали над ним и предлагали ему яхту класса «Селедка», узкую и длинную. Она должна была быть каким-то особым рекордсменом, но в дело не пошла из-за своей никудышной остойчивости, а потому, кажется, две их штуки зря торчали в эллинге — никто на них не ходил. Боре сказали, что это специально для него, поэтому их никто не берет. Мальчик поверил и даже, глядя на других, собирался её ремонтировать».

стоя (часто стоял, хотя можно и сесть на рундук в кокпите) за ее дубовым гнутым румпелем, в руке шкот, вылетал на этой громадине из камышей нашей тихой гавани, пока только на верхнем ветре, на беспокойный простор Клязьминского водохранилища, это уже действовал опытный, властный и жесткий наездник.

Команда, кто там сейчас на борту, порхала птичкой. Получить даже шутовское замечание от самого Дмитрия Леонидовича — ну, это просто ни себя не уважать, ни его.

Мало того, что ты шел на «Амазонке» — на корме развевался синий вымпел с диагональным белым силуэтом буревестника, штандарт, означающий, что

Первый дальний поход Московских яхтсменов на Рыбинское водохранилище, 1947 год. Митяй с детворой, которую он во время причала к Мяксе привел на экскурсию, чтобы показать детям, как настоящую динозаврку для них, причалившие парусные яхты и рассказать о них.



на борту сам дядя Митяй. Морская традиция, о которой он узнал от своего близкого товарища, знаменитого флотского адмирала Николая Герасимовича Кузнецова: у каждого флотоводца имелся свой штандарт, который поднимался на мачте и оставался на ней все время его присутствия на борту».

«Повороты Зворыкин на своей яхте, этом «подъемном кране на воде», в хороший ветер крутил так, что казалось, мачта, несмотря на всю систему толстенных



Сборная команда спортобщества «Буревестник» со своим тренером Дмитрием Зворыкиным (в центре, в первом ряду) на первенстве Москвы 1958 г

стальных вант и напряженных штагов, хрустнет, как карандаш. Обнажалось оранжевое, суриком выкрашенное днище, а вода бурлила так, словно там ворочался кит. Это, конечно, отчасти были спектакли, представления зажатого городом сознания, вырывающегося хоть на такой простор. Это было допустимое хмельное состояние очень трезвого человека. Дмитрий Леонидович, кофеман, не пил совершенно. И мы, видя его наигранную «озверелость»: старик надувал щеки и таррашил глаза в хорошем настроении, — подыгрывали, смеялись, устраивали «соревнования на своих легких «ершах» и быстрых элегантных «голландцах». Но эти выходы на большую воду были и уроками мастерства».

Владислав Коврига, ученик Д. Л. Зворыкина:

«В 1950 году Зворыкин руководил парусной секцией в московском клубе Крылья Советов, водная база которого была на территории нынешнего Труда, рядом с ЦВМК. Интересно, что рядом со Зворыкиным в парусном обиходе все звали его МИТЯЕМ, были люди самых разных формаций, начиная с великих артистов Игоря Ильинского и Артура Эйзена, художника и яхтсмена Георгия Нисского, уже тогда известных парусных гонщиков например Александра Чумакова и заканчивая огромной ватагой послевоенных пацанов, среди которых были впоследствии известные ооновские дипломаты, такие как Борис Красулин, заместитель председателя торговой Палаты Вадим Ефремов, чемпион СССР в классе «Финн» Виктор Козлов и многие другие.

Личность Митяя как бы раздваивалась: с одной стороны это был тренер, который непрерывно гонял своих воспитанников, заставляя их участвовать в соревнованиях, а

с другой веселый и изобретательный человек, всегда готовый что то выдумать, пошутить и посмеяться. Поскольку его воспитанники были одновременно и его семьей, то и после сезонных отпусков Митяй проводил с ними.

Особую роль в системе воспитания играли дальние походы. Тогда в клубе были три каютных швертбота Корсар, Пират и Акула и вот именно на них группа под двадцать человек уходила в походы на Рыбинку. Тогда это казалось очень далеко и поскольку шли парусами, то время тратилась уйма и желание ускориться приводило к тому, что цеплялись к плотогоним, которые орала, что нужно отцепиться и вот тут приходил на помощь театральный дар и вся группа имитировала желание срочно отцепиться, орала и бегала без толку. В результате удавалось пробуксироваться еще пару километров.

Как и в любом походе были и трудные моменты, например швертбот Т-18 Акула ушел под воду. Его конечно вытащили на берег, но он весь покрылся внутри топленным



Виктор Козлов и Борис Будников, яхт-клуб «Наука», 1958 г.

маслом, которое составляло основу рациона, да еще плавало на поверхности воды внутри корпуса. Флагманским кораблем был Корсар Т-9, которым командовал Митяй.

После работы в Крылышках Зворыкин со всей своей командой перешел на другой берег Клязьмы в Науку. Там повзрослевшие мальчишки пересели с «Ершей» на «Олимпиаки», а потом и на «Финны» и это было огромное событие в их жизни. Надо заметить, что ходьба на одиночках была не только достоянием мужчин, Имена Марины Козинцевой и Ирины Широковой тогда тоже звучали. (Особенно вместе с призывом судей — «Женщины-одиночки! Идите жеребиться»).

Дмитрий Леонидович Зворыкин в своей жизни был близким другом для многих наших признанных больших знаменитостей, получивших известность в самых различных областях деятельности. Своим другом считали его: возглавлявший военно-морской флот СССР, Адмирал Флота Советского Союза и Военно-морской министр СССР Николай Кузнецов, известный русский живописец, Народный художник РСФСР, лауреат Сталинской премии Георгий Нисский, автор книг про капитана Врунгеля, известный детский писатель Андрей Некрасов, выдающийся оперный певец, Народный артист СССР Артур Эйзен, известнейший советский актер, Герой социалистического труда



«Митяй» Зворыкин и В. К. Зворыкин на яхте «Амазонка» на Клязьминском водохранилище, 1962 г.

и лауреат 3-х Сталинских премий Игорь Ильинский, а также и его друг, тоже актер театра и кино, народный артист СССР, лауреат Сталинской премии Анатолий Кторов.

Все они ценили его, конечно, за его человеческие качества, но прежде всего за то, что он был настоящим мастером своего дела, а точнее — двух дел: вождения парусных яхт и второго его профессионального призвания — изготовления модельных, архитектурных и различных других, малого масштаба макетов.

На почве последнего у Митяя установились хорошие, дружеские отношения с известнейшим нашим артистом-кукольным, народным артистом СССР и создателем своего кукольного театра Сергеем Образцовым, по заказу которого Митяй изготавливал некоторые модели кукол и отдельные детали сцены кукольного театра. Под влиянием Образцова Митяй устроил в своей квартире некое подобие кукольного театра и устраивал там представления, когда гости к Зворыкиным приходили со своими маленькими детьми.

Скончался Дмитрий Леонидович Зворыкин 19 марта 1972 года.

Его многочисленные воспитанники яхтсмены-парусники не забыли и не забывают своего Митяя. Они, во-первых, сообща собрали средства и установили на его могиле на Ново-Девичьем кладбище памятник ему с лаконичной надписью: «Любимому Митяю от парусников». Во — вторых, ими был введен необычный ранее следующий обычай:

Каждый год, 31 января, в день рождения Митяя, у одного из его воспитанников — В. А. Козлова собираются, вот уже более 40 лет, чтобы почтить память Митяя, все те, кто знал его, учился и тренировался у него. Каждый из прибывающих на такую встречу должен саморасписаться в специально заведенном вахтенном журнале, заверяя своей подписью, что он: — еще «в строю»; — помнит их Митяя; — по-прежнему верен той нерушимой дружбе парусников, которую всем им привил в их юношеские годы их учитель, тренер и наставник, незабвенный для всех них Митяй Зворыкин.

А по Клязьминскому водохранилищу, как парусное воплощение памяти Митяя, ходит яхта с названием «Митяй». ■



АЛЕКСАНДР ЧУМАКОВ: «ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ...»

*«Нет места отрадной, чем гавань родная,
Для тех, кто влюблен в смелый парусный спорт
И каждый из нас о судах вспоминая,
Становится как-то по своему горд»*

(Зворыкин Д. Л.)

Александр Александрович Чумаков — неоднократный чемпион СССР по парусному спорту, чемпион СССР по буерному спорту, участник олимпийских игр 1952 и 1956 гг., заслуженный тренер РСФСР, воспитал бронзового призера олимпийских игр Виктора Потапова, а также ряд известных мастеров спорта.

Саша Чумаков родился в 1927 году в интеллигентной московской семье. Отец был художником, а мать домохозяйкой. В семье было двое сыновей. Саша был младшим. С детства Александр очень любил воду. Каждый выходной просил родителей покататься на лодке в одном из московских парков. Как-то один из его друзей пригласил Александра в Хлебниково, где в Зеленой гавани базировались яхты Центрального водно-моторного клуба им. П. И. Баранова. С тех пор Саша «заболел» парусным спортом.

Его первым тренером стал Вадим Белокур — человек, для которого не было жизни вне паруса, вне его романтики, вне его истории и традиций. Он часами мог увлеченно рассказывать о парусном спорте. И столько было в его рассказах патриотического порыва, столько интересных исторических фактов, людских судеб, что захватывало души юных спортсменов без остатка.

С чувством благодарности Александр Александрович вспоминает своего первого тренера, укрепившего в нем эту бескорыстную, безоглядную влюбленность в парус, научившего работать и верить в то, что только упорным трудом можно добиться результатов.

Зимой в клубе изучали теорию, а летом — акваторию гавани Клязьминского водохранилища.

А дальше началась война. Его тренер в первые дни войны ушел добровольцем и вскоре погиб. В своих письмах с фронта в родной яхт-клуб Белокур просил друзей обратить внимание на Сашу Чумакова, как на талантливого парнишку.

Юность Александра Чумакова пришлось на военные и послевоенные годы, когда парусный спорт только начал набирать силу. В свои четырнадцать лет Саша возглавил группу молодежи, которая по ночам

гасила зажигательные бомбы, а днем рыла противотанковые рвы. Несмотря на все трудности военного времени Александр в 1942 году еще успевал тренироваться в клубе «Наука»: сначала на «Ш-10», а затем на «Р-30».

Шли годы упорных тренировок и соревнований, продолжались они и в зимнее время — на буерах. Став зрелым яхтсменом Александр Александрович не раз становился победителем Всесоюзных соревнований как на яхтах, так и на буерах.

В клубе «Наука» у Саши был замечательный друг и наставник Дмитрий Леонидович Зворыкин. Дядя Митяй, как за глаза и в глаза звали его все яхтсмены, человек большой скромности, прекрасный тренер и воспитатель. Мудрый наставник молодежи, грамотный профессионал, он дал путевку в спортивную жизнь многим яхтсменам.

Развитие советского парусного спорта после войны шло стремительными темпами. Появились новые яхты, среди них монотип-одиночка международного класса «Олимпик». На эту яхту и пересел Александр. И снова ежедневные тренировки, подготовка парусов, матчы и лодки.

Лодка должна быть его союзником, должна быть приспособлена к физическим особенностям яхтсмена, его росту, весу. И тогда любой технический прием можно доводить до автоматизма. В парусном спорте нельзя сказать, что является главным: то ли физическая сила и рост, то ли образование, то ли работа над лодкой. В парусе все до самых мелочей является главным. Рано или поздно тебе все пригодится.

Александр Александрович, по природе своей, человек аккуратный, собранный, с такой же щепетильностью относился к подготовке своей лодки, которая отвечала ему «взаимностью» и никогда не подводила. Он считал, что отличную яхту нужно уметь делать самому. Только та лодка станет по настоящему твоей, к которой ты приложил свои усилия — физические, умственные, духовные. Советом и делом помогли товарищи по команде, более опытные яхтсмены и тренеры.

В 1946 году пришел первый успех — победа на первенстве СССР. В 1948 году Александр Чумаков вновь стал чемпионом страны в классе «Олимпик». В этом классе Чумаков гонялся до 1954 года, каждый год занимая призовые места в первенстве страны.

В 1951 г. была сформирована первая сборная СССР по парусному спорту, в состав которой вошел Александр Чумаков. Уже на следующий год советские яхтсмены впервые приняли участие в Играх XV Олимпиады в Хельсинки. В составе участников Олимпиады был Чумаков, который выступал на «Звезднике» со шкотовым Константином Мельгуновым.

Дебют всей сборной команды в Хельсинки оказался неудачным. У яхтсменов не было достаточного опыта выступлений в столь крупных международных соревнованиях.

Специалисты и зарубежная пресса отмечали тогда, что наши гонщики отлично стартуют, не ошибаются в стратегии. Их личное мастерство было на высоком уровне, но выступая на старых, только что, купленных (буквально за месяц до начала регаты) яхтах трудно было рассчитывать на успех.

Александр Чумаков участвовал и на следующих олимпийских играх в Австралии в 1956 г., но уже на другой яхте «Шарпи 12 кв.м.» со шкотовым Борисом Ильиным. Этот швертбот предложили в качестве олимпийского класса австралийцы, поскольку «Шарпи» был очень популярен в Австралии, но уже уходящий со сцены в Европе. Больше этот класс яхт в олимпиадах не участвовал.

Несмотря на тот факт, что призовых мест добиться не удалось, это была большая честь выступать за страну и неоценимый опыт участия в столь значимых международных соревнованиях.

Достигнув зрелого возраста, приобретя многолетний опыт соревновательной деятельности, Алек-



На фотографии слева:
Марина Козинцева, Александр Чумаков



работал тренером в обществе «Буревестник», а затем в «Труде».

Будучи именитым гонщиком Александр Чумаков делился своим мастерством с начинающими яхтсменами, никому не отказывал в помощи, совете. Поэтому уже с первых дней работы тренером он пользовался заслуженным уважением и авторитетом, проявив себя как опытный методист и наставник.

Время было тяжелое, лодок было немного (по три-четыре экипажа на одну лодку) к тому же, в основном, старые, требующие постоянного ремонта. Что уже говорить о тренерских катерах — их и вовсе не было. Поэтому во время тренировок, тренер оставался на берегу, откуда наблюдал за ходом гонки.

Как человек мыслящий, Александр Чумаков понимал, что для достижения результата на международных соревнованиях нужно вести подготовку по всем направлениям. Слабым звеном у советских яхтсменов было отсутствие материальной части — лодок, парусов, мачт. Советское судостроение только начало набирать обороты. Спортсудоверфи Таллина, Ленинграда, Лазаревской выпускали спортивные яхты, но этого было мало, да и качество оставляло желать лучшего. Только яхты, построенные по спецзаказу, с участием опытных гонщиков, могли быть конкурентоспособными.

Обобщив свой накопленный опыт Александр Чумаков принял участие в строительстве лодок класса «Олимпик» и «Финн». Лодки получились скоростными. Марина Козинцева шесть раз подряд становилась чемпионом СССР на лодке построенной с участием Александра Чумакова, а швертбот класса «Финн» № 232, построенный Чумаковым, был мечтой для всех московских финнистов.

Александр Александрович в начале 60-х годов перешел на тренерскую работу. За его плечами был опыт спортсмена, ему было чем поделиться с молодыми яхтсменами. Окончив школу тренеров, а в дальнейшем и институт физкультуры, Александр Александрович





Весной 1965 года в группу Чумакова перешел Виктор Козлов, который к этому времени уже дважды был призером чемпионата СССР в классе «Финн».

Тренируясь в группе под руководством Александра Чумакова, Виктор Козлов уже в 1965 году становится чемпионом СССР, выиграв соревнование в дуэльной борьбе у Валентина Манкина, только что вернувшегося в ранге серебряного призера чемпионата Европы в классе «Финн». На этом же чемпионате успешно выступал еще один воспитанник Александра Чумакова — Виктор Потапов, который стал первым чемпионом СССР среди юниоров в классе «Финн». В последующие годы спортсмены общества «Труд», где старшим тренером был Александр Чумаков прочно занимали лидирующее место в сборной команде, а лучший из них Виктор Потапов добился права защищать честь Родины на Играх XX Олимпиады в Мюнхене и был удостоен бронзовой медали.

Проработав более двадцати лет тренером, воспитав плеяду известных спортсменов, Александр Александрович написал книгу «Школа парусного спорта», в которой стремился обобщить многолетний опыт целого поколения сильнейших яхтсменов-одиночек, таких как В. Манкин, А. Чучелов, В. Потапов, А. Балашов.

Большая заслуга Александра Александровича заключается в том, что ему удалось обобщить бесценный опыт известных яхтсменов, приобретенный большим трудом и передать молодым тренерам и яхтсменам.

Стабильно высокие спортивные результаты в соревнованиях — это та основная цель подготовки яхтсменов, на достижение которой уходят долгие



годы кропотливого труда тренеров и спортсменов. С сожалением можно констатировать, что эта цель достигается крайне редко, большой труд тренера и его воспитанников остается не вознагражденным.

Научная бригада Центрального спортивного клуба ДСО Профсоюз под руководством А.А. Чумакова создала многофакторную систему поиска наиболее способных яхтсменов. Эту методику можно применять и сегодня, недаром говорят: «Все новое — хорошо забытое старое».

Александр Александрович прекрасный семьянин. У него крепкая, спортивная семья, поддерживающая его во всех его делах и начинаниях.

Вот уже более полувека вместе с ним надежный товарищ — замечательная супруга Анна Анисимовна, знаменитая спортсменка, семикратная чемпионка страны по прыжкам в воду. Их сын пошел по стопам родителей, став тренером по бейсболу.

Несмотря на преклонный возраст, и уже не крепкое здоровье, дух беззаветной любви к спорту до сих пор живет в этом прекрасном человеке.

Невольно хочется вспомнить строки, когда-то написанные его наставником Дмитрием Зворыкиным:

*«Но кончилось знойное милое лето:
Снежинки на воду садятся, кружа,
Но мы никогда не забудем про это,
Как в море ходили, за шкоты держась...» ■*





ПЕТР ГОРЕЛИКОВ — ПЕРВОПРОХОДЕЦ

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ УЧАСТНИК ОЛИМПИЙСКИХ ИГР В КЛАССЕ «ФИНН»

Интервью записали Роман и Елена Котляровы

Многие ведут отсчет советским и российским успехам в классе «Финн» на Олимпийских играх с серебряной медали Александра Чуелова в 1960-м году. Однако мало кто упоминает Олимпийские игры 1952 года, где класс «Финн» дебютировал на Олимпийских играх и где советские спортсмены впервые выступили в Олимпийских играх.

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

Игры в Хельсинки занимают особое место в истории, еще и потому, что они попали на поколение, рожденное в 1920–26-м — это павшие, израненные и, как редкое исключение, невредимые герои. Эти Игры

для Советского Союза стали «Олимпиадой Фронтовиков», потому, что костяк советской сборной составили фронтовики, блокадники, узники концлагерей, чудом не попавшие в газовую печь. Поэтому все участники Олимпийских игр 1952-го года являются для нас первопроходцами и героями.

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

Петр Васильевич Гореликов. Родился 16 декабря 1931-го года. Яхтсмен, выступал на соревнованиях на «Олимпиаде», в 1952-м году — член сборной России на Олимпийских играх в Хельсинки, где защищал честь страны в классе «Финн». После 1952-го года продолжал до 1964-го года выступать в классе «Финн».

Окончил Кораблестроительное училище, специалист по быстроходным судам. Один из составителей книги «Яхтенное дело». Судья по парусному спорту и просто замечательный человек.

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

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

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

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

Яхты все были старые, еще дореволюционные. Помню названия «Ласточка», «Закат»... «Ласточка» — это был шхерный крейсер, знаменитая яхта, о которой в своем произведении упоминает Л.Н. Толстой. Погибла она по дурости молодого капитана — рассушил ее, а потом, когда опустил ее в воду — она затонула и пропала. Ну в общем, сначала ходил я на таких яхтах, а дальше все пошло-поехало — сначала я ходил на М-20 (1946 год) — старые гафельные эмки. А одиночки были двух видов: были две — три яхты Ш-10 — еще довоенные одиночки. Это по сути дела — открытая шлюпка, совершенно без палубы и с вооружением типа «гуалинь» (похожее на гафельное, но когда все поднимается одним фалом) и парусом площадью 10 квадратных метров. И еще было несколько «Олимпиаков». Поначалу их было мало, потом уже их много построили. Позже в них уже здесь и Чемпионат Советского Союза проводили (тогда в основном пересадки были). И вот тогда я уже «вылез в люди». Здесь (в Ленинграде) на Чемпионате Советского Союза я был третьим, через год я был опять третьим, и меня тогда взяли на сбор. Это был как раз конец 1951-го — начало 1952-го года.

Тогда мне несколько повезло: мне больше нравится ходить по слабым ветрам. Там были ребята поздравее, а я, как видите, не очень соответствую комплекции финниста. И поэтому у меня лучше получалось выступать по слабым ветрам. Также я еще ходил на килевой яхте до одиночки (в детской школе на яхте «Закат»). Начался олимпийский сбор, и так вышло, что из 17-ти зачетных гонок 11 или 12 гонок я выиграл. А нас там было всего 5 человек. Гонки эти проводились уже на «Финнах». Причем «финны» были какие: их построили на Таллинской верфи — быстренько их «налепили», сделали дубовые мачты. Также такого понятия, как «оттяжка гика» — такого понятия вообще на яхте не было. Тогда на больших яхтах были такие термины как «завал-тали». Это используемые на курсе «фордевинд» тали, которые заводили за блок гика-шкотов и ими подтягивали гик к подветренной ванте, чтобы он не болтался на волне. А на маленьких яхтах никто об этом не задумывался — кто там побежит что-то подвязывать, когда ты на яхте один. Так вот — на первых финнах, построенных в Таллине, как нам потом сказали, была допущена ошибка при изготовлении щели для крепления гика в мачте — ее сделали слишком большой (делали просто по имевшимся чертежам с максимальным допуском. И получилось так, что как только мы выходили на полный курс, гик выворачивало вверх и яхту сразу выкидывало на переворот. В результате, как только дуло больше 4-х баллов, из пяти в лучшем случае кто-нибудь один спасется, а то и никто. А по слабым ветрам у меня получалось лучше всех.

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

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

Среди претендовавших на отбор в Олимпийскую команду спортсменов были двое москвичей — Александр Чумаков и Юрий Шаврин. Здесь на Чемпионате Советского Союза они выигрывали все «в одну калитку». И тут перед сбором они договорились: «Слушай, что мы будем друг друга «есть»? Давайте кинем жребий — кто на какой класс пойдет. И Чумаков пошел на «Звездники», а Шаврин гонялся на «Финне».

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

Всего в классе «Финн» в отборе участвовали 5 человек: Шаврин Юрий от Москвы, от Украины был Шура



Селиванов, от Эстонии был Евгений Адрик, от Ленинграда был я, и пятый был от Латвии Юрков, насколько я помню.

Кто были Вашими наставниками?

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

Расскажите, пожалуйста, про Кубок Большой Невы.

Это были соревнования, которые проводила газета «Вечерний Ленинград». Соревнования начались довольно давно. Я помню, что тогда Коровинский участвовал на яхте «Сказка», а я гонялся на «Олимпике». В общем одну из первых регат в 1948-м году я выиграл и получил в награду большую вазу — «Кубок Большой Невы». В 1998-м году был юбилей этой регаты и получилось так, что у меня единственного сохранился этот кубок. Журналисты все это каким-то образом раскопали. Я чувствовал себя на этом юбилее кинозвездой.

Расскажите подробнее о составе Олимпийской команды СССР 1952 года.

На Финне запасным был Юрий Шаврин. На «Звезднике» отобрался Александр Чумаков, а запасным был Тимир Пинегин. У Тимира тогда на Олимпиаде было

много времени, поскольку он был запасным. Он много общался со всеми соперниками, поднабрался и по возвращении потом все выигрывал — возил всем большой зазор.

Как относились тогда иностранцы к вам?

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

Пауль Эльвстрем тогда пришел на Олимпиаду опытным, натренированным. Он очень интенсивно готовился к Олимпиаде. Как он нам рассказывал, он сде-

лал специальное устройство для имитации откренения в ванной. Причем именно в ванной потому, что, как он говорил, нас в гонке обливают водой (а тогда никакого «каллипсо» не было и у иностранцев), и соответственно он по полчаса висел в позе откренения в ванной и поливал себе мышцы холодной водой. Конечно, он был накатанный лучше всех и обгонял всех «в одну калитку». Так вот Эльвстрем на Олимпиаде увидел это неудобство, быстро сообразил что надо делать, нашел какую-то деревяшку, железку и соорудил себе на палубе простой клиновой стопор. Пауль был очень рациональным в этом плане. Но соперники тут же это заметили, написали коллективное письмо — поставлено устройство, отличное от типового, и надо это снять. Ну в общем это пришлось Паулю снять.

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

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

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

Когда я поехал на Олимпиаду, мне было 20 лет. Я был там один из самых молодых. У нас там было 30 с небольшим лодок. И мне было непросто. В первый день, как я говорил, меня приложило и я не смог финишировать. Позже ситуацию удалось выправить — я дважды пришел третьим и перед последней гонкой я шел третьим.

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

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

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

Разбирал тогда протест сам король Норвегии?

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

Слева направо: Александр Чумаков, Юрий Шаврин, Тимир Пинегин





Рихард Сарби



Пауль Эльвстрем



Игорь Москвин



парус настроить. А отрывы где делать? Отрывы делать на глиссировании! Вот сорвался и улетел!

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

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

Пожелать могу — любить парус и ходит в море! Вот я себя помню... конечно, сейчас другое время, по внукам смотрю — надо ему в «стрелялки» поиграть, посмотреть что-то, завалили его уроками... А я себя помню — у меня одна была только мысль — «скорее удрать в клуб!» Причем тогда у нас довольно строго все было: обеспечения нет. Кому из директоров клуба захочется сидеть в тюрьме из-за того, что какой-то па-

цан вышел в море, перевернулся и утонул? Поэтому у нас строго было все. Выпускали в ограниченный район. Если одиночное плавание — то только в «раздельный». Если в обычном режиме — 350 метров до пяточка, то в «раздельный» — уже только 350 м. Ну или в лучшем случае — только до второго буя. Но это для нас уже было «дальнее плавание». Но все равно — примчаться в клуб — это было главное. Уроки? Ладно! На задний план!

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

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





АЛЕКСАНДР ЧУЧЕЛОВ – ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Записали Владимир Потресов, Василий Кравченко

АЛЕКСАНДР ДМИТРИЕВИЧ ЧУЧЕЛОВ — ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ ПРИНЕС НАШЕЙ СТРАНЕ ПЕРВУЮ ОЛИМПИЙСКУЮ МЕДАЛЬ В КЛАССЕ «ФИНН» — СЕРЕБРЯНУЮ, УСТУПИВ ТОЛЬКО ЗНАМЕНИТОМУ ПАУЛЮ ЭЛЬВСТРЕМУ. НО ЭТО НЕ ЕДИНСТВЕННАЯ И, НАВЕРНОЕ, НЕ САМАЯ ГЛАВНАЯ ЕГО ЗАСЛУГА. МАЛО КТО ЗНАЕТ, НО АЛЕКСАНДРУ ДМИТРИЕВИЧУ МЫ ОБЯЗАНЫ ЕЩЕ И ТЕМ, ЧТО БЛАГОДАРЯ ЕМУ ВЫРОСЛИ ЕЩЕ ЦЕЛОЕ ПОКОЛЕНИЕ МОЛОДЫХ ТАЛАНТЛИВЫХ ГОНЩИКОВ, КОТОРЫЕ ТАКЖЕ ПРИНЕСЛИ РОССИИ МЕДАЛИ ПЕРВЕНСТВ ЕВРОПЫ И ОЛИМПИЙСКИХ ИГР. ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ ЕГО ИНТЕРВЬЮ И ИНТЕРВЬЮ ОТ ТЕХ ГОНЩИКОВ, КОТОРЫЕ ВЫРОСЛИ БЛАГОДАРЯ ЕГО ПОДДЕРЖКЕ — ДВУКРАТНОГО ЧЕМПИОНА МИРА, ПРИЗЕРА ОЛИМПИЙСКИХ ИГР-1972 В КЛАССЕ «ФИНН» ВИКТОРА ПОТАПОВА И ЧЛЕНА СБОРНОЙ СССР ВАЛЕРИЯ ЗАКОВОРТНОГО.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Родился я в Таллинне в большой спортивной семье, где все мужчины занимались парусным спортом, в том числе буерным. Мой дядя, брат отца, Андрей Чучелов был яхтсменом профессиональным, из-за чего не был допущен к участию в Олимпийских играх 1928 года, — там выступали только любители. Мой отец ходил на яхтах вместе с Андреем, и они занимали неплохие места в гонках. Ходил под парусами и другой брат отца, Николай Чучелов, который был к тому же и мно-

гократным чемпионом Эстонии по велоспорту. Все они играли в футбол и входили в сборную Эстонии.

Парусным спортом я начал заниматься после войны, еще в детстве. В яхт-клуб меня привел отец Дмитрий Александрович. Тогда в Эстонии было всего три яхты, полученные по репарации. Начал гоняться на яхтах классов «Ёрш», «Олимпик» и других одиночках. Позже пересел на «Финн».

В сборную страны я попал в 1954 году, когда на Чемпионате Союза занял шестое место. Тогда у меня были сильные конкуренты: Юрий Шаврин, Александр Чумаков,

Евгений Кузнецов, Ян Сунь, Валентин Манкин, Игорь Москвин. В следующем году я дрался с ними за путевку на Олимпиаду в Мельбурн, но в Австралию отправили Юрия Шаврина.

Через четыре года удалось взять реванш. Тогда в классе «Финн» чемпионаты мира не проводились, заменял их «Золотой кубок», — очень престижная регата, собиравшая более сотни участников. Первый раз я попал на «Золотой кубок» в 1959 году.

Нужно особо надо сказать о нашей материальной части, а от нее в парусном спорте зависит очень многое. Наши мачты на три килограмма превышали норму, поскольку изготавливались в обычном серийном производстве. Полотнище паруса не достигало нормальной ширины. Вместе с Евгением Кузнецовым из Ленинграда — позже, на Олимпиаде в Неаполе, он, являясь запасным в сборной СССР, стал самым большим моим помощником, — мы пришли к полотнищу кусок ткани, на котором виднелись разметки паруса другого класса. После гонок одна западная газета писала: «Приехал какой-то Чучелов и на очень старом парусе пришел первым».

Отбор на Олимпиады проводился по результатам многих международных соревнований и гонок на первенство Советского Союза. На следующий год старший тренер сборной Лавров поверил в мои силы и перед Олимпиадой включил в сборную команду. Этому способствовало и то, что перед этим я выиграл еще и Варнемюндскую регату.

Главным моим соперником на обеих моих Олимпиадах был многократный победитель мировых первенств и Олимпиад Пауль Эльвстрем. Обычно перед гонками мы выходили на тренировки в море и, как правило, все настраивались по Эльвстрему. Во время Олимпиады дули тихие и средние ветра. Гонки проводились с двумя выходными днями, это было очень непривычно и сбивало настрой на борьбу, поскольку мы привыкли, что в нашей стране гонки проводились непрерывно.

На Олимпиаде 1960 года в Неаполитанском заливе я лишь чуть-чуть уступил легендарному датчанину — обладателю четырех золотых медалей на Олимпийских играх. Тогда я завоевал серебряную медаль в очень упорной борьбе, и считаю это большой удачей.

Швертботы «Финн» нам предоставляла страна-строительница, все они были построены на одной итальянской верфи. Лодки разыгрывались между рулевыми по жребию. Известно, что парусный спорт — сложный в техническом отношении, поэтому большое значение имело то, что ходовые качества яхт были у всех примерно одинаковые.

На старт в Неаполе вышло 35 яхтсменов. Первая гонка сложилась для меня неудачно — у меня был фальстарт, и финишировал я только седьмым. Зато вторую гонку выиграл. В этот день я оставил позади Нелиса (Бельгия), Конрада (Бразилия), Стреттона (Великобритания). Эльвстрем был только пятым. Вот результаты моих гонок: 7, 1, 2, 10, 17, 2, 8. При общем подсчете очков результат самой плохой гонки выкидывался. Претенден-

тов на медали было много, поэтому борьба была очень острой.

Меня иногда спрашивают, оказывало ли на меня давление руководство олимпийской сборной? Отвечу так: никакого давления никто и никогда на меня не оказывал, причем, даже если бы и оказывали, считаю: результат соревнований предсказать невозможно. Конечно, выезжать за рубеж тогда было всем непросто, посылали только тех, кто показывал стабильные отличные результаты на отборочных соревнованиях, проведенных в СССР, а среди выдающихся «финнистов» были такие корифеи, как Юрий Шаврин, Евгений Кузнецов, Валентин Манкин. Новая материальная часть доставалась в первую очередь победителю соревнований. Кроме того, члены сборной СССР получали стипендии. Никакой специальной яхтенной амуниции не было — обходились своей одеждой.

Неизгладимое впечатление оставило открытие Олимпиады в Риме. Запомнилась Олимпиада и экскурсией всей нашей команды в выходной на развалины Помпеи. Там же произошел тогда забавный случай. В Неаполе, в день награждения, я опоздал на автобус и на церемонию закрытия регаты пошел пешком. Однако дорога оказалась очень длинной и, подходя к месту церемонии, я услышал как называют фамилию. Видя, что меня нигде нет, представитель нашей делегации И.П. Лавров понял, что получать медаль за меня придется ему. На полдороги он оглянулся и, увидев меня, идущего с другой стороны площади, вернулся на место. Мне же торжественно вручили серебряную награду.

Вообще в классе «Финн» гоняются личности целеустремленные, отдающие все силы и знания ради



победы. Этот класс сделал меня настоящим гонщиком, умеющим побеждать в борьбе и чувствовать себя сильным.

Завершив гонки в классе «Финн», я участвовал в соревнованиях других классов, в том числе выиграл три Чемпионата Союза и тринадцать Всесоюзных регат на «Солинге».

Гоняться закончил в 1976 году и вначале занялся тренерской работой. В 1983 году под моим руководством сборная Эстонии выиграла Спартакиаду народов СССР.

Будучи еще гонщиком, занялся конструированием и пошивом парусов. В свое время я окончил кораблестроительный факультет Таллиннского Политехнического института, работал конструктором на Таллиннской спортивной судовой верфи, где начал конструировать мачты и паруса. Из серийных «Финнов» мне приходилось строить гоночные лодки. При этом все нужно было переделывать своими руками. В конце концов, и паруса у нас стали получаться неплохие. Позже, в середине 1980-х, открыл свою мастерскую. На моих парусах гонщики разных классов не раз становились чемпионами мира и чемпионами Европы. Нынче я пенсионер, в гонках уже не участвую и иногда выхожу в море на своей яхте.

Я всегда считал и считаю, что яхтсмены — это не только соперники, но и товарищи. Так оно всегда и было на протяжении всей моей спортивной жизни. Поэтому всем, кто обращался ко мне за помощью или советом, я подсказывал, помогал, делал. А поскольку «Финн» оставался всю жизнь любимым классом, то и финнистам — Виктору Потапову, Андрею Балашову и другим помогал с особым удовольствием.

Парусный спорт во многом напоминает шахматы, столько же в нем существенных неопределенностей, однако помимо умственных напряжений от тебя требуется еще и физическая сила, и технические знания, и интуиция. Класс «Финн» — это одиночка, за результат отвечаешь только ты сам, и это накладывает на тебя особую ответственность. А чтобы добиться хороших результатов в классе «Финн», надо знать возможности этого класса и уметь воспользоваться ими; детально изучить каждую мелочь в конструкции корпуса, паруса, оснастки и научиться управлять лодкой в любых условиях.

И вообще очень любить парус.

Всем желаю крепкого здоровья, быть целеустремленными и побеждать на соревнованиях. Попутного ветра и семь футов под килем.

ВИКТОР ПОТАПОВ (БРОНЗОВЫЙ ПРИЗЕР ОИ-1972 В КЛАССЕ «ФИНН»): НА ЧУЧЕЛОВСКИХ ПАРУСАХ НАШИ ЮНОШИ ВПЕРВЫЕ ВЫИГРАЛИ ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ



Александр Дмитриевич Чучелов, яхт-клуб Калев, постоянно проживает в Таллинне; потомственный корабельщик — дядя и дед Андрей были судостроителями.

На 17-е Олимпийские игры в Риме отобранся ленинградец Евгений Павлович Кузнецов, но он уступил место Александру Чучелову, а сам остался в запасе.

Евгений Павлович был замечательный «рукастый» человек, который создал Александру комфортные условия на той Олимпиаде. Позже в 1967 году на Балтийской регате в Таллинне Евгений Павлович Кузнецов при температуре воды семь градусов и 8-балльном ветре спас меня. В тот день Демин, финнист из Москвы, замерз, и его вынесло на берег уже мертвого.

Первое знакомство с Александром Чучеловым у меня состоялось на международной регате «Дружба» в Одессе. Там происходил отбор на Чемпионат Мира. Из-за погодных условий оставшиеся гонки перенесли в лиман. Я тогда гонялся на тряпочных парусах, в то время как иностранцы и наши мастера ходили под дакроном. В одной из гонок я оказался в лидерах и попал между Чучеловым и Манкиным. Первым меня «проутюжил»

Манкин, сделав при этом поворот «на морде» и крепко рыкнув на меня. Я шел правым галсом. Ну, думаю: за что, что я сделал такого? Сам не знаю. Через некоторое время я оказался под Чучеловым. Он обернулся и сказал: «Мальчик, извини — не видел». Представляете — призер Олимпийских игр извинился перед пациентом под тряпкой! После этого случая я стал боготворить его.

И не напрасно!

Когда начал ходить на «финне», я весил 64 килограмма. Чтобы добавить вес, надевал на себя мокрые ватники, из-за которых чуть не утонул. На регате «Дружба» я порвал ремни, и если бы не 2-х метровый бра-тушка-югослав, который меня вытащил, я бы утонул в двух ватниках. Чтобы гоняться на равных со 100-килограммовыми финнистами, мне надо было находиться в постоянном поиске. С полными курсами я разобрался довольно-таки быстро, а вот с техникой и, тем более, с такими парусами... Я изнашивал всех, от кого мог хоть что-то почерпнуть.

И вот тут самую большую помощь мне, безусловно, оказал Александр Дмитриевич. Во-первых, он восторгался — как я с таким весом мог так выступать на «финне».

Фирменные паруса были тогда, в основном, у Манкина. Позже он организовал школу финнистов в Киеве, и импортная материальная часть от него уходила, как правило, туда.

А Чучелов, работая на Таллинской экспериментальной судовой верфи, где он после неудачной Токийской

Виктор Потапов: мы с Шурой колдуем с олимпийским парусом, предоставленным организаторами. По скрипу его зубов было понятно недовольство парусом, с чем я был полностью согласен. Надо было что-то придумать. Он научил меня ходить «через не могу», то есть «на зубах».

На той Олимпиаде ввели металлическую мачту, а мы додумались... до бронзовой медали. Практически все гонки я был в лидерах. Перед последней собирался «сходить по-своему», но Шура сказал: «Сначала завоюй медаль, а потом...» В общем, пришлось последнюю гонку идти по конкурентам. А так хотелось рискнуть. Шура тогда удержал бронзу. Этого мне, кстати, не хватило на следующей олимпиаде, где я упустил медаль.



Виктор Потапов: В Мюнхене перед парадом открытия Олимпиады в олимпийской деревне. Справа налево: стоит Рудольф Гренн — руководитель парусной делегации, Александр Чучелов, Александр Чумаков — мой тренер, переводчик и Виктор Потапов.

А вот еще один пример высокого класса парусов Александра Дмитриевича: Роллану Бердашу из Риги купили «финн» «Раулдаши», который поступил с двумя парусами. Я ему говорю: «Ролли, какой шикарный «телевизор» в парусе! Но для скорости нужен Чучеловский парус». Ролли был легковес и «обделался» в двух гонках — он встал. Хитрый латыш понял, что я говорю правду, взял у меня экспериментальный парус и пришел первым. Сразу после гонок он направил главного тренера Латвии к Чучелову на верфь за парусом.

После Олимпиады я перешел в класс «470», а Ролли в течение двух лет продолжал лидировать в сборной на «финне». Он был «невъездной», но оставался лидером в сборной.

В 1972 году на 20-й олимпиаде в Германии Чучелов был запасным. В основном он, естественно, болел за «финн», то есть за меня. Я тогда весил 73 килограмма.

олимпиады занялся пошивом парусов, взял курс, с целью поэкспериментировать, на молодежь: Заковоротного, Балашова и меня.

Шура — так все звали Александр Дмитриевича — не засиживался в мастерской, а выезжал на соревнования, выступал в классе «5,5», «Соллинг».

Я и Балашов выступали за «Труд», Заковоротный — за «Водник», эти профсоюзные команды имели возможность приобретать новые паруса в Таллинне.

Руководитель профсоюзной команды Александр Александрович Чумаков считал, что до импортной материальной части нам не дотянуться и не достучаться. Поэтому ориентир был сделан на отечественную матчасть. В ее создании Александр Дмитриевич достиг высокого результата: на его парусах наши юноши впервые выиграли Чемпионат Европы. Первым был Виталий Зарослов. Я полностью на отечественной матчасти вышел в лидеры сборной.

Виктор Потапов: «Финны» на старте Балтийской регаты 1966-го года в Таллинне. В такой толпе ориентироваться непросто. Мне здесь удалось занять второе место.



ВАЛЕРИЙ ЗАКОВОРОТНЫЙ: АЛЕКСАНДРА ДМИТРИЕВИЧА ЧУЧЕЛОВА ОТЛИЧАЕТ УДИВИТЕЛЬНАЯ СКРОМНОСТЬ, ЧУТКОСТЬ И АНАЛИТИЧЕСКИЙ УМ



Мое знакомство с Александром Чучеловым связано было с тем, что базу подготовки сборной СССР выбрали во Владивостоке. Здесь у нас бывали Тимир Алексеевич Пинегин и Федор Шутков — олимпийские чемпионы 1960 года в Неаполе. Приехал и Александр Дмитриевич Чучелов, которому тогда было 32 года, и Валентин Григорьевич Манкин. Манкин тогда проиграл отбор, и Чучелов выступал за сборную Советского Союза.

Помню потрясающее впечатление, когда мы впервые увидели «финн» фирмы «Эльвстрем» белого цвета под дакроновыми парусами той же фирмы, когда Чучелов и Манкин ходили по акватории Амурского залива! У нас-то у всех были тряпочные, хлопчатобумажные, паруса, мы не представляли себе, что такое «дакрон».

Вот тогда волею случая я познакомился с Александром Дмитриевичем Чучеловым. Когда были сильные ветра, они уходили с Манкиным «за горизонт», а когда был слабый ветер, то здесь мы, легковесы, давали им такие бои, которые они надолго запомнили. По слабому ветру одну гонку выиграл Виталик Пельнштейн, и я выиграл одну гонку — было очень здорово состязаться с олимпийцами. Тем более, тогда еще не существовало понятия «пампинга», а мы уже работали — «насасывали» парусами.

Что отличает Александра Дмитриевича от остальных? Его удивительная скромность, чуткость и аналитический ум. Насколько скрупулезно подходит он ко всем проблемам!

Прав Виктор Потапов, который в своей статье говорит, что Чучелов делал основной акцент на молодежь. Все паруса, которые, как экспериментальные, готовил на Таллиннской верфи, он отдавал Балашову, Потапову, Заковоротному. И мы втроем фактически составляли конкуренцию таким асам, как Виктор Козлов, Виктор Гурьянов, Голубков, и очень здорово ходили. Поскольку все мы были практически одногодки: я — 1945 года рождения, Андрей Балашов — 1946-го, а Виктор Потапов — 1947-го, то составляли основной молодежный костяк, который по-своему относился к гонкам.

Александр Дмитриевич в 1965 году в Таганроге (еще мы тогда гонялись под тряпочными парусами) обратил на меня внимание и предрекал, что я буду в сборной Советского Союза. К тому времени я уже два раза выиграл зону Дальнего Востока и Сибири.

Юра Дегтярев, будучи в Новосибирске, дважды приезжал сюда и показывал такие элементы открывания, которые не были нам доступны (он висел на парашютных стропах, да и все такое...). А Александр Дмитриевич это подмечал.

Александр Дмитриевич был тогда очень уважаемый человек, особенно молодежь. Наша плеяда молодых фактически дала толчок развитию класса «финн». Старики «отстреливались», а мы наступали. И были тогда такие случаи, когда мы уже «проседали» — защищали дипломы (это значило — не поехать на «Балтику» и пропустить зачетную регату, стало быть, автоматически выбыть из Сборной Советского



Союза: зачетными были три четверти гонок), а Александр Дмитриевич помогал. Помню такой случай в 1971 году. Он мне говорит: «Не переживай! Езжай — получишь диплом корабела, и приедешь — я тебе дам такой парус, с которым ты всех пройдешь!» И действительно: перед Кильской регатой я на отборочных гонках на его парусах пришел три раза первым! Там все сборники хватались за голову: «Опять Заковоротный попадает в сборную Советского Союза».

Это все — Александр Дмитриевич.

И вот Потапов говорит про регату 1967 года со штормовыми ветрами — та «Балтика» вообще ревущая была: Демин утонул, сам Виктор чуть не погиб — его Евгений Павлович Кузнецов спас; он в телогрейке был, его через скулу перевернуло, это как раз тот случай, который он описывает. А мы гонялись тогда очень здорово — на одном дыхании, и Александр Дмитриевич нас очень поддерживал. У меня не было лодки. А он говорил: «Приезжай, вот тебе экспериментальная лодка — «финн» №784. У него скулы выбраны — будет идти на полном курсе как подводная лодка — полметра над палубой будет воды. Но зато ты в лавировку здорово пойдешь. Я в Пирита переворачиваюсь после гонки, когда Бердаш «флагом» (развязал узел, выпустил шкоты, отпустив паруса) шел, сидя на корме, и как флюгер, в Пирита зашел. А меня вместе с Борулькой — украинцем, который сделал 6 поворотов «фордевинд» на одной волне на «Летучем Голландце», как баскетбольный мяч, закинуло в Кихнуень — в эту впадину, и я два с половиной часа проталкивал новенький экспериментальный «финн» в Пирита, чтобы его не дай бог не разбить. Когда эстонцы вытащили лодку, я уже

был никакой, но «финн» спас. На что Александр Дмитриевич сказал: «Ну, ты даешь, елки палки! Сам чуть не погиб, но «финн» спас!»

Вот такие у нас были взаимоотношения. Я очень рад, что Александр Дмитриевич в полном здравии встречает свой 80-летний юбилей, и очень хорошо, что Ассоциация яхт класса «Финн» решила отметить выдающегося финниста, который многим дал дорогу в сборную Советского Союза (тогда не было градации — мы все были как одна семья), и благодаря усилиям которого у нас столько олимпийских медалей в классе «Финн». Конечно, обидно, что мы упустили эти традиции — англичане, американцы, хорваты с французами и испанцами это дело подмяли под себя, но я думаю, что с таким отношением и рвением, как это делает у нас Ассоциация яхт класса «Финн», если мы так будем развиваться, мы свои позиции восстановим.

Про Александра Дмитриевича могу еще сказать следующее: трудно что-либо добавить к словам Виктора Потапова, но нас — Балашова, Потапова и Заковоротного, — конечно, создал и поддержал он, будучи в экспериментальной верфи конструктором парусов. Ведь у нас не было тогда возможности иметь хорошие паруса. Вот и Зарослов тогда пробился, и молодежь — она, конечно, была поддержана чутким отношением мастера.

Желаю здоровья, удачи, долгих лет жизни, и хочется, чтобы Вы, Александр Дмитриевич, были почетным гостем соревнований Open Russian, которые состоятся и в этом году, и в следующем. Потому что Вы нас создали, и мы должны встретиться и поблагодарить Вас за Вашу выдающуюся деятельность. ■



Первое молодое поколение финнистов-медалистов, состоявшихся во многом благодаря Чучелову А.Д.: (слева направо) Заковоротный В.Д., член сборной СССР, Потапов В.Я. — бронзовый призер ОИ 1972, Балашов А.В. — серебрянный призер ОИ 1976, бронзовый призер ОИ 1980.



ВИКТОР КОЗЛОВ: «И ПАРУСА — КАК КРЫЛЬЯ ПТИЦЫ»

Записала Нина Школьникова

Виктор Александрович Козлов — фигура в классе «Финн» в России, мимо которой нельзя пройти. Несмотря на то, что он не имеет медалей Олимпийских игр и Чемпионатов Мира, Европы, его вклад в развитие класса «Финн» в России, СССР сложно переоценить — Виктор Козлов дважды становился победителем Чемпионата СССР, входил в сборную СССР, в 1966-м году он занял 6-е место на Чемпионате Мира в классе «Финн», на нем росли другие знаменитые спортсмены, которые впоследствии принесли Олимпийские медали нашей стране — Валентин Манкин, Виктор Потапов, Андрей Балашов. В 2007-м году Виктор Александрович снова вернулся в класс «Финн», но уже в категории «Мастерс» и, не смотря на возраст, продолжает участвовать в соревнованиях. Более того — в 2008-м и 2010-м годах он привез для России серебряные медали Чемпионата Мира Финн-Мастерс (разряд «Легенда»).

Но Виктор Александрович примечателен не только своими спортивными результатами, но и в целом интересен как замечательный эрудированный человек. Его жизненный опыт, знания, интеллигентное поведение на воде являются очень хорошим подспорьем в воспитании молодых и более взрослых гончиков.

Мы поздравляем Виктора Александровича с юбилеем, желаем как можно дольше оставаться

с нами на воде, а Вашему вниманию представляем очерк-интервью с Виктором Александровичем о его биографии и примечательных моментах в его парусной жизни.

Годы детства Виктора Александровича пришлись 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 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.

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 относился, 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.

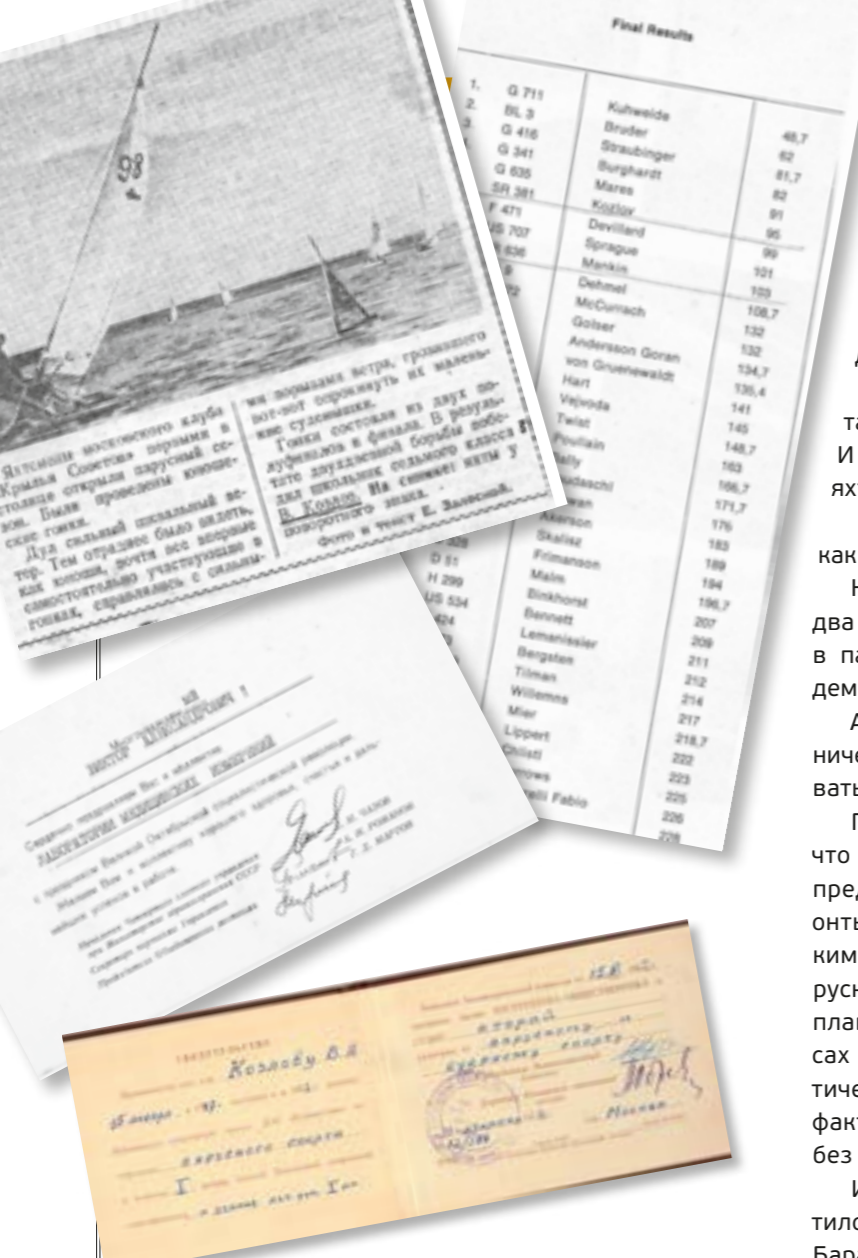
И там вскоре проводился набор для подготовки к первому физкультурному параду. Я, конечно же, записался.

Вся эта подготовка длилась месяца два. Представьте себе, первые послевоенные годы, разруха, полуголодное 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





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 Лентьев, известный в прошлом конькобежец, Он с таким азартом, так увлеченно стал рассказывать о парусном спорте. И не только о спорте. О знаменитых плаваниях, военно-морских 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 «кузбассом», 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, бескорыстием. Они все 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.

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 дозволялся. Я сидел на корме зажатым весь, боясь сделать лишнее движение.

Так у меня всегда было. Вокруг первого шага — немыслимые 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.



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.



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 конь. Прошли десятилетия, и посмотрите, как знаменитые чемпионы катаются: тем же стилем, что и я когда-то! Кто ниже садится, тот и выигрывает. Сильные ноги, большой 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 боль-

шой 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 на 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 яхтсмена. 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, температура, 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, из-

вестный 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 управлении, 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. Бессмысленно так участвовать в крупных соревнованиях.

Помню, в 1959 г. мы вместе с Александром Чуловым, 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 прос-ты-нях! 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 видеть. 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, сложнейшее 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 рискнуть! 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 riskовать 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 ооченел. 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 немеющей 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 замертво. И за два выходных дня восстанавливался полностью.

От скольких болезней спасли 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. ■





ВАЛЕНТИН МАНКИН — ГВОЗДИ Б ДЕЛАТЬ ИЗ ЭТИХ ЛЮДЕЙ

**«Гвозди б делать из этих людей:
Крепче б не было в мире гвоздей».**

Н. Тихонов «Баллада о гвоздях»

Манкин Валентин Григорьевич — (19.08.1938–1.06.2014) советский спортсмен, яхтсмен. Трехкратный олимпийский чемпион (в классе «Финн» — 1968; в классе «Темпест» — 1972; в классе «Звездный» — 1980). На Олимпиаде 1976 г. завоевал серебряную награду в классе «Темпест». Чемпион Европы 1973, 1978, 1979 гг. Неоднократный чемпион СССР в различных классах судов. Заслуженный тренер СССР (1984 год) Завершив свою блистательную спортивную карьеру, Валентин Григорьевич стал не менее ярким тренером. В 1988-м году он уехал из СССР в Италию, с тех пор подготовил огромное число яхтсменов мирового уровня, выступающих в разных классах и самых престижных регатах мира. Заполучить Валентина Манкина в 1988 г. в качестве тренера для своей парусной федерации было огромной удачей для итальянцев. И они этого не скрывают. Одним из первых учеников Манкина стал Лука Девоти, завоевавший серебро в классе «Финн» на Олимпиаде в Сиднее в 2000 г. У Валентина

Григорьевича тренировались практически все звезды современного итальянского паруса — Алессандра Сенси (олимпийская чемпионка и чемпионка мира), братья Сибелло (чемпионы Европы в классе 49er), а также молодые Джулия Конти, Диего Негри, Андреа Трани, Габрио Дзандона. До самых последних дней он был очень активен и работал с неугасаемым азартом, также поддерживал контакты и с российскими финнистами.

Валентин Григорьевич Манкин родился 19 августа 1938 года в Киеве долгое время жил с родителями в тесной коммунальной квартире. Отец его работал строителем, а мать заведующей в поликлинике.

Однажды, после возвращения из пионерлагеря, отец отвел Валю бассейн. Плавание пришло на смену всем увлечениям. Вероятно, в классе Манкин стал самым заядлым физкультурником. Прямо после уроков оставался на занятия гимнастической секции. Потом домой, хватив на кухне что-нибудь перекусить, бежал играть в футбол.

Парусом Валя стал заниматься, пожалуй, так же неожиданно, как свое время плаванием. Закончилась тренировка в открытом бассейне «Водника» на Трухановом острове. На соседней водной станции «Меда»

ребята готовили к плаванию яхты. Один из них, тот, что постарше, показался Манкину главным. Его Валя и спросил нерешительно: нельзя ли и мне заниматься с ними? Улыбнувшись и не задав и единого вопроса, парень предложил помочь ребятам: «Приживешься, считай, что зачислен».

То было время самого высокого подъема парусного спорта в Киеве. Нет, украинские яхтсмены не отличались выдающимися спортивными достижениями. Но была искренняя увлеченность парусом. Каждый в душе был мореплавателем, хотя не каждый в своей жизни видел море. Всего три швертбота — две «эмки» да один «Олимпик» — были тогда в хозяйстве Николая Дудника, тренера парусной секции «Медика».

К концу лета проходило первенство города. Заболел матрос на эмке Дудника, и Николай взял Валю в гонку. Заняли они шестое место. Но вскоре Дудник, оканчивающий институт, уходил с тренерской работы. Парус в «Медике» прекращал свое существование. И тогда случай привел юношу в лучшую парусную секцию Киева. Группировалась она на водной станции ДОСААФ. Тренером был Сергей Машовец. То был человек, в лучшем смысле свихнувшийся на парусе.

Навсегда Валентин Манкин запомнил свой первый выход на «Олимпике» в летний день 1954 года. А в 1955 году он окончил вечернюю школу с серебряной медалью и поступил в строительный институт на вечернее отделение факультета.

Первыми большими соревнованиями Манкина был чемпионат страны 1956 года в Таллине. Тогда он увидел море, увидел «Финн». Все было тогда в новинку, все впервые. Валентин присматривался ко всему. Домой вернулся с девятнадцатым местом и с дневниками, заполненными эскизами, расчетами. Он донимал расспросами всех, к кому только мог подступиться.

Весной 1957 года, посоветовавшись с Машовцом, Манкин стал заниматься академической греблей. Сам не заметил, как постепенно увлекся. Прошло два ме-

сяца, и вдруг его совершенно неожиданно послали на первенство страны в Москву — больше некого было выставить в одиночке.

В этих единственных в жизни гребных соревнованиях Валентин не просто увидел знаменитых мастеров. Стартовал вместе с ними! В предварительном заезде — с В. Ивановым, в утешительном — с А. Беркутовым...

С 1959 года началось производство лавсана и было разрешено выступать под синтетическими парусами. Началась погоня за фирменными парусами. Даже на первенство города, даже гонщику, который не научился как следует управлять яхтой, считалось зазорным выйти под «тряпками». У Манкина в те времена были паруса, как у большинства, хлопчатобумажные. Синтетический парус имеет преимущество. Прежде всего, он жестче, не вытягивается от ветра, его форма не зависит от капризов погоды. Как же нейтрализовать это преимущество? Валентин купил стеариновые свечи, растопил их и начал пропитывать этой смесью свой парус. Покрывал стеарином, гладил. Давал застыть и снова начинал все сначала. Парус становился жестким, блестящим. Под ним он и выступал на чемпионате страны в Одессе в 1959 году. Тогда и получил свою первую золотую медаль.

Следующий год — олимпийский. Валентин мечтает поехать в Рим, хотя еще ни разу не стартовал в международных регатах, если не считать победную Балтийскую 1960 года, на которую, впрочем, тогда редко приезжали именитые гонщики. Чемпионат страны выигрывает Чучелов, он и отправляется в Рим.

В 1961 и 1962 годах Валентин Манкин выигрывает первенство страны. Но международные старты продолжают оставаться для него закрытыми. Лишь в 1963 году впервые принял участие в соревнованиях за границей — в знаменитой Варнемюндской регате. Знаменита она тем, что всегда собирает много сильных гонщиков, особенно в классе «Финн», очень популярном среди хозяев регаты.



Попав в компанию сильнейших «финнистов» мира, Манкин увидел свои просчеты в тактической подготовке. Он понял, что нужно коренным образом менять систему тренировок: отрабатывать отдельные элементы, создавать искусственные ситуации и искать из них более рациональный выход. А для этого необходимо было собрать группу из одинаковых по качеству судов. И работать вместе с этой группой.

У яхтсменов линия старта на воде не очерчена. Обозначен лишь створ между двумя знаками, величина которого колеблется от нескольких десятков метров до сотен. И вот этот створ всегда является ареной интереснейшей борьбы. Дело в том, что не все части арены равнозначны. В зависимости от силы и направления ветра ценность приобретает то пространство у верхнего знака, то у нижнего. Очень редко выгодной бывает позиция по центру. Все яхтсмены стремятся занять лучшее положение. Тот, кто впереди, имеет чистый ветер. Идущему сзади достается так называемый отработанный, пришедший к нему из парусов соперника.

Нелегко так рассчитать время, чтобы яхта оказалась в створе точно в нужный момент. Причем желательно, чтобы она брала старт с разгона, на скорости. Вот это-то умение взять старт с разгона и отрабатывал Валентин с ребятами на Матвеевском заливе. Для этого нужно было научиться и усовершенствовать умение быстро набирать скорость, мгновенно останавливаться и соскальзывать вбок. Учитывать ветер, течение, направление курса. Воспитывать в себе чувство времени и чувство створа.

А ситуация предолимпийского лета 1960 года повторилась в 1964 году. Причем в еще более жестком варианте. Снова Манкин с Чучеловым были претендентами на участие в Олимпийских играх. И снова перед ними были поставлены жесткие условия: каждый старт — отбор. А это значит — ни малейшего послабления себе на протяжении целого сезона.

Когда окончательно решался вопрос, верх взяло то, что у Чучелова был большой опыт международных стартов, в том числе «серебро» Рима. В 1964 году Манкин выиграл Черноморскую и Балтийскую регаты, занял четвертое место в «Золотом кубке». На первом для себя чемпионате Европы Валентин уступил только Демелю. Манкину первому среди яхтсменов присвоили звание мастера спорта международного класса. В 1965 году он становится призером европейского чемпионата.

В 1967 году «Золотой кубок» в классе «Финн» — это неофициальное первенство мира — разыгрывался в Ханко. Участвовало в нем более полутора сотен спортсменов. Манкин стартовал на своей старой боевой яхте «Финн-636» — «Эскимо». По сумме семи гонок у Валентина был лучший результат, но с выбросом худшей гонки он оказался вторым. Это было самое удачное соревнование Манкина на первенстве мира.

Все ближе XIX Олимпийские игры. Основные конкуренты нашего яхтсмена — Раудашль, Кувайде, Брудер, Аккерсон, Демель... У каждого гораздо больший опыт выступлений в крупных международных соревнова-



ниях. К тому же — удачных. Кувайде — трижды чемпион мира и победитель XVIII Олимпийских игр. Раудашль — чемпион мира и Европы. Демель — Европы.

Валентина же продолжали считать гонщиком сильного ветра. А в Акапулько обещаны тихие ветры, значит, нужно овладевать хождением в таких условиях. В тихий ветер огромное значение приобретает вес яхты, а, следовательно, и вес самого гонщика. Каждый лишний килограмм — это потеря в скорости, а значит, преимущество соперника. И пришлось за целый год до Олимпиады сесть на строгую диету. Готовился к тихим ветрам Манкин и тактически.

Отработка стартов была в том сезоне главной его целью. Акапулько-68 засвидетельствовало, что она достигнута. Во всех гонках Валентин уходил со старта в лидирующей группе. А между прочим, «Финнов» на Олимпиаде было больше, чем лодок любого другого класса, — 37. Валентин Манкин вспоминает в своей книге «Белый треугольник» о своей первой Олимпиаде: «Сколько их уже было, первых гонок в самых ответственных регатах! И все-таки такой первой, как завтра, не было. До самого вечера выискивал себе дела. Не столько по необходимости, сколько для того, чтобы меньше думать о завтрашнем дне. За работой всегда успокаиваешься. Нароботавшись, лучше спишь. А спокойный сон был необходим.

14 октября проснулся рано. Взвесился — 80 килограммов. Все-таки многовато, хотя и похудел на 10 килограммов. Ничего, отъемся после Олимпиады. Сделал зарядку. Включил проигрыватель. Это у меня уже



вроде ритуала — когда волнуешь, нужно послушать любимые пластинки. Сразу создается привычная атмосфера, как на всех регатах. Да, собственно, чем эта регата отличается от других? Те же соперники, только их меньше, чем на «Золотом кубке». У всех одинаковые лодки. Постепенно успокоился и ушел в яхт-клуб. Дуглас уже расчехлил лодку и теперь драил палубу. Вместе вооружили судно. Мальчишка протянул мне термос воды с лимоном.

За полтора часа до старта катера потащили лодки на дистанцию. Юго-западный ветер силой до четырех баллов разогнал океанскую волну. Решил, что стартовать выгоднее левым галсом у нижнего знака. Чувствовалось, что все волнуются. Нервы напряжены. А я продолжал про себя настраиваться на то, что это обычная международная регата, каких было не один десяток и еще не один будет. Заметил, что спортсмены боятся стартовой линии, держатся от нее на приличном расстоянии. Я зашел между основной группой и стартовым створом. Так, пожалуй, все опоздают. Разогнал яхту, набрал скорость и вместе с выстрелом пролетел через стартовую линию.

Начал неплохо. На первый знак вышел пятым. Лодка шла хорошо, плавно. Постепенно обогнал еще двоих и финишировал третьим. Первым пришел француз Сория. Ну, этот не соперник, так что его победа не мешает. Все основные конкуренты оказались позади. Да, пока прогнозы на тихий ветер не оправдывались. И все же один день еще ни о чем не говорит. Когда соседи по комнате пошли ужинать, остался один: ре-



шил все-таки держать вес. А наутро ветер усилился до пяти баллов. И чего голодал?

Стартовал снова удачно, но ход у лодки неважный. Почти сразу после старта лопнул ремень от крена с правого борта. И теперь, чтобы откренивать яхту, нужно было держаться ногой за острый, треугольной формы пластмассовый бимс. Почти всю дистанцию шел четвертым, а финишировал пятым. Победил австралиец Джеймс. Но на этот раз рядом были и Раудашль, и Брудер. Брудер подал протест на американца, который во время огибания знака навалился на него. Между прочим, и накануне американец был не безгрешен: навалился на буй. Да, после дисквалификации ему вряд ли светит место в первой десятке. Пока спортсмены разоружались, прошелся по берегу, посмотрел центровку мачт. У всех больше. Придется немного увеличить наклон, запрокинуть ее назад. Посмотрим, что это даст.

За ночь ветер стих. Наконец-то два балла. Вот тебе и на! Обрадовался тому, что ветер затих? Да, обрадовался, ведь настраивался почти на штиль. И теперь сразу почувствовал себя увереннее. Зато у экипажа «Летучего голландца» настроение упало. Рвалов с Пильчиным не любили тихого ветра, да и собственный вес их никак не настраивал на оптимистический лад: слишком великоват.

Взял старт у нижнего знака. Снова пролетел условную линию вместе с выстрелом. В этот день получалось все. Яхта повиновалась малейшему моему движению. Казалось, даже мысли. Все знаки огибал

первым. Лишь через две минуты с небольшим финишировал после меня второй яхтсмен.

В эту ночь спал совершенно спокойно. Перед сном соседи по комнате не издевались уже надо мной по поводу объявленной голодовки — ветер все-таки стих! Стих и, кажется, не собирался пока усиливаться. Во всяком случае, 17 октября. Долгим показался путь за катером. Вчерашняя победа придавала не то чтобы желание бороться — его всегда хватало, а какого-то азарта, что ли. Прыгали за катерами маленькие верткие «Финны». Пекло солнце. Даже небольшой встречный ветерок не охлаждал. Вот и стартовая зона. Катера отошли. Остались одни яхты. Ветер совсем слабый. Такой же, пожалуй, как и накануне. Значит, и стартовать надо так, как накануне. И повнимательнее следить за теми, кто выходит в лидеры. Четвертая гонка должна уже внести ясность.

Со старта рванул хорошо. Так и держался всю дистанцию в первой пятерке. Тут же были и Раудашль, и Альбарелли. Пока мы еще не контролировали друг друга. Просто старались как можно удачнее провести гонку. На последнем знаке Раудашль был впереди меня. Оставалась последняя финишная лавировка. В лавировке Хуберт особенно силен. Ну что ж, попробуем сразиться «на его поле». Ага, дружок, это тебе не Аттерзее. Тут мы все не дома. Чуть-чуть, но все-таки опередил. Есть еще один первый проход.

Что же у меня перед днем отдыха? Третье, пятое, два первых. Ничего, жить можно. У Хуберта несколько хуже, но впереди еще три гонки, и, очевидно, именно с Хубертом придется драться до конца. Старательно зарисовал в дневнике свою финишную лавировку. Пригодится. Снова два балла. Снова палит солнце. Выбирая место на старте, все время поглядываю, а где Раудашль. Мне важно не выпустить его вперед. Конечно, желательно и самому прийти поближе к первым, если уж не удастся первым.

Слабый ветер выматывал ужасно. Яхта моментально реагировала на любое неловкое или резкое

движение потерей хода. Поэтому приходилось все время сидеть на корточках, амортизируя каждое свое движение. Ноги уставали, но эта усталость стала уже привычной. Нет, она не переносилась легче, но к ней легче было притерпеться. Да к тому же мысли были заняты гонкой и Раудашлем.

Я шел первым, Хуберт вторым. Когда до финиша остался последний круг, Раудашль резко повернулся в море. Я понимал, что курс явно невыгодный. И все же, предупреждая возможные случайности, пошел вслед за ним. Не дать Хуберту ни в коем случае финишировать раньше! Пока мы гонялись друг за другом, первым окончил гонку швед Аккерсон. Я был вторым, а Хуберт, выбираясь из своего невыгодного положения, лишь четвертым. Хорошо еще, что я не слишком увлекся и только чуть-чуть проконтролировал его.

Вот когда по-настоящему почувствовал, до чего же устали ноги. Уселся в яхте со всеми мыслимыми удобствами. И быстренько в уме подсчитал, каково положение после сегодняшнего дня. Я остаюсь первым. Хуберт отстает, но ненамного. Значит, назавтра задание то же: пройти получше и не выпустить Раудашля.

Вечером Игорь Николаевич долго возился с моими ногами — массажиста с нами не было. Под его сильными, ловкими руками боль затихала. Казалось, он выталкивал ее из мышц. И снова утром два балла. И снова ясное небо. Задание определено. Составлен в уме план гонки. Кажется, все в порядке. Так почему же нервничаю? Пытаюсь, пользуясь старыми приемами, уговорить себя: обыкновенная гонка, обыкновенная регата... А подсознательно сам же себе возражаю: и гонка не обыкновенная, и регата... Сегодня может все решиться...

Нас с Хубертом разделяет двадцать очков. Если после окончания сегодняшней гонки разрыв даже уменьшится наполовину, все равно я победил. Следовательно, снова контролировать Раудашля. Других соперников практически нет. На худой конец можно



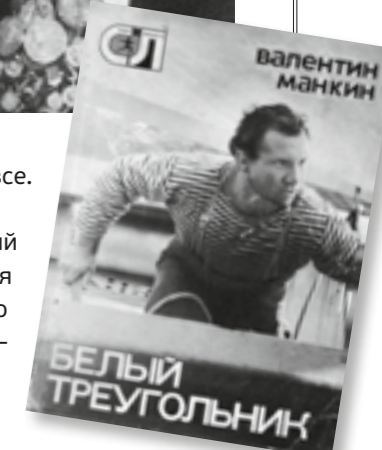
даже проиграть Хуберту, но немного, чтобы мое преимущество сохранялось по сумме минимум на десять очков. Все ясно, все просто. А на самом деле ох как не просто...

Прямо с самого старта начал контролировать Раудашля. А тот чувствовал это и пытался всеми силами уйти из-под моей опеки. Хуберт отваживался просто на невероятные маневры, и я повторял их вслед за ним. У меня на яхте не было компаса — полагаюсь на себя, на свое чувство пространства. Но если бы компас был в этой гонке и если бы он мог зафиксировать, как видеолента, все изменения курса, его записи нелегко было бы расшифровать, пользуясь только здравым смыслом и знанием направления ветров и течения.

Раудашль всеми силами уходил от поражения. А я шел к победе. Представляю, как хотел мой соперник к своим титулам чемпиона Европы и мира добавить последний, недостающий — олимпийский. И чем ближе к концу подходила гонка, тем явственнее ощущал он, что здесь, в Акапулько, ему уже не удастся это сделать.

На последней лавировке Хуберт снова, как и накануне, резко повернул в явно невыгодную сторону. Надеялся, что хоть так сбросит меня. Сцепив зубы, я силой заставил себя повторить маневр Раудашля. Понимал, что проигрываю на этом гонку. Но твердо знал, что, не выпуская соперника из-под контроля, выигрываю эту регату.

Финиш был точной копией предыдущего. Я — второй, он — четвертый. Все. Победа. Все? Победа? Вот так просто и буднично? А может быть, нет? Снова считаю в уме. У меня приходы — третий, пятый, два первых, два вторых. У Хуберта — двадцатый, два третьих, три



четвертых. Нет, на самом деле все. В седьмую гонку можно не идти».

В 1969 году Международный парусный союз внес изменения в олимпийскую программу. Было введено два новых класса — «Темпест» и «Солинг». И Манкин принимает решение перейти на «Темпест». В том же году началась его служба на Черноморском флоте — Манкин стал окончательно морским человеком. В Киле в 1970 году он с Володей Витюковым занял второе место, проиграв 0,1 балла французскому Трощелю. Но на чемпионате мира в Киброне они оказались только десятыми.

Следующий, 1971 год, как и прошлый, начался Кильской регатой. И снова — второе место. Только в экипаже



был уже другой шкотовый — Евгений Калина, бывший рулевой «Летучего голландца». С Калиной они тоже продержались вместе только сезон. Евгений не хотел чувствовать себя только шкотовым. В олимпийский сезон Манкин входил Виталием Дырдырой — офицером, преподавателем Киевского высшего военно-морского политического училища. Виталий сам ходил на «Финне», но согласился стать матросом, поняв, что это нужно для дела.

Регата Олимпийских игр 1972 года проходила в Киле. Киль встретил штилем. Манкин вспоминает:

**ГУС МИЛЛЕР (Gus Miller), США,
один из старейших финнистов США,
участник Олимпийских игр**

Впервые я встретился с Валентином Манкиным в 1976 году в Кингстоне, на олимпийской регате, где он гонялся на Темпесте. Нас познакомил Андрей Балашов. А Деннис Коннор, который случайно на берегу столкнулся с Манкиным, сказал ему тогда: «Я тебя обойду». В следующий раз, когда я увидел Денниса на воде, он шел за Манкиным в его ветровой тени. А Манкин летел полным ходом, как будто он был на Финне. В итоге Манкин взял на той Олимпиаде серебро, а Деннис — только бронзу. Валентин любил парусный спорт и учил этому других. Однажды в Таллинне в гостинице Спорт наши номера оказались рядом. У него на столе лежала стопка тетрадей, где были выписки из журнальных статей о парусных гонках, которые он делал в течение многих лет. Но самое интересное не это, а то как он мыслит. В основном, он гонялся интуитивно, но то, что требовало систематизации, как например, правила гонок, откладывалось у него в голове причудливым геометрическим узором. Насколько он был сильным и волевым? Как-то он рассказал мне историю, сразу после того как сошел лед, он вышел на воду на одно из подмосковных озер. И идя полным курсом, он перевернулся, сумел быстро поставить лодку, но не смог поставить руль, и снова перевернулся. Вскоре он понял, что если останется в воде, то умрет от переохлаждения, и поплыл к берегу. Расстояние составляло около 200 метров, нашел на берегу чью-то дачу, влез туда и развел огонь, чтобы согреться и высушиться. После этого полным курсом он всегда шел очень осторожно. В Мексике Манкин завоевал свое первое олимпийское золото в классе «Финн», точно зная, как переделать верхушку мачты «Финна», которая досталась ему по жеребьевке. К тому времени, как остальная часть флота выяснила, что он сделал, гонки уже подходили к концу, и он слишком далеко оторвался ото всех, чтобы его можно было догнать.

«Ветер, он и тактику диктует. Конечно, тактика не самоцель, а средство для выполнения какой-либо задачи. После двух первых гонок олимпийской регаты в Киле некоторые меня упрекали: риска, мол, у тебя маловато. И верно — не собирался я рисковать без нужды. Хорошо, если повезет и вверх взлетишь, а если вниз упадешь — что тогда? Ведь дело не только в тебе, в твоём личном успехе — команду подведешь! Я же знаю: придерживаясь «золотой середины», при моем опыте почти всегда можно в шестерку лучших войти, очки команде принести. А когда основа заложена, когда видишь, что есть возможность для обоснованного риска, тогда рискуй! У нас в Киле так было в двух гонках — в третьей и шестой. Начальную мы выиграли, хотя шли как в аквариуме — кругом зелень, водоросли откуда-то ветром нагнали; после второй стали лидерами. А вот если бы рисковали в седьмой гонке, то провалились бы.

Парадоксально, но факт: шедшего вслед за нами англичанина Алана Уоррена устраивала в заключительной гонке не только победа, но и... проигрыш нам, при условии, что мы вместе с ним не попадем в шестерку. В зачет худшая гонка не идет, и по очкам он мог оказаться впереди нас, выиграть золотую медаль. Уоррен долгое время лидировал в олимпийской регате. Газеты писали о нем как о наиболее вероятном чемпионе. Но в предпоследней гонке англичанин вынужден был уступить первенство нам. Это так сильно его расстроило, что он забыл о честной борьбе. Один из любимых моих писателей Эрнест Хемингуэй, хорошо знавший спорт, как-то заметил: «Спорт учит честно выигрывать. Спорт учит с достоинством проигрывать. Словом, спорт учит всему — учит жизни». Уоррен, вероятно, забыл, что проигрывать нужно с достоинством. Он взял да и подал вдруг протест на нашу яхту: мол, она норвежцу старт помешала брать. Сам норвежец весьма удивился, узнав об этом. Решил я поговорить с Уорреном, искал, искал — не нашел. Он, оказывается, прятался от меня: стыдно ему было. Протест есть протест. Пошел я в судейскую коллегию. Один, без переводчика. И по-английски говорю примерно следующее: «Я выступаю на международных соревнованиях много лет. Провел свыше тысячи гонок. Ни разу протеста не подавал и на меня не было подано. Это первый такой случай. Как Уоррен мог видеть случившееся, если он в этот момент находился в двухстах метрах от нас?» Начертил я схему старта, объяснил все, как было на самом деле. Проверили — оказалось верно. Кончилось это тем, что Уоррен взял свой протест обратно.

И вот после такого случая вышли мы на седьмую гонку. Уоррен рядом с нами. Мешает. Когда в пределах правил, когда нет. Ведь знает, что я протест не подам. Ему выгодно, чтобы мы оба «завалились». Тогда он, как алхимик, олимпийское «серебро» в «золото» переплавит. Стали и мы маневрировать. Опыт-то у меня есть: как-никак третья олимпиада! Правда, в Токио я был запасным, но гонки все видел. Через час Уоррен понял, что «ерша глотать с хвоста нельзя», —



**ВИКТОР КОЗЛОВ,
двукратный Чемпион СССР в классе «Финн»**

В 1957 году меня судьба столкнула с Валентином Манкиным на Горьковском море, на первенстве СССР. Мы с ним в последний день соревнований уединились, по душам хорошо поговорили. И честно говоря, уже на этой встрече мне была понятна моя и его роль. Я отлично понимал его преимущество, и что он готов на все для достижения цели. Так он эту линию он и держал. Я, к сожалению, в этом плане слабее и менее выносливее, но он выбрал меня в помощники, и пять лет я вместе с ним выезжал на международные соревнования, и мы взаимно друг другу помогали, понимали без всяких слов. То есть, честно признаюсь, у меня отношения с ним были просто прекрасные. Учитывая его заслуги, трехкратный олимпийский чемпион, многократный чемпион Советского Союза и так далее. Он показал нам пример трудолюбия, дерзости и выносливости. К сожалению, время идет, и совсем недавно Валентин Григорьевич ушел из жизни — великий парусник Советского Союза.

нас голыми руками не возьмешь. И придумал новый тактический ход — в сторону ушел, решил рискнуть. «Поймает» ветер — его счастье. Нет — так все равно «серебро» достанется. А нам какво? Пойдешь за ним — вместе и «завалишься». Ему это только на руку. Мы же обязательно должны быть в шестерке. Нет, не стали мы рисковать. Пошли, как все. И были третьими. Уоррен финишировал лишь восьмым. Не пришлось ему стать олимпийским алхимиком!



После вручения наград подошли ко мне местные болельщики, поздравили, попросили поближе показать медаль. А один из них спрашивает: «Интересно, сколько она весит?» «Для нас килограммов двадцать» — отвечаю. «Как так?» «Да вот так: я за регату потерял в весе килограммов десять и напарник мой не меньше». «Какое же теперь у вас желание?» — допытывается все тот же болельщик. «Хорошо выспаться».

Мы ведь спали по три-четыре часа в сутки. Во время гонок усталость как-то не чувствовали — на нервах держались. Эти восемь дней, наверное, целого года нам стоили. А когда наступила разрядка — на ходу спать хочется».

После Мюнхена Виталий Дырдыра возвратился на «Финн». Манкин снова занялся поисками шкотового. Вадим Акименко парусным спортом занимался уже несколько лет, хотя никаких достижений на его счету не было. Студент института физкультуры. Главное, что тогда понравилось Валентину, это его рост — под два метра. В 1973 году Манкин наконец завоевал звания, о которых так долго мечтал: он становится чемпионом мира и Европы. Но в 1974 году по различным причинам он не принимал участия в гонках.

Все шло по плану, и вдруг, когда Манкин брал Вадима в экипаж, он поставил перед ним два задания личного плана: окончить до Олимпиады институт и не жениться. Институт он окончил, а второе требование показалось ему слишком уж суровым. Ждать несколько месяцев, пока пройдут Игры, он не захотел. И, катаясь на водных лыжах с молодой женой, неудачно «приземлился», выходя на берег. В результате получил сотрясение мозга. И это накануне Олимпиады! Врачи усиленно лечили Акименко и поставили-таки его на ноги.

Еще один отрывок из книги Валентина Манкина: «Первая гонка. Тихий ветер. Спокойная гладь озера Онтарио. Мое третье олимпийское утро. Знакомые предстартовые хлопоты. Здесь не Анапулько, здесь



не нужно ждать, пока буксир вытащит твою яхту на дистанцию. Здесь все ближе, все проще и труднее. Поглядываю на высокие берега. Что-то сорвется с них? Когда? В чьи паруса?

Сразу со старта мы с Коннером оторвались ото всех и повели борьбу между собой. Мне повезло больше. А на следующий день точно так же ушли от всех Коннер и Альбрехтссон. Ветер усилился до среднего, и швед шел первым. Наш «Темпест» — четвертым.

В третьей гонке яхта Коннера развила просто невиданную для тихого ветра скорость. Даже не мешало ей то, что шкотовый весил под сто килограммов. «Темпест» будто летел над волнами. Но его все же смогли опередить испанцы и шведы, а мы снова были четвертыми. В последний день перед перерывом одна за другой пересекли створ яхты Мареса, Альбрехтссона и наша.

Перерыв в регате, так считается, предоставляется для отдыха. Но напрасно искали бы вы в этот день отдыхающего яхтсмена. Одни колдуют над своими лодками, другие сидят за расчетами — все заняты делом. Остается меньшая часть соревнований — три гонки, но, как правило, именно они решают судьбу регаты. Поэтому и готовятся гонщики к ним очень тщательно. Анализируют проведенные, выясняют, где ошиблись, сравнивают себя с соперниками, выискивая, где кто оказался удачливее и почему. Намечаются задания на оставшиеся дни.

Яхтсмены работали, а ветер, кажется, на самом деле решил отдохнуть. Не проснулся и тогда, когда судьи давали старт пятой гонке. Еле-еле пошевеливал паруса, менял направление. Мы даже финишировали

под спинакером вразрез со всеми правилами. Записали в свой актив второй приход. Шведы и американцы — в конце десятки.

Но общие результаты после пяти гонок были настолько плотными, что никого нельзя было назвать явным лидером. Лишь шестой день кое-что прояснил. Мы финишировали третьими и обеспечили себе медаль. Но какую? У Джона шансы были лучше. Теоретически его можно было обойти. Для этого нам нужно было не только выиграть последнюю гонку, но и опередить Джона на четыре места. Практически осуществить такое, да еще когда в соперниках Альбрехтссон, очень сложно. И мы не смогли этого достичь. Случилось все наоборот. Джон был первым, мы — пятыми.



На пьедестале стояли втроем, как и мечтал Коннер, но несколько в ином порядке. Золотую медаль получили шведы, мы — серебряную, американцы — бронзовую. Уве Марес стал четвертым, а Милоне — пятым. Огорченные неудачей англичане — Уоррен занял четырнадцатое место — после финиша подожгли свой «Темпест», и он, пылающий, пошел на дно. Так они расправились чуть ли не с единственной в стране лодкой класса «Темпест».

После Монреаля «Темпест» был исключен из олимпийской программы. На парусе яхты Манкина появилась звезда. В новом классе «Звездный» шкотовым у него стал Александр Музыченко. За те четыре года, что «Звездник» не имел олимпийского статуса, в СССР практически погубили все яхты этого класса. Полной растерянностью обернулось возвращение «Звездника» на дистанцию Олимпиад. Еле разыскали для Манкина одну-единственную яхту, ту, на которой Борис Будников выступал в Киле в 1972 году. Даже в 1979 году на старт всесоюзных регат выходили считанные «Звездники».

В Киле в 1977 году на чемпионате мира Валентин Манкин стал пятым. И это был успех. Ведь в первом чемпионате на «Темпесте» он был только десятым. Тем более соперники все опытные, настоящие морские волки. В те недолгие годы, когда «Звездник» был исключен из олимпийской программы, большинство из них пытались найти счастье в других классах, но и свой основ-

ной не оставляли. И как только «Звездник» вернули на олимпийскую дистанцию, все они тут как тут!

И второй сезон в новом классе складывался неплохо, хотя начался очень неудачно. В марте Валентин сломал ногу. Так с гипсом он и поехал на регату во Францию. Семь суток в машине за рулем до Марселя, а там сразу гонки. Без посторонней помощи не мог забраться в яхту, со временем, правда, наловчился. И на весеннем чемпионате Европы в Италии выступал в гипсе. Даже в июле в Киле на традиционной регате ходил еще с палочкой. Все три соревнования выиграл, хотя почти не тренировался.

В сентябре 1979 года Валентин Манкин снова выигрывает чемпионат Европы. За ним оказались итальянцы Скала и Горла. И вот старый знакомый город Таллин, принимавший олимпийскую регату 1980 года. Основное соперничество в классе «Звездный» развернулось между двумя опытнейшими яхтсменами Манкиным и Раудашлем. Первую гонку выиграл Хуберт. Во второй Валентин берет реванш и выходит вперед. В третьей гонке Манкин неудачно делает первую лавировку, и на финише лишь пятый. Теперь с австрийцем его разделяли какие-то 0,7 очка.

Решающей стала четвертая гонка. Манкин — первый, а Раудашля дисквалифицировали, и на второе место вышел итальянец Горла. В пятой гонке, несмотря на яркое солнце, дул сильный ветер. Но трудность

была не в силе. Ветер дул в одном направлении и заставлял работать на мастерстве. В финишном створе в споре с Хубертом Раудашлем наш яхтсмен выиграл 18 секунд.

Правда, досрочно выиграть Манкину не удалось — победу принесла последняя седьмая гонка. Сразу после победы Валентин позвонил домой. «Неужели первый?» — выдохнула жена. А дочь Ирина, наоборот, восторженно воскликнула: «Я же знала, я была уверена!»

Дочь, кстати, решила поддержать семейные традиции Манкиных и окончила строительный институт. «Великолепной легендой парусного спорта» — назвал Валентина Манкина после окончания Олимпиады президент Международного союза парусного спорта Беппе Кроче.

ИНТЕРВЬЮ ВАЛЕНТИНА МАНКИНА ЖУРНАЛУ YACHT RUSSIA, АВГУСТ 2012 ГОДА

YACHT Russia: Всем известно, что вы стартовали в парусном спорте по современным меркам довольно поздно — в 15 лет, но добились выдающихся успехов...

Валентин Манкин: Да, сейчас обычно начинают лет в 10–11. Я пришел в парус в 15 лет и считаю, что, если бы начал раньше, было бы только хуже. Почему?

ЛЕОНИД КЛЯЙМАН:

На 76 году оборвалась жизнь великого спортсмена, легенды мирового и советского парусного спорта Валентина Григорьевича Манкина. Ушел из жизни трехкратный олимпийский чемпион, серебряный призер олимпийских игр, многократный Чемпион мира и Европы, многократный чемпион Советского Союза, заслуженный мастер спорта, заслуженный тренер Советского Союза. Ушел из жизни в борьбе со страшной неизлечимой болезнью, до последней минуты думая о главном в своей жизни — о парусе! Все последние годы, борясь и надеясь, он просил Бога только об одном — дать ему еще немного времени для того, чтобы еще чуточку поработать, успеть еще чему-нибудь научиться и научить, еще раз ощутить вкус победы, пусть не своей, но своего ученика. «Чем хорош парус?» — спрашивал Манкин и сам всегда отвечал — «Тем, что в нем можно совершенствоваться бесконечно!». И он это делал постоянно, буквально до последнего дня, и стремился передать эти знания своим ученикам. Он говорил: «В парусе нет ничего тайного, все видят твою лодку, все видят, что ты делаешь. Это можно скопировать. Но никто не может скопировать объем вложенного труда, литры пролитого пота, 1000 и более раз повторенных на тренировках действий». И именно это

Манкин сделал своим оружием, именно так он побеждал в парусе и в жизни. Память о нем, о страстно влюбленном в парус, об одержимом жаждой победы великом яхтсмене, будет жить вечно в сердцах его соратников, друзей и учеников!

Мне посчастливилось последние несколько лет быть в близком контакте с Валентином Григорьевичем. Мы часто и подолгу общались по Скайпу, Манкин очень тосковал по родному русскому языку, по возможности свободно говорить и выражать свои мысли. Очень много говорили по метеорологии и о ее применимости к кратковременным дневным гонкам, о выборе стратегии гонки в зависимости от комбинации погодных факторов. Другой важной темой были правила парусных гонок и связанные с ними тактические моменты на старте, огибании знаков, полном курсе. Затем переходили к технике взятия стартов и способам их тренировки. Казалось бы, что нового можно в этом найти? Однако, каждый раз открывались новые детали, суть правил или маневров становилась более понятной.

Когда созванивались, Манкин говорил: «Сегодня работал над фордевиндом», или: «Сегодня отрабатывал первую лавировку». Это означало, что в этот день он мысленно был в море, в уме прокручивал все нюансы того, что должно происходить в гонке, оттачивал маневры, технику, принимал решения

в зависимости от увиденного в природе или от действий соперников. Он не оставлял себя в покое ни на минуту, тренировал память, готовился к семинарам, искал пути более легкого объяснения того, что надо рассказать слушателям, только когда накатывала болезнь жаловался, что сегодня не мог работать.

В апреле 2014 года, после Йерской регаты, небольшой командой тренеров сборной команды мы приехали в Ливорно, чтобы провести 3-х дневный семинар, о котором давно договаривались в течение предыдущих полугод. И вот, наконец, мы в Ливорно, знаю, что он только что выписался из клиники, звоню Валентину Григорьевичу, слышу только тихое: «Приходи...».

Он встретил меня, опираясь на две палочки, с трудом дыша, и начал давать инструкции как мне завтра завести его машину и повезти его в наш отель, чтобы он читал семинар. «Я же обещал, я должен это сделать!». Какой семинар в таком состоянии! В общем я еле его уговорил провести семинар дома, нас всего пятеро, мы тут легко поместимся... Он согласился. В течение трех дней мы, участники семинара, наблюдали как с каждым днем, буквально с каждым часом, когда он был занят любимым делом, когда он говорил о парусе, его состояние улучшалось, голос креп, в глазах загорался огонь и крепла надежда, что ему

Потому что в детстве человек растет, развивается физически, и важно, чтобы это развитие не было однобоким. Первое мое увлечение — плавание. Еще я занимался год акробатикой, два года бальными танцами, а также гимнастикой, греблей... Но главным все-таки было плавание — это хорошая школа для развития координации, физической силы, выносливости. Благодаря плаванию я научился тренироваться, правильно распоряжаться своим временем, ставить задачи — словом, привык к спортивному режиму. Но мне не было дано стать чемпионом в нем и бить рекорды в брассе, которым я тогда увлекался. Дело тут в природных данных: у меня всего лишь 42–43-й размер ноги, а надо было иметь 45-й.

Я играл также в водное поло. Но и тут возникли проблемы: если бы у меня, например, пальцы рук были на 2 см длиннее, то я мог бы стать успешным вратарем. И вот как-то раз я шел убитый горем после матча, в котором мы проиграли со счетом 1:15. Он проходил на Днепре, потому что бассейн был закрыт. Шел и думал, что делать. И тут увидел ребят, которые чинили лодку. Я решил, что это гребцы, и спросил, можно ли поработать с ними. Они разрешили и дали паяльную лампу, при помощи которой снимают старую краску с корпуса лодки, а потом сказали: «Мы парусники».

Но я все равно остался с ними. Оказалось, что это была секция ДСО «Медик», которая имела свою водную станцию. Я начинал матросом на «Эмке», в Киеве на тот

еще немного удастся поработать, еще немного принести пользы. Когда мы прощались, мы были уверены, что осенью, в конце сезона мы опять встретимся, чтобы понять куда дальше двигаться, что получилось, а что нет. Но буквально через месяц его не стало... Та встреча оказалась последней. Последний раз, когда он позвонил, сил хватило только на совет: «Найдите на сайте «Звездников» детальные описания гонок чемпионатов мира, они часто гонялись в Сантандере, раза два или три, там должна быть полезная информация...». Это он думал о гонках на предстоящем чемпионате мира в олимпийских классах, где будут разыгрываться первые лицензии на Олимпийскую регату в Рио-де-Жанейро.

Его последний выход в море состоялся 27 июня, его провожали Президент ISAF и Итальянской Федерации Карло Кроче, дочь Ирина, внук Дмитрий. Итальянская парусная общественность была представлена Александрой Сенсини, тренерами Федерации и всеми, кто был близко знаком с Валентином, как его называли итальянцы. Со стороны Российской Федерации в церемонии приняли участие Александр Музыченко, завоевавший в экипаже с Манкиным золотую медаль в 1980 году в классе Звездный и я, исполнительный директор ВФПС. По воле Манкина и его семьи церемония прошла скромно без привлечения СМИ, его прах был развеян над морем. ■



момент было 50–60 лодок подобного класса. Занимался с нами Николай Дудник, в то время студент мединститута и по совместительству тренер по парусному спорту.

Зимой мы изучали теорию, летом я ходил матросом, драил лодку, учился узлам и с завистью поглядывал на секцию ДОСААФ — там были очень хорошие яхты и спортивная атмосфера. Через некоторое время я перешел туда. Тренером там работал Сергей Машовец — человек, для которого не было жизни вне паруса, вне его романтики, вне его истории, традиций. Как он умел говорить о нем! Мы слушали, забыв обо всем на свете! Сергей Машовец остался для меня единственным тренером на всю жизнь. Он дал мне путевку в большой спорт.

Это профессионал очень высокого класса. Я и сейчас часто ему звоню, мы вместе анализируем

какие-то ситуации, нюансы, возникающие в ходе подготовки моих подопечных.

Сейчас начинают заниматься парусом очень рано, но на физическую подготовку особого внимания не обращают. Сразу рвутся к результатам, срывают нервную систему и «перегорают». На мой взгляд, начинать надо действительно в самом юном возрасте, но с другого — с романтики паруса. Необходимо прививать любовь к нему, но параллельно молодой человек должен заниматься другими видами спорта, причем с профессиональным тренером.

Я же, как уже сказал, в 15 лет умел хорошо плавать, обладал прекрасной координацией, мой организм привык к ежедневной нагрузке. Все это наработал в других видах спорта. В 17 лет я выиграл первую регату новичков в Киеве, через три года, в 1958-м, завоевал брон-

зовую медаль чемпионата СССР по парусному спорту, а в 1959 году прошел отбор на Олимпийские игры.

YR: То есть всего за четыре года вы прошли путь от новичка до самого высшего уровня в спорте?

В.М.: Получается так. В юности я и физически, и морально был готов выиграть любую регату. Чувствовал себя очень сильным. Правда, на Олимпиаду в Рим (1960 г. — Прим.) я не попал — мне не дали паспорт и визу. Как я узнал позже, кто-то отправил письмо в органы, что я якобы говорил о том, что не вернусь в Союз, если проиграю. Но я не опустил руки, окончил Киевский строительный институт, работал и ждал, когда придет мой день. И дождался, правда, через восемь лет.

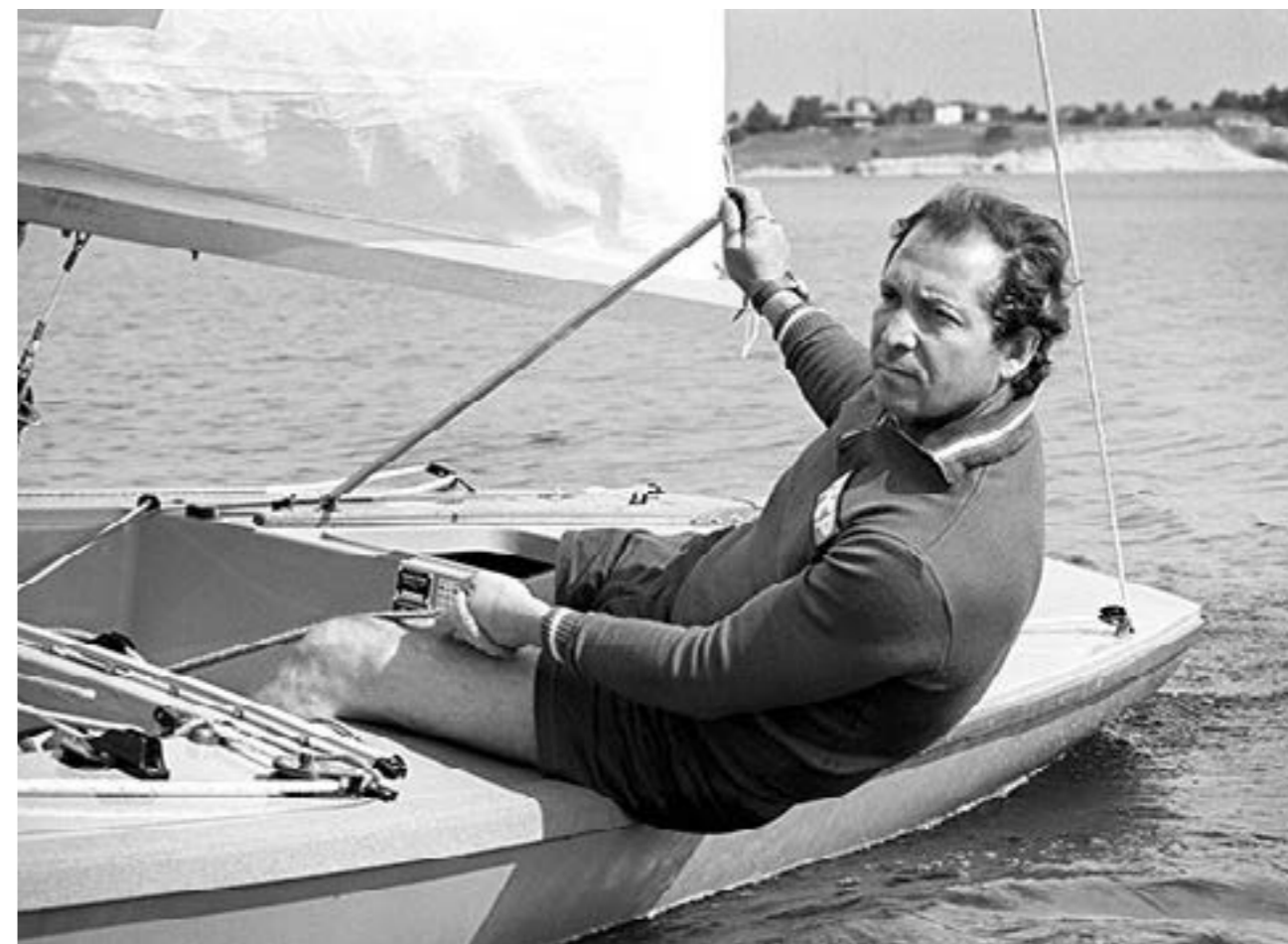
YR: Какая из олимпийских медалей для вас самая дорогая?

В.М.: Конечно, первая «мексиканская». До нее как раз и были эти восемь лет ожиданий, подготовки, сомнений. Я уже довольно долго успел поработать инженером. Мне было почти 30 лет, время на подготовку удавалось выкраивать с трудом. Но долгие годы ожиданий закалили мою нервную систему. И это очень помогло мне на той Олимпиаде, ведь она проходила в непривычных для нас условиях. В Мексике было очень жарко, вода как парное молоко. И очень слабые ветра. Яхтсмены, у которых был большой вес, в этих условиях всерьез рассчитывать на успех не могли. Когда я приехал туда, весил 90 килограммов, но по-

сле двух недель упорной подготовки мне удалось сбросить 14 кг! Первые гонки прошли при среднем ветре, мне удалось захватить лидерство, а потом, когда ветры стихли, удержать его и победить. Эта победа стала для меня итогом 15-летней работы на лодках «одиночках». Да и время то было замечательное: много вдохновляющих примеров из других видов спорта — Латынина, Шахлин, Брумель. Какие имена! Эти люди не раз преодолевали себя и многого добились.

YR: А чем вам запомнилась Олимпиада-80, 30-летие которой сейчас отмечают в России?

В.М.: Московские Игры были четвертыми в моей карьере. В 1980 году я выступал уже в классе «Звездный» вместе с Александром Музыченко. Он сибиряк, человек с сильным характером. Мы понимали друг друга без слов. В акватории Таллинского залива, где проходили соревнования, очень трудные условия, ветра там непостоянные, но этот залив был мне знаком по многим балтийским регатам. Я начал гоняться там еще в 1961 году. В Таллине существовал также прекрасный олимпийский центр. Нас окружало много друзей, которые нас поддерживали во всем. И мы не думали с Александром Музыченко об общем весе экипажа, мы искали кратчайшую траекторию движения... Я, конечно же, помню и церемонию закрытия Олимпиады-80 и до сих пор с наслаждением слушаю песню Александры Пахмутовой, которая тогда прозвучала.





YR: Вам легче было гоняться одному или в экипаже?

В.М.: Одному. Но это вовсе не значит, что мне было некомфортно с кем-то из моих партнеров по экипажу. Все они замечательные люди и выдающиеся спортсмены. Но начинал я все-таки как одиночка. Привык полагаться прежде всего на самого себя. Это помогло мне, кстати, безболезненно менять «классы». Ведь рулевой должен быть всегда примером, ведущим звеном в экипаже. Только тот рулевой, который сам добивается максимального результата, может требовать от матроса полной отдачи.

YR: Как получилось, что вы стали тренировать итальянскую команду?

В.М.: Началось все в 1988 году. Сразу после возвращения с Олимпиады в Сеуле. Я решил завершить карьеру, и мне предложили стать главным тренером сборной Союза по парусу и «в нагрузку» взять все водные виды спорта. Вот так — либо все, либо ничего. Так я стал начальником Управления по водным видам спорта Госкомспорта СССР. Но скоро наступили нелегкие времена для моей семьи — после аварии в Чернобыле у моей дочери начались проблемы со здоровьем, требовалось лечение за границей. И все сложилось удачно для меня: после успешного выступления сборной на Играх доброй воли в Сиэтле «Совинтерспорт», игравший в те годы роль такого агентского бюро почти для всех советских спортсменов, заключил контракт с итальянцами, и я стал тренировать яхтсменов итальянской сборной. Дочь мы сразу определили в одну из итальянских клиник. Потом Союз распался, и возвращаться стало, в общем, некуда. Я заключил с итальянцами уже свой контракт. Сенсини, Девоги и многие другие яхтсмены — это все ученики из моей первой группы. В ней было человек двадцать. И все они сейчас в профессиональном спорте, участвуют в крупнейших проектах, они тактики, стратеги и т.д. А я по-прежнему учитель — один подопечный вырос, беру другого. Сейчас некоторые из моих первых учеников уже сами занимаются тренерской работой, некоторые превзошли меня, и я очень горжусь этим. Я помогаю им в чем-то и одновременно учусь у них.

YR: Поделитесь секретом успеха

В.М.: Здесь не было профессиональных тренеров по парусному спорту. Это была работа по совместительству. Она и называлась даже — *accompagnatore* — «сопровождающий». Я много времени посвятил анализу мирового парусного спорта и создал свои программы, можно сказать, целую систему, поскольку хорошо знаком с другими видами спорта, заимствовал кое-что и оттуда. Я переселился в Ливорно, где был центр олимпийской подготовки. Потом, правда, этот центр закрыли, а новый так и не построили.

YR: Неужели в Италии нет центра парусной подготовки?

В.М.: Нет. Тренируемся где попало. Правда, итальянская федерация нам помогает: оплачивает все расходы — на машины, тренеров, решает многие организационные вопросы, но проблем по-прежнему немало. В частности, с «Лазером» — не выросли одиночки. Основное внимание уделялось «Оптимистам». Они интенсивно начинали заниматься в 10–12 лет, а потом, когда наступал переломный возраст, многие перспективные юниоры уходили из спорта. Сейчас мы начинаем активно работать именно с 15–16-летними яхтсменами, а «Оптимисты» не получают никаких субсидий и тренируются самостоятельно на уровне клубов.

YR: В Италии, кстати, дети рано начинают заниматься парусом?

В.М.: Да. Повторюсь, начинать ходить на яхте можно в любом возрасте, хоть в год, но интенсивные занятия, на мой взгляд, в юном возрасте противопоказаны. Ребенок сначала должен набраться сил. В Италии практически все, кто ко мне приходит заниматься на «Оптимистах», имеют почти нулевую не только теоретическую, но и физическую подготовку. Некоторые на перекладине подтянуться не могут. А что слабому яхтсмену делать на воде в сильный ветер, как он будет справляться с ним?

YR: Вы тренируете еще и яхтсменов, выступающих в классе «Звездный»?

В.М.: В прошлом году я взял еще и «Финистов».

YR: Как вам работаете в Италии?

В.М.: Я работаю и счастлив. Я занимаюсь парусом 24 часа в сутки. Для этого здесь есть все — море, лодки, ветер. И потом здесь чтят традиции. В нашей стране сломали старую систему, а это привело к хаосу во всем, в том числе и в спорте. Но я знаю, что Россия полна сил и талантов, и я верю в нее.

YR: Популярность парусного спорта в последнее время в мире растет?

В.М.: Думаю, да. Не так быстро, правда, как хочется. Раньше мы не думали о деньгах, а сейчас жизнь стала сложнее, молодежи нужна мотивация. Да и для зрителя парусный спорт по-прежнему сложен, в правилах много неясностей.

YR: Какое у вас впечатление о последнем America's Cup?

В.М.: Это состязания богатых людей, сделавших для себя парусные «игрушки». Мне понравились эти быстроходные штуки. Но это уже, конечно, не парусное соревнование, а борьба кошелев, совсем иной вид спорта.

YR: Как вы относитесь к тому, что в современном профессиональном парусном спорте путь наверх молодежи практически закрыт: несколько десятков яхтсменов кочуют из проекта в проект?

В.М.: Да, в больших проектах хозяин команды может «купить» себе того яхтсмена, которого хочет. И мне кажется, тут все справедливо. Люди, достигшие в парусе немалых профессиональных высот и посвятившие себя ему целиком, имеют возможность зарабатывать, даже будучи уже в весьма зрелом возрасте. Пусть молодежь трудится, выходит на тот же уровень, доказывает свою конкурентоспособность.

YR: Кого вы считаете яхтсменом всех времен и народов?

В.М.: Когда в 1953 году я впервые попал в яхт-клуб «Медик» в Киеве, то на стене увидел портрет Пауля Эльвстрема. С тех пор считаю его образцом яхтсмена. Для меня он идеал.

YR: А сейчас кто вам импонирует больше всего?

В.М.: Мне нравятся Роберт Шайдт и особенно Бен Эйнсли. Они выросли на моих глазах, я всегда следил

за ними. Это две звезды, которые всего добились благодаря кропотливому труду и безграничной любви к парусному спорту.

YR: Российские яхтсмены обращаются к вам за консультациями?

В.М.: Да, время от времени обращаются. Я поддерживаю связь со своими коллегами и знаю о проблемах российского парусного спорта. И всегда готов поделиться собственным опытом и помочь, когда надо. Ведь я родился в Советском Союзе. Это моя единственная Родина и то место, куда я каждый год приезжаю в отпуск.

YR: Как вы оцениваете перспективы российских яхтсменов?

В.М.: Мой совет — уделить как можно больше внимания одиночкам, например, классам «Финн» и «Лазер». Это недорогие классы, достигнув в них каких-то высот, можно без особых проблем пересесть на любую другую лодку. Это более верный путь к успеху и наименее затратный. Ну и, конечно, особое внимание нужно уделять сейчас подготовке тренеров. Сильного спортсмена может вырастить только сильный учитель. Если бы не было Сергея Машовца, не было бы и меня как спортсмена. Мне бы очень хотелось, чтобы в России появились настоящие тренеры и парусные школы и чтобы лодки были доступны по цене. Должен появиться и какой-то недорогой национальный класс. В Россию нужно верить, это великая страна, которая дала нам жизнь и заслуживает, чтобы мы ее отблагодарили. ■





ВИКТОР ПОТАПОВ — ГРОССМЕЙСТЕР ВЕТРОВ

Потапов Виктор Яковлевич (29.03.1947), заслуженный мастер спорта СССР, участник Олимпийских игр (1972, 1976, 1980), призер Олимпийских игр (1972) чемпион мира (1978, 1980) чемпион Европы (1981), десятикратный чемпион СССР, инструктор по спорту высшей квалификации команды парусного спорта ЦСК ВМФ.

ОБЫКНОВЕННАЯ ФАМИЛИЯ

И. КЛИМЧИНСКИЙ, заслуженный тренер РСФСР, газета «Спортивная жизнь России», 1978 г.

Поселок Покровское, расположенный в Подмоскowie на берегу Клязьминского водохранилища, все парусники между собой любовно называют «олимпийской деревней». В самом деле, этот небольшой населенный пункт, где проживает всего двенадцать семей, воспитал шесть выдающихся спортсменов, которые в разное время представляли сборную СССР на олимпийских регатах и других крупнейших международных состязаниях. Отсюда вышел Константин Мельгунов, ныне являющийся одним из ведущих тренеров страны, здесь выросли известные наши гонщики, неоднократные чемпионы страны Владимир Леонтьев, Борис Будников... Но даже

среди них своей необыкновенной судьбой, своими взлетами и достижениями выделяется семья Потаповых.

Глава ее, Яков Васильевич, сам в далекие довоенные годы не раз гонялся на первенстве Москвы, удивлял своей отвагой, тонким чутьем на ветер, изумительным умением угадывать «движение воды».

— У него талант, — говорили про Якова Васильевича товарищи по спорту. — Он многого добьется.

Кто знает, может, и впрямь сбылись бы эти предсказания, но грянула война и горячим тревожным летом сорок первого ушел Яков Васильевич на фронт. Вернулся он в сорок третьем — без ноги.

— Как будем жить дальше? — спросил у жены своей Марии Григорьевны, прижимавшей к груди двух сыновей — шестилетнего Володю и четырехлетнего Валентина.

— Зачем гадать? — ответила она. — Вон под горой родной яхт-клуб. Он нас в обиду не даст.

Мария Григорьевна работала там уборщицей, а Яков Григорьевич устроился вскоре здесь же заведующим складом. Так его должность именовалась официально. Но никто не называл Потапова-старшего иначе как «боцман». С уважением, с достоинством. Потому что не было такого дела, которого бы не знал и не выполнял Яков Васильевич.

Влюбленные в свое дело, Потаповы с раннего утра и до глубоких сумерек пребывали в яхт-клубе. И возле них были их дети. Для них дощатый пирс, многочисленные эллинги, причалы были в самом прямом смысле слова вторым домом. Мальчишки здесь резвились, играли в свои детские игры, а часто, устроившись поудобней в какой-нибудь яхте, сладко засыпали под мерное поскрипывание якорных цепей.

Ребят привлекал этот один из самых романтичных видов спорта, в котором человек один на один или вместе с друзьями выходил на поединок со стихией. Мальчишки бредили белокрылыми яхтами, стремительно разрезающими безбрежную синь, которыми управляли мужественные, смелые люди. Они верили в свою мечту, в победу, в гриновскую шхуну с алыми парусами, которая в один прекрасный день придет к ним в бухту.

Поэтому нет ничего удивительного, что едва ли не раньше, чем в школу, попали маленькие Потаповы в детскую школу яхт-клуба «Труд». И в этом было их счастье, потому что их тренером здесь была Екатерина Ивановна Сахарова.

Вот написал ее имя и — не могу остановиться. Во всей истории советского парусного спорта едва ли найдется фигура более яркая, более колоритная, чем она. Одни ее звания говорят о многом: пятикратная чемпионка Советского Союза, восемнадцатикратная чемпионка Москвы, многократный победитель и призер многих крупнейших состязаний. И главное — теперь уже почти сорокалетний стаж педагогической работы.

В сорок седьмом ей под начало попал Володя Потапов, которому едва исполнилось десять лет. А в пятьдесят седьмом он стал первым в своей семье мастером спорта. Теперь их здесь четверо: Владимир, Валентин, Александр и Виктор. А у сестренки Татьяны — первый разряд. Уже одного этого, вероятно, вполне достаточно для того, чтобы восхищаться этими людьми. Но спортивная судьба Виктора и Александра далеко вышла за пределы не только их села — за пределы страны, и я хочу рассказать о них особо.

Виктор в семье самый меньшой из братьев, ему в прошлом году исполнилось тридцать. Двадцать два

из них он занимается парусным спортом. Привел его к Сахаровой Владимир.

— Братишка ничего, — сказал он тогда. — Только иногда проказничает...

— Это хорошо, — отрезала Екатерина Ивановна. — Я тихонь не люблю.

Это была правда. Естественная жизнерадостность, выражаемая иногда юными, как кажется взрослым, чересчур шумно, здесь никогда не подавлялась. В детско-юношеской спортивной школе «Труд» был создан дружный коллектив, прочно сцементированный общей любовью к парусному спорту. В нем, пожалуй, наиболее увлеченной была сама Екатерина Ивановна. Это был коллектив, где каждый мог самостоятельно думать и решать вопросы как за себя, так и за всех. Где тренер был не просто распорядителем, а мудрым наставником и добрым советчиком.

А главное — женщина эта органически не переносила и не переносит лодырей.

По собственному опыту она знала, спортивные достижения приходят, прежде всего, как результат большого, напряженного труда. А в парусном спорте в особенно, потому что в хорошей спортивно должен быть не только ты сам, но и яхта на которой идешь в море. Иначе не получится.

Трудно даже представить себе занятие очистки корпуса яхты от краски или его циклевку. Но она приучила ребят видеть романтику этой работе. Приучила не чураться, не бояться препятствий. Ведь настоящий яхтсмен должен быть мастером настройки, ему много времени приходи уделять подготовке судна, ремонту, и другим «земным» работам.

— Заниматься у Екатерины Ивановны было очень интересно, — вспоминает Виктор Потапов. — Мы всегда с сожалением заканчивали тренировку и с нетерпением ждали следующей. Если бы было можно мы, наверное, занимались с раннего утра до поздней ночи.

Вот эта горячая, искренняя, чистая любовь к спорту, воспитанная в детском возрасте тренером и старшими братьями, осталась в Викторе на всю жизнь, стала фундаментом на котором выросло здание его спортивных успехов.

Яков Васильевич Потапов, 1954 г.



Семья Потаповых — родоначальники династии





А они росли необычайно быстро: в пятнадцать лет он стал мастером что для этого вида уже само по себе своеобразным «рекордом». И тогда произошло в его жизни еще одно важное событие: Виктора приняли в комсомол, в низовой организации яхт-клуба с «Труд». Первой его поздравила Екатерина Ивановна. Похлопала по плечу и сказала: — Ну, Витек, теперь с тебя спрос особый, Вот как нужно понимать твоё новое.

И он навсегда запомнил ее слова, хотя никогда не говорил об этом. Просто старался все делать хорошо.

В 1963 году автор этих строк был назначен старшим тренером сборной. Мы много думали тогда о том, как создать в республике сильную команду парусников, усиленно искали способную молодежь. В числе первых «новобранцев» оказался Виктор Потапов. Он сразил своей прямоотой, честностью. И комсомольцы избрали его тогда комсоргом. А через четыре года он стал комсоргом сборной СССР и сохраняет это заслуженный пост до сих пор.

Член партии, энергичный человек чувствующий спорт и его нужды, он является проводником решений комсомола и партийных организаций в команде, воспитывая спортсменов в духе патриотизма. И это более того — беспорное доказательство того непрекаемого авторитета, признания, доверия, которыми он пользуется среди товарищей.

Объяснение этому найти нетрудно Виктор хороший, искренний человек прекрасный спортсмен. В любом состоянии вне зависимости от результата, он е внимания — и зрителей, и специалистов, и соперников.

Помню, в 1970 году мы приехали Кильскую регату. Виктор тогда выступал на «Финне», и это был один из первых его в международных состязаниях такого ранга. Новичок. В парусе «пробиться в люди» таким чрезвычайно трудно. В море тогда вышла 191 яхта. И восьмое место среди них, занятое Виктором Потаповым, уже само по себе было большим успехом. Но особое впечатление на всех произвело то, что в двух зачетных гонках из семи он финишировал первым. Это был рекорд, который никому не удалось повторить. И известный западногерманский обозреватель К. Хапель написал тогда свое известное предупреждение: «Следите за этим русским — он самый вероятный кандидат в олимпийские чемпионы!»

И вот настал памятный 1972 год. Команда советских парусников отправлялась в олимпийский город Киль. Накануне отлета ребята во главе с комсоргом пришли на Красную площадь. Они стояли у Мавзолея, у Кремлевской стены, и каждый про себя давал клятву на верность Отчизне. А потом трое олимпийцев — Володя Леонтьев, Борис Будников и Виктор Потапов — поехали в родное Покровское. Прошлись по поселку, постояли над обрывом, посмотрели на пирс, от которого в первый раз ушли на борьбу со стихией.

29 августа в Кильском яхт-клубе был зажжен олимпийский огонь. Сводный оркестр исполнил музыкальную программу из произведений 42 композиторов, представлявших страны-участницы. В этом необыкновенном поурри прозвучала и мелодия произведения Чайковского. Стоявшие в гавани пароходы дали протяжный гудок, приветствуя 152 белокрылые яхты,

которые замерли у причалов. А на следующее утро началась борьба, продолжавшаяся до 8 сентября.

В классе «Финн», как впрочем и во всех остальных, подобрались на редкость сильные спортсмены. Первую гонку выиграл всеобщий фаворит француз Серж Маури. «Ему нет здесь равных», — поспешили заявить в своих отчетах журналисты. Но уже вторая гонка перевернула все вверх дном. Снова дул слабый ветер, так хорошо знакомый всем яхтсменам. Многие предсказывали, что в этих условиях лучше всех, кроме Маури, выступят экипажи Швеции, Дании, Великобритании, ФРГ. Но этот прогноз опроверг советский яхтсмен. На своем «Финне» Виктор Потапов сумел хорошо разобраться в труднейшей ситуации. Его яхта поначалу шла во втором десятке судов. Но с каждым новым заходом ветра Потапов менял курс и в итоге обошел всех соперников.

«У этого русского блестящий нюх, он угадывает ветер, когда его еще нет и в помине», — написала о нашем чемпионе шведская «Свенска дагбладет».

Дни большого чемпионата сливаются в непрерывную цепь ребусов. Еще до начала гонки надо угадать, какой парус потребуется сегодня, с какой стороны подойти к стартовому створу, видеть своих «противников», продумать все возможные варианты тактики. И каждая секунда — на счету.

Захватив по сумме двух гонок лидерство, Виктор не уступал его никому до пятой гонки включительно. Его уже называли олимпийским чемпионом, о нем писали местные газеты, оставался один шаг до титула чемпиона Олимпиады. И вдруг — драма шестой гонки: в тот день только три «Финна» закончили дистанцию, уложившись в контрольное время. Было до слез обидно: неудача отбросила его сразу с первого на четвертое место. И все же он сумел собраться, нашел в себе волю, мужество и, удачно пройдя седьмую гонку, завоевал бронзовую медаль. По меркам парусного спорта это был большой успех.

Едва вернулись домой, стало известно, что на следующей Олимпиаде будут представлены яхты нескольких новых классов. Виктору Потапову сказали:

— Надо тебе переходить на «470».

— Раз надо, значит надо, — только и сказал комсорг.

«470» — это швертбот-двойка. Нужен был второй член экипажа. И Виктор не задумываясь предлагает присоединиться своему брату Александру. На семейном совете это решение было единодушно утверждено.

Затем все внимание Виктор сосредоточил на учебе. В тот же самый 1972 год он с отличием заочно окончил институт и вместе с олимпийским дипломом получил диплом о высшем образовании. Теперь в семье два инженера-конструктора, Владимир и Виктор.

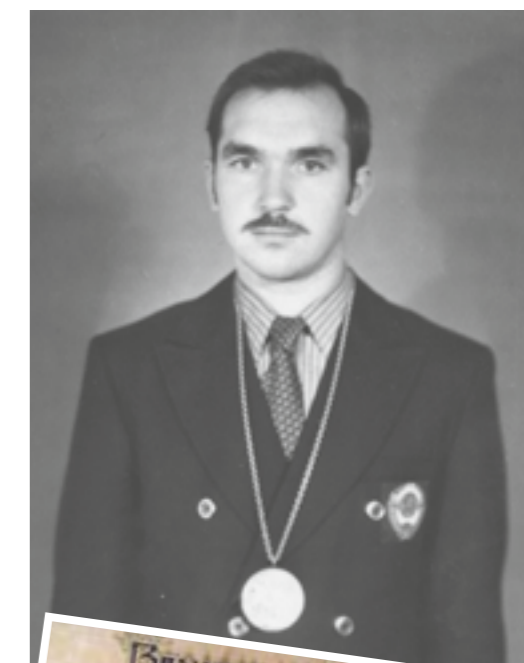
Передышки не было — начались сложные трудовые и спортивные будни. Виктор и Александр не упускали ни одной минуты. Оба они — атлеты необычайно разносторонние. У Виктора первый разряд по футболу и лыжам. Оба члена экипажа «по совместитель-

ству» — мастера спорта по буеру. Саша тоже отличный лыжник, футболист, пловец, легкоатлет.

Весь арсенал имеющихся у них средств сосредоточили братья на подготовке. Но главное оставалось в парусе, главное вершилось на воде. Они прошли сквозь горнило ряда крупнейших международных регат, дважды стали чемпионами Советского Союза, готовясь к той главной и решающей битве, что должна была состояться на озере Онтарио. Но стартов в таких состязаниях, как первенство Европы и мира, им явно не хватало.

Олимпийские гонки на шверботах-двойках класса «470», несмотря на то, что проводились впервые, собрали экипажи из 28 стран. В состязаниях подобного





ранга решающее значение имеет материальная часть. В распоряжение братьев Потаповых был предоставлен новейший «Вангард», с гротом Улмана, стакселем и спинакером, пошитым фирмой «Норт». В освоении этой замечательной лодки и ее настройке большую помощь олимпийцам оказал их тренер, известный советский гонщик Лев Рвалов. Однако случилось так, что уже в Кингстоне, на берегу Онтарио, мачту и грот заменили новыми, а следовательно, осваивать лодку пришлось снова и практически уже в процессе олимпийских гонок.

Как же они сложились, что определило их исход? Думаю, что на все эти вопросы лучше всего может ответить сам Виктор:

— Первые две гонки мы прошли совершенно свободно, не глядя на конкурентов. В результате — два вторых места и положение лидера соревнований. При среднем ветре (а в такую погоду наша лодка шла далеко не блестяще) это было большим успехом. После этого, — продолжает Виктор, — мы стали проявлять повышенный интерес к вероятным конкурентам, забывая порой о главном — следить за ветром. А это делать надо было очень внимательно: ветер над Онтарио был слабый, слишком часто менял направление. Скванность, потеря самостоятельности обошлась слишком дорого: в следующих двух гонках мы имели 15-е и 10-е места, причем в такой ветер, при котором я чувствую себя особенно сильным. В свободный от гонок день мы с братом еще раз тщательно продумали свои действия на дистанции.

— Будем гоняться самостоятельно! — такой приговор вынесли сами себе.

Пересмотр тактики принес желаемые плоды: в пятой и шестой гонках экипаж советской яхты приходил к финишу четвертым и по сумме мест снова вышел на второе место. От лидеров — новозеландцев М. Па-

терсона и М, Беннера их отделяло теперь всего 0,3 очка. Казалось, золотая медаль совсем рядом, совсем. И это «ощущение главного соперника» вновь подвело наших ребят.

Опасаясь излишней опеки со стороны других гонщиков, Виктор взял старт подальше от основной группы яхт и почти всю гонку был озабочен тем, чтобы не пропустить вперед того, кого считал своим главным соперником за чемпионский титул — новозеландца М. Беннера



ландца Патерсона. А тем временем остальные участники попали куда в более выгодное положение относительно ветра.

Первую марку экипаж Потаповых обогнул на два места раньше Патерсона, но к этому моменту впереди него уже было 19 яхт. Когда же Виктор рассмотрел заход ветра и ринулся к нему, обходя одного соперника за другим, было уже в его распоряжении предательски мало времени. Итог — 13-е место в этой гонке, а по сумме результатов одинаковое число очков с австралийцем Я. Брауном. Но у Брауна оказалась чуть меньшая сумма мест (34 против 37 у Потапова), и он получил бронзовую медаль. Советский экипаж занял четвертое место.

— Обидно, конечно, за одну гонку, да притом последнюю, проскочить мимо всех медалей, — говорит мне с понятной грустью Виктор — Видимо, груз ответственности за результат Олимпиады оказался слишком тяжелым для наших плеч. Свое выступление мы оцениваем как неудачное и извлечем из этого урок.

Думаю, что это слишком категорично. Олимпийский чемпион в этом классе Франк Хюбнер в интервью для канадского телевидения сказал:

— Своим основным соперником считал и считаю Виктора Потапова из России. Это выдающийся гонщик, отлично знающий тонкости нашего дела. Его выступление, несмотря на четвертое место, было украшением олимпийских гонок в нашем классе.

Очень тепло, сердечно поблагодарил в Кингстоне комсорга сборной серебряный призер Игр в классе «Финн» Андрей Балашов.

— Виктор один из тех, кому я обязан своим успехом, — искренне заявил он.

Кончились олимпийские баталии, и братья Потаповы волею тренеров вновь перешли в другой класс, на этот раз — «Торнадо». Здесь у нас сейчас подобралась очень сильная компания — Айне Померанец из Таллина, ереванец Яков Кливер, киевлянин Андрей Кривошей, земляк Потаповых Владимир Липунов, минчанин Георгий Кравцов. Но пока на внутренних турнирах Потаповы никому не уступили первенства. Они еще полны сил, полны творческого порыва, полны желания прославить свою страну и привезти в свою морскую семью олимпийскую медаль высшей пробы.

«ШАПОЧКА У МЕНЯ ЕСТЬ ФАРТОВАЯ»

интервью журналу Yachts in Russia
(сентябрь 2010 г.)

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 милицевских. 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 боль-

ше 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.

YR: 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.

YR: Как звучала тема вашей диссертации?

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

YR: 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!

YR: 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.

YR: 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 уечь — 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! Притом 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 Онтарко 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 пошу-

тить. 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.

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 лениться. По сути Олимпиада — в парусе самая простая регата: участников меньше чем в любой другой.

YR: Новый главный тренер сборной России Сергей Жиенбаев 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. ■





АНДРЕЙ БАЛАШОВ: ГЛАВНОЕ В ЖИЗНИ — ЭТО ИМЕТЬ ЦЕЛЬ

Балашов Андрей Васильевич родился в г. Ленинграде 22 марта 1946 года. В юности Андрей пробовал заниматься разными видами спорта, а в 1956 году увидел плакат на дверях школы, в которой учился, и стал ходить сначала на теорию, а весной следующего года попал в экипаж швертбота класса «М». В 1959 году ему доверили управление «финном», что и определило его дальнейшую судьбу и цель, поставленную перед собой, — сначала попасть на Олимпийские игры, а позже — и выиграть их. С 15 лет он работал на Невском морском заводе в качестве электромеханика-монтажника судового, а вечером после работы бежал в яхт-клуб «Труд» на тренировки. И белые ночи были в этом его союзниками и помощниками. Первый значительный успех пришел в 1967 году в Ленинграде на Спартакиаде Народов СССР. Бронзовая медаль только из-за недостатка опыта, а мог и выиграть. К этому моменту в его жизни он уже побеждал на юниорских соревнованиях, выигрывал регаты в Ленинграде и трижды становился Чемпионом Ленинграда среди взрослых. В своей подготовке Андрей первым в Советском Союзе трижды выезжал зимой в Сухуми на тренировочные сборы, а участие в первом его соревновании в Таллине — в Международной Балтий-

ской регате — прошла за его счет: и перевозка лодки, и проезд, и проживание. И только в 1969 году его взяли на стипендию, а позднее — переезд в Москву.

Кроме совершенствования техники управления, совершенствуя свои физические возможности, еще в Ленинграде он понял, что парусный спорт — это технический вид спорта, и главной своей задачей Андрей считал поиск лучшей скорости. В этом большую помощь оказали ему Игорь Борисович Москвин, Анатолий Степанович Коновалов и Анатолий Афанасьевич Янсунь. А первыми тренерами в Детской парусной школе Ленинграда были Евгения Сергеевна Тилкова и Града Даниловна Суник, и конечно переход в общество «Трудовые Резервы», где Андрей черпал и впитывал умные мысли.

1970 год, год переезда в Москву был просто для Андрея потерян в смысле результатов, так как его приняли с опаской и недоверием, но упорство и желание добиваться постоянно только побед помогли ему постепенно растопить лед и холод отношений.

В Москве тренерами Андрея Балашова были Елена Соколова, Валерий Николин, Рафаэль Нугер и Олег Иванович Шилов. Определенные препятствия в выезде за границу помешали в тот период добиться золо-

тых медалей на Чемпионатах Европы, Мира и Олимпийских играх. Хотя были и победы на Балтийских регатах, регатах Мира в ГДР, Кильской регате и так далее. С 1973 по 1976-й год Андрей Балашов выиграл 5 раз подряд Чемпионты СССР в классе «Финн», и позже к ним добавились победы в 1978-м и 1980-м годах. В 1976-м году стал Серебрянным призером Чемпионата Европы. На Олимпиаде 1976-го года в Канаде Андрей Балашов до последней гонки бился за «Золото», и только то, что он по своим физическим данным уступал своему сопернику немцу Шуману и ветровые и волновые условия озерной акватории фактически были против Андрея, позволило Шуману удержать Андрея позади себя.

В 1980-м году Андрей Балашов стал бронзовым призером Чемпионата Европы, а также — бронзовым призером Олимпийских игр.

Своими основными недостатками Андрей считал недостаточные рост и вес и, перейдя в класс «Звездный», в 1980 году он наконец оказался в своей стихии. Быстро освоив этот сложный класс, он быстро двигался и наконец ворвался в мировую элиту и закономерно рассчитывал на реабилитацию и достижение заветной цели — побед на всех регатах мирового уровня.

Но 1984 год и неучастие в Олимпийских играх сборной команды СССР поставили на нем крест и, будучи одним из сильнейших гонщиков в мире, ему пришлось уехать служить на Камчатку.

Закончив службу в ВМФ, Андрей вернулся в Москву в 1991 году и участвовал в работе по программе «Кубка Америки». Дважды работал тренером в Китае.

В 2008-м и 2009-м годах Андрей Васильевич подключился к работе Московской Ассоциации Класса «Финн» — участвовал в тренировках, подготовке спортсменов, помогал советами, а в 2009-м году подключился к подготовке сборной команды в классе «Финн» и даже сам сел снова на Финн, приняв участие в ряде московских регат — в том числе в Чемпионате России в классе «Финн».

Андрей Васильевич, его фантастическая самоотдача поставленной цели и работоспособность стали хорошим примером многим нашим спортсменам. При этом, будучи действительно ВЕЛИКИМ гонщиком и спортсменом, он со всеми своими собеседниками, бывальными и начинающими спортсменами, приходившими к нему за советом, держался на равных, обижаясь на то, когда к нему обращались на «Вы» и «Андрей Васильевич», и тем самым приподнимал нас всех, заставляя поверить, что каждый из нас способен совершить то же, что и он, просто надо приложить побольше сил, поверить в поставленную цель.

21 октября 2009 года Андрей Васильевич ушел из жизни.

В память о нем ВФПС и Российская Ассоциация Класса «Финн» учредили Кубок Андрея Балашова, который проходит в формате сквозного рейтинга регат в классе «Финн».

Представляем вашему вниманию интервью, записанное его соперником, а позже — и тренером Олегом Ивановичем Шиловым.

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 клеивали 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 Евгения Сергеевича 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 перешел 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 приобрел много нового — прошел 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 матчи клеить научил меня Анатолий Афанасьевич Янсунь.

Главную роль в моем обучении, конечно, сыграл Игорь Борисович Москвин. Он все руками своим делал, и матчи, 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 переименовал 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 успевал 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 меньше 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 гонщики готовились совместно с грузинской сборной. Тогда проездом в Сухуми я впервые попал в Москву.



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,



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 как 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 откренения, 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 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.

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 поражаю 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 зависим 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 упорным характером. И вот этот упорный характер, эта целенаправленность и дала возможность тебе реализоваться 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 подавливанием 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. А ведь 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 шел 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 вспрол 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 «Звездный» 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 погряз в рутине. Я хотел заниматься только спортсменами, подготовкой конкретно каждого экипажа, первыми номерами. И мой тренерский опыт в Китае, доказал мне, что главный тренер мо-

жет 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.

Чего бы ты хотел пожелать молодым гонщикам?

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! ■





ОЛЕГ ШИЛОВ — 50 ЛЕТ В СБОРНОЙ КОМАНДЕ

Олег Иванович Шиллов — заслуженный тренер СССР, фигура в классе «Финн» в СССР и в России, которую невозможно обойти. С его именем связана целая эпоха в парусном спорте СССР, России и общий взлет класса «Финн» в СССР, когда на протяжении многих лет Советские спортсмены регулярно привозили медали с Чемпионатов Европы и мира. Как спортсмен, Олег Иванович с 1963 по 1973 постоянно входил в состав сборной, участвовал в чемпионатах мира и Европы, работал спарринг-партнером при подготовке Виктора Яковлевича Потапова к Олимпийским играм 1972 г, где Виктор Яковлевич завоевал 3 место. В 1974-м году Олег Иванович начал тренерскую карьеру в ЦСКА ВМФ и сборной команде СССР. За 18 лет работы (с 1974 по 1993 гг.) тренером, старшим тренером сборной команды СССР и России по парусному спорту в Олимпийском классе «Финн» под руководством Олега Ивановича Шилова спортсмены сборной команды страны успешно выступали на Олимпийских играх (1976, 1980 — 2, 3 места А. Балашов), чемпионатах мира (1985, 1990, 1991 — 2, 3, 3 места О. Хоперский), чемпионатах

Европы (1976, 1986, 1992 — 2, 1, 2 места А. Балашов, О. Хоперский), на протяжении девяти лет, с 1976 по 1987 гг., молодежная команда сборной в классе «Финн» была сильнейшей на континенте (1976; 1977; 1978; 1981; 1982; 1983; 1985; 1986; 1987 — 1, 2; 1, 2, 3; 1, 2; 1; 1, 2; 3; 1, 2; 1; 3 места на чемпионате Европы среди юниоров А. Мудриченко, Б. Захаров, С. Хорецкий, В. Соловьев, Н. Корячкин, В. Авдеев, Т. Тотси, А. Никандров, В. Гуров, И. Таветр, Т. Тамм, Ю. Токовой, О. Сурин).

Благодаря инициативе Олега Ивановича в яхт-клубах Флотов повсеместно начали создаваться школы «финнистов», из которых ежегодно шло пополнение в сборную команду по парусному спорту.

Через него прошли значительная часть сильных финнистов СССР, России. Выстроенная с его участием система позволяла организовать конвейер по выпуску чемпионов — то, чего сейчас очень не хватает. С 1993 г. по 2013 г. он работал в качестве начальника сборной команды и отдельный период — главным тренером сборной команды России. О своей жизни в парусном спорте, опыте, окружавших людей Олег Иванович

любезно поделился для Ассоциации яхт класса «Финн».

ЗНАКОМСТВО С ПАРУСНЫМ СПОРТОМ

20 апреля 1958 года мы трое друзей детства (дружили с 3-х лет) Владимир Назаров, Сергей Восходов и я собрались в воскресенье... «Дело было вечером... Делать было нечего...» Дело, конечно, было не вечером а утром, и мы мечтали записаться в аэроклуб. Поехали мы утречком в аэроклуб (на Савеловском вокзале), и там нам сказали «Ребята, вы еще годика три подождите. Три года пройдет, и тогда вы придете к нам записываться в аэроклуб». И вот после этого разговора такие грустные мы сидим... А заводилой у нас был всегда Сергей Восходов, и он нам говорит: «Так, ребята! Мои знакомые пацаны ходят в яхт-клуб парусом заниматься. Я вас беру матросами. Ты, Шиллов, поздравее — будешь основным матросом. А ты, Назаров, будешь юнгой». Но, правда, ни он, ни я, никто из нас о парусном спорте только слышали, но на яхтах, никогда не ходили... И вот, под руководством Сергея Восходова мы пошли записываться в яхт-клуб. А яхт-клуб, который мы тогда знали, назывался «Спартак». Садимся в электричку: Долгопрудный, Водники... Проезжаем одну остановку... Приходим мы в яхт-клуб «Спартак». Гордый Восходов впереди, мы за ним следом. Нас встречает Елена Архангельская. Она посмотрела на нас, спрашивает: «Парусом хотите заниматься?»

— «Да»

«А откуда вы?»

«Из Долгопрудного»

«Нет». — говорит: «Вот долгопрудненских мне не надо! Это такая шпана! Катитесь, ребята, отсюда подобру поздорову!»

Мы в расстроенных чувствах... Облом с аэроклубом, облом с парусным спортом... Вернулись на станцию «Водники» и обсуждаем — что же мы будем дальше делать. Такие грустные, расстроенные... И тут нас встречает Георгий Витольдович Теннисов.

Георгий Витольдович Теннисов — наш сосед, одессит, был судовым механиком, много плавал по морям-океанам, был влюблен в море. Поэтому всех своих сыновей он назвал по морскому: одного — Марин, а второго — Витус (Витус Беринг — русский мореплаватель). Он увидел наши расстроенные физиономии и спрашивает: «Ребята, что вы такие расстроенные?» Мы ему рассказали свою историю. А он нам: «Ну так помимо яхт-клуба «Спартак» есть же яхт-клуб «Водник!»

— «Где?»

«А это на километр дальше!», нарисовал нам маршрут и записочку написал. «Я — говорит — вообще парусом занимался в молодости, а директора яхт-клуба «Водник», Александра Александровича Гужаловского, хорошо знаю. Это мой старый приятель».

Написал он нам эту записочку, и мы, воодушевленные предстоящим знакомством с парусным спортом, с этой записочкой приходим в яхт-клуб «Водник».

Это было, 20 апреля 1958 года, светит солнце, уже все растаяло, т.е. подготовка к парусному сезону шла полным ходом, или правильнее — уже заканчивалась. Мы приходим туда, показываем эту записочку, и нам говорят: «Ребята, вы, немножко опоздали, потому что у нас уже все по яхтам распределены, все уже построены, но если хотите заниматься парусным спортом, то вот вам — видите, около забора три шлюпки. Берите каждый себе по шлюпке, переворачивайте их, берите по паяльной лампе, скрепки — надо отодрать краску. Если вы пройдете этот тест, то, значит, будете дальше заниматься парусным спортом».

При этом хочу напомнить, что это был воскресный день, и моя мама надела на меня новую рубашку, новую курточку, новые брюки. Я во всем этом приступил обдирать лодку паяльной лампой. В каком виде были мы после окончания этой работы, вы можете себе представить. Это было наше первое знакомство с парусным спортом.

В следующее воскресенье мы уже такие довольные: как же — мы этот тест прошли, нашу работу приняли — пришли в яхт-клуб и начали знакомиться с парусным спортом.

Но к яхтам нас еще не подпускали. Нам только позволялось помогать вытаскивать лодки на берег и откачивать воду. Записали нас в детскую парусную школу в яхт-клубе «Водник», которую возглавлял тогда Георгий Михайлович Ксидо. Это был первый наш тренер, который познакомил нас с основами парусного спорта.

Все перипетии, которые проходят новобранцы, пришедшие в яхт-клуб, я, пересказывать не буду. Могу только сказать, что Георгий Михайлович Ксидо из той плеяды тренеров, у которых впоследствии выросло много сильных спортсменов. Это происходило

Назаров и Шиллов, Болгария 1968





нию. Там считали, что парусный спорт — это шахматы на воде. Поэтому если ты был троечником, то есть плохо учился, то тебя просто к тренировкам не допускали. Когда мы приходили на тренировки, Георгий Михайлович Ксидо проверял у нас дневники. Если у тебя там тройки, или не дай бог — двойки, то ты «списывался» на берег. И потом у нас была тенденция — все парусники «Водника» имели высшее образование, и если ты не поступал в институт, то считалось, что ты недалекий человек, тебе парусным спортом не стоит заниматься, «иди легкой атлетикой, к примеру, заниматься». Вот такой был подход.

СПОРТИВНАЯ КАРЬЕРА В КЛАССЕ «ФИНН»

Дальше жизнь протекала в походах на яхтах, участии в соревнованиях. Наше мастерство росло, ну и по мере этого и физические качества вырастали: где-то в 15 лет мой рост — 176 см и вес — 65 кг. Для детского класса «Ерш», на котором мы осваивали парусный спорт, это было уже достаточно много, и в 1961-м году правление яхт-клуба предложило мне перейти в класс «Финн».

Остро не хватало материальной части, поэтому освоение класса «Финн» было своеобразным. Около забора валялась лодка, как сейчас помню, «Финн» №104, сквозь которую хорошо было видно солнце. Мне на мой вопрос «как быть?» объяснили — брось лодку в воду, она набухнет и перестанет течь. Мачты и гика не было. На вопрос «где взять» мне говорили «Ну-у-у... Сделаешь сам». В конечном итоге за месяц работы я построил себе мачту и гик, восстановил и вооружил лодку и после всего сделанного приступил к тренировкам на новом для себя классе «Финн».

Я юноша был шустрый, и ничего не боялся — мое продвижение в классе «Финн» проходило достаточно быстро.

потому, что тренер тогда работал не как сейчас «почасовик» (4 часа или 2 часа отработал, и домой). Он работал с 7 утра, когда дети приходили, и до захода солнца. Весь световой день мы проводили в яхт-клубе, домой бегали только спать. Это позволило нам достаточно быстро набрать основы, азы парусного спорта и научиться управлять яхтой.

В нашем клубе «Воднике», чем он мне нравился, там достаточно строго подходили к образова-

О. Шилов, Чемпион Москвы 1964 г.



Первые «Финны»



Ростислав Новодережкин

За короткий срок, много тренируясь, мне удалось достаточно быстро освоить лодку и уже в августе 1961-ого году выиграть Чемпионат Москвы в классе «Финн» среди юниоров. Это была моя первая победа в классе «Финн».

За эту победу правление яхт-клуба поощрило меня выездом на Черное море в г. Одессу для участия в Чемпионате Центрального Совета ДСО «Водник» среди взрослых. Я впервые оказался на море. Условия были совершенно другие. Управлять лодкой на волне было довольно сложно. Наш клуб был одна семья. В этом соревновании в классе «Летучий Голландец» принимал участие сильнейший яхтсмен страны, многократный чемпион Всесоюзных и международных соревнований Ростислав Новодережкин. Я обратился к нему. Он сел со мной в лодку и в течение часа показывал, как приводиться, как уваливаться, как вести лодку на волне. Это были первые шаги в искусстве познания тонкостей парусного спорта.

Следующий 1962-м год был для меня успешный — закончил техникум, выиграл все соревнования в Москве и чемпионат Центрального Совета ДСО «Водник» в классе «Финн» среди юниоров.

1963-й год начался с участия в Черноморской регате. Я впервые познакомился и увидел всех прославленных яхтсменов Советского Союза во всех классах и конечно в классе «Финн» (Чучелов, Ян-Сунь, Кузнецов, Манкин, Москвин и многие другие).

Это соревнование показало, что мое материально-техническое обеспечение отстало навсегда. Народ во всю осваивает синтетические паруса, а я использую х/б.

По возвращении в Москву, после отчета на Правлении мне сказали: «Знаешь, Шилов, или ты шьешь себе парус из дакрона, или не будешь ты участвовать в международных соревнованиях, будешь здесь в Москве гоняться». И при этом Правление выделило мне старый парус Ростислава Новодережкина с «Летучего Голландца».



Лиходиевский, Будников, Ян-Сунь

Если вспомнить, то по передней шкаторине парус «Летучего Голландца» где-то на 70 см. длиннее, а по нижней шкаторине он на 47 см. короче. Как воткнуть этот парус на мачту «Финна» я не знал. В то время ни кроить, ни шить паруса я не умел.

Другом моего детства был Борис Федорович Будников, который давно занимался парусным спортом, в 1960м году он выиграл Чемпионат Москвы среди юниоров и взрослых в классе «Финн», а в 1962-м году он уже стал штатным членом команды ВМФ, там у него было много друзей. Один из них, Юрий Анатольевич Голубков, преподаватель МАИ, большой мастер по перешиву парусов. Боря к нему обратился: «Помоги перешить парус молодому-начинающему финнисту». Юрий Анатольевич добрый человек, всем помогал, отзывчивый и никогда не скрывал своих знаний. Приехал я в яхт-клуб ВМФ. Боря Будников и Юрий Анатольевич Голубков на плацу. Разложил я свой парус и спрашиваю — «как из него сделать парус класса «Финн?»»

Юрий посмотрел, говорит: «Трудно здесь что-либо сделать». Дело было в том, что в то время финнисты носили очень мягкие мачты, и выкружка паруса по передней шкаторине под прогиб мачты составляла 250 мм (такая же была и по нижней шкаторине). На «Летучем Голландце» максимальная выкружка — 180мм. Юрий Анатольевич говорит: «мы можем сделать тебе только плоский парус».

Юрий Анатольевич раскрыл мне парус с минимальной выкружкой по передней и нижней шкаторинам. Получился очень плоский, но с большим серпом парус.

Только через 3 года Хуберт Раулдашель сделал парус такой конструкции, с выкружкой 180 по передней и по нижней. Это чисто случайное совпадение еще усилилось тем, что из Таллина мне привезли жесткую, как телеграфный столб, мачту, которая идеально подошла под этот плоский парус. Мою лодку понесло в тихий ветер. Это позволило мне занять 3-е место



Юрий Голубков, Виктор Козлов, Борис Будников

на Чемпионате Москвы среди взрослых и выполнить норматив МС СССР.

1-е место тогда занял Виктор Козлов, второе — Юрий Голубков и третье занял я. Мы боролись втроем (скорее Виктор и Юрий боролись между собою, я немножко им мешал). Этот результат дало мне возможность участвовать на Черноморской регате «Дружба» и Чемпионате СССР 1963 года в Каунасе.

Тонкости в настройки моего нового паруса мне удалось освоить быстро и уже на международной Черноморской регате «Дружба» на гладкой дороге, когда первые 2 гонки были в затоне, я пришел первым и вторым. На чемпионате СССР в Каунасе опять же по гладкой дороге при тихом ветре, после 3-х дней я был на первом месте. Потом, конечно, ветер усилился, все встало на свои места, и я занял общее 15-ое. Место, которое соответствовало моим навыкам и опыту на тот момент.

1963-й год был для меня успешным — я занял 1-е место на Чемпионате СССР среди юниоров, 11-е место на Чемпионате СССР среди взрослых и вошел в сборную команду СССР. Иван Петрович Лавров, тогда — главный тренер, выделил мне разрядку на пошив паруса из дакрона на Таллинской судовой верфи.

Осенью 1963-м году мне 19 лет — передо мной встала альтернатива: — или идти в армию и профессионально заниматься парусным спортом, или поступать в институт и заниматься парусом в прежнем режиме.

Сказать по совести, стремление к учебе у меня было всегда. Учился я неплохо и в школе и в техникуме. В 14 лет поступив в техникум и закончив его 1962-м году, был распределен на Долгопрудненский Машиностроительный Завод. Желание продолжить образование всегда было моей мечтой, но так чтобы возможно было совершенствоваться в парусе. Живя в городе Долгопрудном, мне хотелось поступить в МФТИ, я и на подготовительные курсы туда ходил. Прежде чем сделать этот решительный шаг я обратился за советом к Юрию Анатольевичу Голубкову.

На что он мне сказал: «Олег, если ты хочешь заниматься парусом, конечно МФТИ тебе не подойдет, потому что там надо серьезно заниматься, и тебе придется бросить парусный спорт. Значит, если ты хочешь получить образование и продолжать заниматься парусом, то поступай в тот институт, который позволит тебе совместить учебу с парусом. И предложил мне: «Какой из институтов, а он мне назвал МАИ, МЭИ, МИИТ, СТАНКИН, находится ближе от дома, в тот и поступай». Ближе всего ко мне находился институт СТАНКИН, но в СТАНКИНе не было той специальности, которую я хотел бы получить. Так что я выбрал МИИТ, факультет автоматики и телемеханики, Я не знал — что это за специальность, но она меня привлекала тем, что там было много математики, которую я любил и близко от дома. (35 минут езды до института по московским меркам — рядом). Я успешно сдал экзамены (на все пятерки), и начал учиться в МИИТе.

1964-й год я полностью посвятил подготовке к поступлению в Институт и поэтому участвовал только в московских соревнованиях, которые (если поднять протоколы) все выиграл «под ноль». Не было ни одной гонки, где бы я пришел вторым. Также легко я выиграл Чемпионат Москвы среди взрослых; получил студенческий билет, став студентом 1-го курса факультета автоматики и телемеханики, группа № 134 Московского Института Инженеров Транспорта.

1965-й год — в зимних сборах сборной не участвовал, много занимался в институте и готовился к весенним Всесоюзным соревнованиям. На выезде год прошел менее успешно. Хотя в Москве был всегда в лидерах, но такого преимущества в гонках как в 1964 году я уже не имел. На московском парусном небосклоне возшла новая яркая звезда в лице Виктора Яковлевича Потапова. Бог дал ему талант тихого ветра, а так как у нас в Москве в основном только тихий ветер, то равных ему не было.

С Виктором мы дружили, вместе готовились к соревнованиям и вместе тренировались, хотя он был из «Труда», а я из «Водника».

В сборную команду СССР по парусному спорту впервые я попал в 1964 году, успехи у меня были, но и провалы тоже.

В 60–70 гг. спортсмены из СССР имели очень маленький опыт участия в международных соревнованиях, нам разрешалось принять участие в ЧЕ, ЧМ (по 2 человека) и если повезет в международной регате в ГДР или Польше. Основным международным соревнованием для нас была международная Балтийская регата в Таллине, куда обычно приезжали спортсмены из Финляндии, ГДР, Польши, Венгрии и других соцстран.

В 1966-м году на Международной регате в Таллине я занял 4 место и был премирован участием в международной регате в Польше, где занял 2-е место. Это был мой первый международный выезд. На чемпионате Советского Союза я провалился — был только шестым. В те далекие времена в классе «Финн» за лидерство боролось много сильных спортсменов (Валентин Манкин, Виктор Козлов, Виталий Дырдыра, Виктор Гурьянов, Роланд Бердаш,... и проиграть им было обидно, но не зазорно.

1967-й год прошел для меня вяло, плохо. Большая учебная нагрузка в институте, необходимость сдавать досрочно зачеты и экзамены не оставляла места для работы над своими физическими качествами. А как следствие, я получил радикулит от перенапряжения и переохлаждения (непромаканцы спасали только от мелких брызг).

Это объясняется тем, что профессионального подхода к парусному спорту у нас не было. Вся подготовка сводилась к тому, чтобы пошить паруса, выстрогать мачту, а весь учебно-тренировочный процесс на воде был минимизирован. Профессиональных тренеров у нас были единицы.

Хочется отметить тренера Виктора Яковлевича Потапова — Александра Александровича Чумакова, за работой которого я наблюдал со стороны и завидовал Виктору белой завистью. После каждой гонки Виктор с тренером обсуждали ход гонки, анализировали ошибки, намечали стратегию на следующий день.

Хочу рассказать один эпизод, который меня как спортсмена научил правильно планировать учебно-тренировочный процесс. Это был год 1959-й. Я еще был мальчишкой. На «Ершах» ходил. И у нас в «Воднике» был организован Чемпионат Центрального Совета «Водник» по швертботам. Приехали представители «Водника» со всей страны. Прибыл представитель киевского «Водника» Валентин Григорьевич Манкин. Ему был 21 год. Я увидел, как он физически подготовлен — все тело у него было гармонично накачено. Обычно в яхт-клуб мы прибегали рано. И вот часов в 8 утра мы пришли в яхт-клуб, дует баллов 5–6 вдоль нашего водниковского плеса, стоят 2 марки на расстоянии где-то 200 метров, и Валя между этими марками лавируется, огибает, крутит фордевинды. Пришли финны нашего клуба. Скинули свои лодки и стали с Манкиным тренироваться. Техника у Манкина была поставлена на высоком уровне, на одних огибаниях марок Манкин за два круга привозил нашим финистам один круг. Потому, что наши финисты при огибании марки с поворотом фордевинд, пролетали мимо метров на 100 и потом возвращались, а Манкин эти марки «облизывал». И это было мое первое разумение: гонку надо разбить на элементы и тренировать каждый элемент, доводя все действия до автоматизма. В 1968-м году я получил травму глаза и не гонялся.





Московский яхт-клуб «Водник» в котором я вырос, был кузницей парусных мастеров, где постоянно шили, пилили, строгали — создавали новые скоростные варианты для стандартных конструкций и самым большим ассом в этом был Виктор Андреевич Скачков, который научил меня шить паруса, строить мачты и всегда искать правильный подход к любой проблеме. Виктор Андреевич был генератор идей. С какой проблемой по настройке лодки к нему не пойдешь — сразу ответ с новой идеей. Это был очень добрый и отзывчивый человек. Те знания и умения, которые мне удалось приобрести у Виктора Андреевича Скачкова, сделали из меня парусника.

1968 год Валентин Манкин — Олимпийский чемпион в классе «Финн» — вся парусная общественность ликует!!!

1969 год — пятый курс института, диплом, военные лагеря свободного времени море. Решил это время использовать максимально для реализации своих амбиций в парусе

Зимой 1969-ого года построил себе мачту, сшил новый парус и получил хорошую скорость, плюс к этому всю осень 1968 и зиму 1969 по 4 раза в неделю зани-

мался ОФП и теорией. Это позволило уверенно выступать в спортивном сезоне 1969 года.

Черноморская регата 1969-го года была объявлена отборочной для участия в чемпионате Европы. Валентин Манкин занял первое место, я был вторым. Отбором на чемпионат мира назначали Международную Балтийскую регату, результат повторился: Манкин — первый, я — второй. В чемпионате Европы, который проходил в ГДР, приняли участие Манкин и Дырдыра. Чемпионат мира проводится на Бермудских островах — путь не ближний, доставка лодок 2–3 месяца. После последней гонки чемпионата Европы форми-



На фото слева:
Виталий Дырдыра,
Валентин Манкин

руется груз для отправки на Бермуды от представителей Европы. На чемпионат мира отправляются лодки Манкина и Дырдыры. После отчета о выступлении на чемпионате Европы руководство сборной включает меня в список для участия в чемпионате мира. Сроки проведения чемпионата мира 1969 года совпадали со сроками проведения чемпионата СССР по парусному спорту и поэтому, предвидя ситуацию, Дырдыра отправил на Бермуды только голый корпус, а мачты и гик увез домой.

Защитив диплом инженера в июне 1969 года, я должен был пройти курс военных лагерей в августе для присвоения воинского звания и освобождения от срочной службы в рядах ВС СССР, вместо этого я принял участие в сборе по подготовке к чемпионату мира. Думал: в военные лагеря я еще попаду, а вот на Бермудские острова я могу и не попасть, и поехал на сбор.

На Чемпионате Мира в 1969-м году я выступал на лодке Виталия Дырдыры. Мачту и гик выклянчил у ГДР-ских спортсменов. Соревнование было интересное при ветре 5–7 баллов. Собралось 198 спортсменов со всего мира. Моим основным конкурентом был стареющий Пауль Эльвстрем и хотя общее место у него было значительно лучше (я занял 34 место из 198, лучший приход — 17, худший — диск по 18 правилу) удовольствие от общения с Эльвстремом было огромное.

Мое выступление на чемпионате мира было оценено как неудовлетворительное, но в состав сборной на 1970 год меня все же включили.

Весной 1970-ого года на отборе Потапов Виктор Яковлевич и я получили право участвовать в Кильской неделе (ФРГ) и Чемпионате Европы (Ирландия). К моменту выезда на эту серию в Союз пришла новая материальная часть: паруса «Раудашель» и мачты «Брудер». По непонятным причинам нам эту матчасть не дали и мы участвовали в соревнованиях на своей старой.

В Киле из 190 лодок Потапов был восьмым, я — одиннадцатым, на чемпионате Европы из 63 лодок Потапов — 14, я — 12.

После окончания чемпионата Европы вся материальная часть была упакована и отправлена для участия в чемпионате мира в Португалию.

После отчета за Киль и чемпионат Европы тренерский совет признал мое выступление неудовлетворительным и лишил меня возможности получить новую мачту и новый парус. Личный тренер А.А. Чумаков отстоял Потапова В.Я. и новые комплекты парус-мачта были выделены Потапову В.Я., Дырдыре В.Ф. и Балашову А.В.

Накануне чемпионата СССР я у разбитого корыта: лодка, мачты и паруса уехали в Португалию. Мне не привыкать, а энтузиазма не занимать. Собрал лодку, изготовил мачту, сшил парус. Нового дакрона не было — использовал ГДР-кие терленовые паруса однедневки.

Первый гоночный день при ветре 5–6 баллов был для меня удачным — финишировал первым и третьим.

Дальше было хуже, парус потянулся по задней шкаторине я начал явно проигрывать. В результате только четвертое место. Но самое неприятное меня ждало дома. Я уже говорил, что в 1969 году пропустил военные лагеря. Открыв дверь дома, по прибытии с чемпионата СССР я увидел представителя военкомата, который вручил мне повестку для прохождения срочной военной службы. Мне предстояло пройти годовую подготовку в армии вместо месячных военных сборов. За удовольствие надо платить.

В ЦСК ВМФ, где я проходил действительную военную службу, встретили меня хорошо и относились ко мне с должным уважением, но ни лодки, ни мачты ни паруса у меня не было. Пришлось ехать на таллинскую верфь и все делать своими руками, в продолжении двух месяцев дышать смолами. В это время мои конкуренты тренировались и набирали мастерство и силу. После верфи я был никакой, так и не смог восстановиться. Сезон 1971-ого года был неудачным, я резко сбавил, ходил где-то на 5-х — 6-х позициях. Демобилизовавшись в ноябре 1971 года, я женился и дал торжественное обещание жене, что парусным спортом, который отнимает столько времени и приносит много страданий и переживаний, заниматься не буду. Буду честно работать по своей специальности — и стал работать инженером.

1972 год — праздник, у меня родился сын. Всего себя и все свое время отдаю семье и инженерной карьере.

СТАНОВЛЕНИЕ ТРЕНЕРОМ

Парусный спорт — это любовь навсегда. В 1973-м году я попросил у жены разрешения немножко заняться парусным спортом.

Надо сказать, что год неучастия в соревнованиях сделал какой-то качественный скачок. Я достаточно успешно выступил на международной Балтийской регате — занял 2-е место. В Москве здесь практически выиграл все и был третьим на Чемпионате Советского Союза в Таллине. Мои друзья, а я все-таки поддерживал контакты с друзьями-парусниками, Лев Сергеевич Рвалов и Александр Леонидович Соболев предложили мне бросить инженерную практику, где я уже себя несколько проявил — работал начальником вычислительной машины, потом — начальником бюро... Получив предложение от них вернуться в парусный спорт, но уже не спортсменом, а тренером, много колебался, советовался с женой, которая категорически отговаривала меня, но любовь к парусному спорту и желание заниматься им возымели вверх. В марте 1974 года аттестовался, «одел погоны» и стал тренером в ЦСКА ВМФ по парусному спорту в классе «Финн».

Свою работу я построил с того о чем сам мечтал будучи спортсменом. Ежедневный учебно-тренировочный процесс с постановкой задач на тренировку



На фото сверху:
Доктор Картацев, А. Балашов, шофёр Мигель, В. Заковоротный,
О. Шилов, В. Потапов. Куба, 1975 г.



и разбором в конце рабочего дня. Основу группы составляли: Валерий Заковоротный, Евгений Истомин, Евгений Белоусов и начинающие финнисты с флотов. На тренировки выходило не менее 10 лодок ВС. Спортсмены профсоюзов любили с нами тренироваться, т.к. их тренера не возили катера и не утруждали себя выходом в море. Часто у меня на тренировке собиралось по 15–20 лодок, что позволяло легко моделировать и отрабатывать различные гоночные ситуации.

Андрей Васильевич Балашов с нами тренировался, но как тренера меня не признавал.

Становление тренером происходило достаточно долго и мучительно. Около года потребовалось мне, чтобы почувствовать себя тренером, потому, что прак-

тически получалось так, что я, выходя в море на катере, мыслями гонялся со своими бывшими конкурентами, это очень сложное состояние.

Моим первым и успешным учеником был Валерий Дмитриевич Заковоротный, в которого я вкладывал всю душу. Спортсмен он интересный, но со сложностями. Его необходимо было постоянно контролировать и на воде, и на берегу. Ему очень трудно было сосредоточиться на одной цели, в его голове одновременно зрело сотни идей, одна исключая другую. Работа с Валерием Заковоротным заставила меня пересмотреть огромное количество литературы в поисках правильных решений. Я ему очень благодарен — опыт, приобретенный в «схватке» с ним очень помог в будущем.

Руководство клуба поставило передо мной простую и одновременно сложную задачу: «На всех Всесоюзных и международных соревнованиях, проводимых в СССР спортсмены ВС в классе «Финн» должны занимать 1, 2 и 3 места — пьедестал только для ВС». Надо было что-то делать. Помог Валерий Заковоротный — генератор идей. Он мог придумывать тысячу различных вариантов. Мне оставалось только отбрасывать мусор, находить зерно и реализовывать его в жизнь. Я пошел по направлению, которое освоил в «Воднике» — т.е. создания скоростной матчасти.

В 1974-м году, с матчастью было сложно, появились металлические мачты, но они слабо конкурировали с деревянными, так как были очень жесткими. Парусов для этих мачт не было. Металлические мачты мы начали строгать, добиваясь нужных прогибов. Совместно с Валерием Заковоротным создали скоростной парус — однодневку под эти мачты. Испытание комплекта производил Валерий Заковоротный



на Балтийской регате — результат был достойный. Валерий Заковоротный в конкурентной борьбе занял второе место, уступив только Андрею Балашову. К Чемпионату Советского Союза мои ребята — Заковоротный, Истомин и Белоусов были обеспечены экспериментальным комплектом каждый и дали бой нашему одноклубнику Андрею Балашову. Если раньше Андрей Васильевич вне конкуренции уходил вперед со старта, то теперь борьба шла на равных.

Задачу, поставленную руководством клуба на чемпионате СССР 1974 года по парусному спорту в классе «Финн», я выполнил. Места с 1-ого по 4-ое было у спортсменов ВС. Лучший из спортсменов Профсоюзов был только пятым.

После окончания чемпионата, на собрании команды Андрей Балашов обратился к руководству с просьбой перевести его в группу Шилова О.И. (до этого он был в группе Николина В.К., который руководил классом «Солинг») и попросил меня стать его личным тренером. С декабря 1974-го года Андрей Балашов начал работать в нашей группе, подчиняясь ее расписанию и ритму. Работать с ним было интересно и очень сложно одновременно.

ОЛИМПИЙСКАЯ МЕДАЛЬ 1976-ГО ГОДА

На Олимпийские игры 1976 года руководство клуба поставило передо мною задачу — медаль.

Я понимал, что для решения главной задачи четырехлетия необходима свежая кровь, которая заставит «стариков» мобилизовать силы и двигаться вперед.

Набрал молодежь: Андрей Мудриченко, Борис Захаров, Николай Корячкин. Но где взять достойную матчасть? Вся матчасть сосредоточена у наших спортсменов лидеров, которые имели по две лодки и кучу парусов и мачт. Добровольно никто делиться, не хотел. Мною было предложено, что каждый из лидеров выбирает себе спарринга для отработки отдельных

Андрей Мудриченко



элементов гонки и решения мелких хозяйственных вопросов. Андрей Балашов выбрал Н. Корячкина, Валерий Заковоротный — Б. Захарова, а мне пришлось взять под опеку А. Мудриченко.

Это дало положительный результат. Моя группа усилилась, а молодежь росла как на дрожжах. Уже через год в 1976 году на чемпионате Европы среди юниоров А. Мудриченко и Б. Захаров разыграли между собой первое место: А. Мудриченко — выиграл; Б. Захаров был второй. Этот принцип в работе позволил сборной команде СССР по парусному спорту в классе «Финн» среди юниоров на протяжении многих лет, вплоть до 1987 года, возвращаться домой с медалями.

Главная задача — Олимпийские игры. После успешного выступления спортсменами ВС в классе «Финн» на чемпионате СССР 1974 года, руководство Спорткомитета назначает меня старшим тренером сборной страны в классе «Финн».

Первое мое участие в международных соревнованиях в качестве тренера произошло в июне 1975 года — чемпионат Европы (Испания) в классе «Финн».

Результат был удручающий — мы проигрывали везде: на старте, в лавировку и особенно на полном курсе. Осень 1975, зиму 1976 мы провели в Сочи, работая над «ошибками» прошедшего сезона, но ветровые условия Сочи не позволяли решить главную проблему — полные курсы. Для решения этой проблемы руководство сборной командировало нас (тренер Шилов; спортсмены: А. Балашов, В. Заковоротный; спортсмен-консультант В. Потапов; видеооператор В. Попов) на Кубу, где мы в продолжение месяца отрабатывали тонкости управления лодкой на полных курсах при ветре 3–6 баллов. Для повышения качества работы на Кубу был приглашен кинооператор В. Попов и лучший специалист полных курсов СССР Виктор Потапов. Работа дала положительный результат, к концу сбора Андрей на полных курсах шел на равных с В. Заковоротным.

После кубинской подготовки в апреле 1976-ого мы приняли участие в Йерской регате (Франция). Проблему полного курса мы закрыли, но лавировка оставляла желать лучшего.

Представитель Великобритании Дэвид Ховлет показывал выдающуюся скорость на лавировке, каждый день менял мачты в поисках лучшей.

В один из гоночных дней, я остался на берегу и протестировал мачты англичанина. Эти измерения помогли нам разобраться в наших проблемах с лавировкой.

Андрей на регате выступил неудачно, меня на тренерском собрании обсудили. Это естественное состояние: если выигрывает спортсмен, а если проигрывает тренер. К этому состоянию я был приучен.

После Йерской регаты мы начали думать — как заставить металлическую мачту изменить эпюру прогиба. Ответ простой — необходимо изменить геометрию мачты.

Эту работу мы осуществили на учебно-тренировочном сборе в городе Севастополе. Благо с яхт-клубом ВМФ находились ремонтные мастерские ВМФ, где был мощный пресс. С помощью которого, нам удалось изменить геометрию, мачта стала гнуться в нужном месте. Появилась хорошая скорость в лавировку. С этим комплектом А. Балашов на Чемпионате Европы 1976 года легко занял второе место. Правильный инженерный подход позволил нам получить скорость. К Олимпийским играм Андрей был готов физически, теоретически, психологически, нужно было сделать скорость. И это нам удалось.

В 1976-м году Андрей стал серебряным призером Олимпийских игр. А я стал заслуженным тренером РСФСР. Это был мой первый большой успех в тренерской работе.

В Канаду на Олимпийские игры меня не взяли, хотя это право мною было завоевано в упорной борьбе с моими коллегами — тренерами.

Перед началом сезона 1976-го года наш главный тренер Юрий Владимирович Пильчин, на собрании старших тренеров классов объявил, что в состав команды на ОИ будут включены тренеры, чьи спортсмены войдут в тройку на Чемпионате Европы 1976 года. Балашов А.В. на ЧЕ-1976 года занял второе место — я был включен в Олимпийскую команду. (только два тренера выполнили этот норматив) Я получил экипировку, мы едем в аэропорт, садиться в самолет. Сначала проходят спортсмены, потом идут тренеры, когда подходит моя очередь, мне говорят — «а Вы отойдите

чуть-чуть в сторонку». Все проходят. Я говорю «А я?», мне в ответ — «А Вы в следующий раз». И так я уехал домой. Конечно, немножко переживал. Но это был не первый удар «под вдох», который я получил, занимаясь тренерской работой и вообще парусным спортом.

ОЛИМПИЙСКИЙ ЦИКЛ ПЕРЕД ОЛИМПИАДОЙ 1980

1977-й год прошел у меня достаточно успешно. Медалей мы не получили, но на всех международных соревнованиях выступали достойно. Андрей был шестым на Чемпионате Европы и 4-м на Чемпионате Мира.

Весной 1978-го за снижение спортивного результата в сезона 1977-го года (по сравнению с результатами 1976 года), Руководство спорткомитета отстранило меня от должности старшего тренера сборной команды страны в классе «Финн». Старшим тренером в классе «Финн» назначили Юрия Алексеевича Ларина, мне предложили быть у него помощником.

Сборная команда СССР в классе «Финн» на 80% состояла из спортсменов ВС. Помощником, так помощником. Я оставался старшим тренером в Вооруженных Силах, мог работать и получать удовольствие от работы.

Спортивный сезон 1978 был для меня сложным и не результативным, А. Балашов начал сдавать пози-



Победители Олимпиады-80 в классе «Финн»: Андрей Балашов, Esko Rechart, Wolfgang Mayrhofer

ции, а моя молодежь — А. Мудриченко, Б. Захаров, Н. Корячкин, В. Соловьев не смогла решить поставленные задачи. В команде создались очень сложные межличностные отношения. На первые роли рвались два молодых спортсмена из профсоюзков: Арре Кеэп и Сергей Хорецкий.

Проанализировав ситуацию, я обратился к руководству ЦСК ВМФ с просьбой пригласить для работы в классе «Финн» второго тренера. На эту должность был взят Владимир Николаевич Назаров, опытный организатор производства. (Он уже в продолжении 8 лет работал начальником бюро, у него в подчинении находилось триста человек.)

Работу в классе мы с В. Назаровым поставили следующим образом: В. Назаров занимается с молодежью (поиск молодых талантов на всех флотах СССР) и помогает мне с основной командой; О. Шилов занимается с основной командой и помогает В. Назарову в тестировании отобранной молодежи. Для более эффективной работы по привлечению молодых спортсменов командование ВМФ построило на ленинградской судовой верфи 15 скоростных катеров типа «Ритм» и обеспечило ими тренеров ВС, и в первую очередь тренеров, занимающихся с молодежью. Вся работа по реализации этого проекта осуществил В. Назаров — в результате ВС получили сильную молодежную группу на Балтике — тренер Сергей Лапкин; на Черном море — тренер Евгений Белоусов; на Тихом океане — тренера Виталий Тимофеев и Валерий Заковоротный и Москве — тренер Евгений Истомин.

1979 год — главное соревнование сезона «Спартакиада Народов СССР». Первое место легко выигрывает Сергей Хорецкий, второе занимает Арре Кеэп, А. Балашов только третий. Чемпионат мира в Велико-



Спартакиада народов СССР, 1979 г.



Андрей Балашов, Юрий Пильчин, Юрий Ларин — подготовка к Олимпийской регате 1980 г.



британии укрепил позиции С. Хорецкого, Сергей — 11 место; Андрей — 23; Арра — 56. Сборную на 1980 год утвердили в составе двух человек: Сергей Хорецкий (24 года) и Андрей Балашов (34 года).

Руководство клуба вызвало меня на ковер и поставило задачу: А. Балашов должен выступить на ОИ в Таллине и принести медаль в копилку сборной команды СССР.

Для решения этой задачи был создан штаб из четырех тренеров: Олег Шилов; Владимир Назаров; Валерий Заковоротный; Виталий Тимофеев. Обязанности распределили следующим образом: Шилов и Назаров — весь учебно-тренировочный процесс, настройки, подбор парусов и мачт; Заковоротный и Тимофеев — решение всех орг-вопросов на сборах и дома. К работе была подключена вся группа финистов ВС. Работа оказалась эффективной. На последнем этапе отбора, который проходил в Финляндии, на Чемпионате Европы А. Балашов занимает третье место и получает право представлять СССР на ОИ. (Сергей на ЧЕ занял одиннадцатое место)

Олимпийские игры в Таллине проходили непросто. Мы шли заряженные на медаль. После 4-х гонок Андрей Балашов шел на первом месте. Однако сказало высокое нервное напряжение, общая обстановка, и после выходного дня 5-ю и 6-ю гонки Андрей с треском проиграл, что откинуло его на 6-ю позицию. Мы провели анализ, определенную работу и это помогло Андрею вернуть психологическую форму. Выиграв последнюю гонку, Андрей Балашов получил бронзовую Олимпийскую медаль. На этом Андрей решил протеститься с классом «Финн», дать дорогу молодым и перешел в класс «Звездный», пригласив к себе в экипаж своего спарринга — Николая Корячкина.



ФУНДАМЕНТ ВЫСОКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ В СИСТЕМНОЙ РАБОТЕ

В 1980-м году я набрал новую группу. Здесь небольшое отступление: первая группа, которая у меня была, это Балашов, Заковоротный, Истомин, Белоусов. Это группа моих учителей — те, на ком я учился, те кто были мои товарищи. А последующая группа, это уже были мои ученики — те, кому я передавал накопленный тренерский опыт. И здесь уже были плоды моего творчества и различные варианты, потому что много мы пробовали, мы и по настройкам лодки много работали. Но опять же слово «Я» здесь употребляю неправильно, потому что «мы», наверное, правильнее сказать — у нас был коллектив тренеров. Слово «Я», наверное, легче говорить, а на самом деле здесь был коллектив единомышленников. И чем хорошая была система Вооруженных Сил, что там было разделение труда. Если раньше тренер должен был быть и организатором, и шофером, и методистом, и врачом — не знаю, кем он еще не должен был быть. Попав в Вооруженные Силы, мне сказали «Ты, Шилов, должен заниматься спортсменом! А для решения вопросов по организации, обеспечению есть другие квалифицированные люди. Твоя задача — результат на воде». Когда я оказался в Вооруженных Силах, я как тренер знал, что за моей спиной такая сильная организация, как Вооруженные Силы. Меня в оби-

Александр Александрович Чумаков



НАЙТИ ВЫХОД ИЗ ЛЮБОЙ БЕЗВЫХОДНОЙ СИТУАЦИИ

Несколько слов о Николае: Николай Корячкин был Чемпионом Советского Союза в 1977-м году.

Сроки чемпионата СССР 1977 года совпали со сроками чемпионата мира, который проводился в Испании. На чемпионате мира должны были принять участие Балашов, Захаров и Кеопп. Руководство Вооруженных Сил поставило передо мной задачу выиграть чемпионат СССР 1977 в классе «Финн»: «... никого не волнует, что нет Ваших лидеров, выиграть и все!» Так у нас был такой адмирал флота, который вызывал на ковер и говорил: «Так. Сколько медалей разыгрывается?» «Разыгрывается 15 медалей: 5 золотых, 5 серебряных и 5 бронзовых» — «Ставлю задачу — взять 15 золотых медалей!» — «А как?!» — «А меня не волнует. Задача поставлена? Выполняйте!»

Для решения этой сложной задачи мы поставили на Николая Корячкина. Во-первых, он был очень хорошо подготовлен и обеспечен достойной материальной частью. В помощь ему направили Валерия Заковорот-

ного (он еще гонялся) и Владислава Акименко. (После Олимпиады 1976-го года он ушел из экипажа Валентина Манкина («Темпест») и некоторое время выступал в классе «Финн», пока снова не нашел себя шкотовым, но теперь уже на «Летучий Голландец» в экипаж Сергея Бородинова).

Основным соперником Николая Корячкина был Сергей Хорецкий. Сергей выиграл Чемпионат Европы 1977 среди юниоров и шел очень сильно. Парень неординарный, фанатичный, направленный. Тренером у него был Евгений Иванович Калина — тренер очень квалифицированный и интересный. Его подход к воспитанию своих спортсменов мне нравился. Я потом брал на вооружение его методику.

Он выстраивал команду. Стоит команда условно 20 человек в Минске. «Ребята, значит так: «Завтра начинается сбор в городе Сочи. Построение ровно в 9-00. В кассах билетов Минск-Сочи нет. У меня билет есть. Кто завтра не появится на построении будет отчислен со сбора и из сборной команды». На утро, в 9-00 в Сочи вся команда стояла на построении. Как он этого добивался? Воспитывал, заставлял из безвыходной ситуации найти выход.

ду никогда не дадут. Да. Я — человек. Я могу ошибиться. Я ошибался, естественно. Но я знал, что эта организация меня не затопчет, не сдаст, а наоборот — протянет руку, поможет. Там был коллектив и никто друг друга не подсиживал. Наоборот друг другу помогали. Я благодарен Соболеву Александру Леонидовичу — главному тренеру ВС, Рвалову Льву Сергеевичу — старшему тренеру класса «470», Кисю Анатолию Васильевичу — начальнику команды. Большую помощь мне оказывал как методист Константин Васильевич Мильгунов и Владимир Ермолаевич Арчвадзе. И конечно наш командир, Начальник ЦСКА ВМФ капитан I ранга Столярж Борис Львович, который мобилизовывал каждого работника клуба на высокий результат.

Столярж Б.Л. был начальник от бога. Ему я обязан фразой «Не вижу бессонных ночей». Как пример, мы приезжаем с очередного соревнования, неудачно выступили, и он нас вызывает в 4 часа утра всех на разбор (не волновало — как добираться — пешком!) и говорит — «Не вижу бессонных ночей! Вы не думаете совсем о результате. Вот поэтому и результат у вас такой!»

Мы все болели за результат и делали все возможное и невозможное, что бы результат был не только на Всесоюзных, но и на международных соревнованиях.

Сильная конкуренция профсоюзов, которой руководил А.А. Чумаков не давала расслабиться и способствовала росту мастерства у спортсменов.

В Профсоюзах мощную работу вел Александр Александрович Чумаков. Он объединил профсоюзные клубы. Мы все были выходцы из профсоюзов — выходцев из Вооруженных Сил практически не было — Вооруженные Силы в основном консолидировали, собирали людей, и дальше вели.

Я все время спорил с А. А. Чумаковым:

«У меня в Вооруженных Силах фирменных пять лодок. У вас в Профсоюзах — 15 лодок. А почему мы вас бьем? Да потому что если лодка находится в «Воднике», а талантливый спортсмен в «Труде», то вы не можете дать этому талантливому спортсмену лодку из «Водника» для гонок, а какой-то третьеразрядник будет использовать эту шикарную лодку, на которой талантливый спортсмен из «Труда» может стать Чемпионом. Поэтому мы вас и бьем».

Александр Александрович вел большую методическую работу со спортсменами и тренерами всех профсоюзов, которые прибывали на его учебно-тренировочные сборы, но участвовать в распределении матчасти различных ведомств он не мог.

В Вооруженных Силах было так: ты талантливый, ты лучший? Откуда ты? С Черноморского флота, с Каспийского, с Балтийского, с Тихоокеанского — это не имело значения. Получи лучшее, что есть в ВС. Завтра будет другой, с другого флота и тогда он получит все лучшее. Поэтому в течение почти десяти лет мы давали стабильно высокий результат.



среди фирменных лодок — Вангуардов! Так что лодки были великолепные.

Это были такие шикарные матрицы! Володя жил на верфи и практически самостоятельно и бесплатно создавал эту лодку. Я думаю, что эту лодку мы могли бы и продавать и достаточно успешно.

Но, к сожалению, перестройка сделала так, что вся работа Волкова пропала. Матрицы с Таллинской верфи исчезли. Эта перестройка — она погубила все, что было создано нашими умельцами.

ЛОДКА № 14

В 1981-м году у нас появились деньги в рамках Вооруженных Сил. Начальником физподготовки ВМФ был назначен бывший командир атомной подводной лодки, прошедшей подо льдом через Северный полюс, капитан I ранга Василий Иванович Евдакимов, большой поклонник спорта и парусного спорта в частности (яхтенный капитан). Парусный спорт ВС получил достаточное финансирование для закупки необходимого оборудования.

Были построены быстроходные, надежные катера, которые распределили по флотам. Теперь каждый тренер, работающий с командой и имел катер. Били выделены деньги на закупку лодок, парусов, мачт и необходимого оборудования.



ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

Не хочу сказать, что я работал один, со мной работала целая группа тренеров о которых я повествовал выше. Особо хочется рассказать о мастере золотые руки, который содержал наши лодки в идеальном состоянии. Это Владимир Волков.

Спортсмены сборной команды не занимались подготовкой лодок, всю эту работу за них делал Владимир. Спортсмены должны только тренироваться. Такой подход в подготовке давал высокий результат на воде. Я низко снимаю шляпу перед Волковым (к сожалению, сейчас покойным), потому что он очень много сделал для команды, он очень много сделал для класса «Финн». Этот человек самозабвенно работал. Он создал лодку, российскую лодку класса «Финн», которую тестировал Хоперский на соревнованиях, и на которой смог выиграть регату в Венгрии, и в СССР достаточно успешно ходил. Эти лодки, построенные Волковым, были сухие в любую погоду, что даже Вангуард не смог реализовать. Это великолепные были лодки. На одной из них Николай Сухоруков, когда он был наказан (в наказание я лишал фирменной части), стал призером Чемпионата Советского Союза

Олег Хоперский, Владимир Волков



Андрей Никандров, Олег Хоперский, Олег Шилов



Николай Сухоруков

Прежде, чем заказывать лодки, мы с Назаровым провели анализ и пришли к выводу, что лодки фирмы «Вангуард» (наиболее скоростные в то время) не все показывают хорошую скорость, а только те, которые сняты с определенного болвана (с одного болвана снимают не более 30 лодок, далее делают новый болван).

Датчанин Хертнайс выигрывал все соревнования подряд под «ноль». Мы выяснили с какого болвана была снята лодка. Стали искать по всему миру лодки снятые с того же болвана. Оказалось, что все мировые лидеры гоняются на лодках этой серии. Не использовалась только одна лодка, которая находилась в Голландии у любителя гонок в выходные дни. Мы вышли на владельца лодки, договорились и купили эту лодку. Но в итоге она оказалась по цене в 1,5 раза дороже, чем новая. за что опять же меня «били» на партсобрании — нерациональное использование государственных средств. Хорошо, что эта лодка в последующем подтвердила правильность нашего выбора. Спортсмены, выступавшие на этой лодке привозили домой медали. Это была лодка под номером 14.

Поначалу никто эту лодку брать не хотел. Она досталась Попову Сергею. Затем Сергей Михайлович Лапкин при подготовке Андрея Никандрова к Чемпионату Европы среди юниоров, смог разогнать ее. Андрей легко выиграл чемпионат Европы. Лодка стала лучшей в нашем флоте и передавалась только лучшему спортсмену: А. Никандров; Н. Сухоруков; О. Хоперский.

НИКОЛАЙ СУХОРУКОВ

Николай Сухоруков — талантливый спортсмен, «Бог» тихих погод. В 1982-м году на Чемпионате Европы среди взрослых, гоняясь на средненькой матчасти, шел на третьем месте, и только в последней гонке при ветре 4 балла чуть уступил — в итоге стал четвертым.

В 1983-м году Николай выиграл Спартакиаду народов СССР, правда сделал это с помощью Олега Хоперского. Сухоруков великолепно управлял лодкой, он ее великолепно чувствовал, но настроить лодку для него было очень сложно. А Спартакиада тогда проводилась на лодках Таллинской постройки, и лодки разыгрывались по жребию. В первой гонке Хоперский приходит первым, кто-то приходит вторым, а Сухоруков приходит 4-м или 5-м. Перед нами, как всегда, стояла задача занять 1-2-3. Коллектив у нас был дружный, а авторитет у меня был непререкаемый, я говорю: «Олег, завтра с утра садишься на лодку Сухорукова, выставляешь ему мачту, парус. А ты, Николай, после того, как Олег тебе все выставит, ничего не трогай». О. Хоперский каждый день настраивал Сухорукову лодку, и Николай приходил первым. В итоге Сухоруков выигрывает Спартакиаду, а Олег Хоперский занимает третье место.

К сожалению, у Николая была психологическая проблема со свежим ветром. Чтобы решить эту проблему, специально для него, мы купили у лодку фирмы «Мадер» — непотопляемый «Финн». Мы гоняли его в море при ветре 6-7 баллов, пока он не перестал бояться. Но все же проблема в свежий ветер до конца решить не удалось.

В 1983-м году Сухоруков на Чемпионате Европы в Австрии, имея 3 первых прихода, он занял 11-е место: когда тихая погода, он первый, когда свежо, он в «замаске». Ну и в конечном итоге на 1984-й год лодку № 14 перешла к О. Хоперскому.

ОЛЕГ ХОПЕРСКИЙ

Еще в 1976-м году Липецкий тренер Джеломанов Валерий Васильевич подошел ко мне и подвел молодого парнишку: «Вот у меня растет Олег Хоперский, имей его в виду». В 1980-м году Хоперский уже стал



следним с отрывом?» — Олег. Идешь туда на катере, берешь... Ну что мы делали? Мы просто вставляли пораньше часов в шесть, и до гонок по тихой погоде проводили тренировки. Я в него верил и не ошибся. Хотя больше мне тогда нравились Попов и Никандров, но те психологически оказались менее устойчивы. А Олег с устойчивой психикой, не капризный, человек, из которого можно было что-то вылепить.



богатырь, красавец мужчина, «Аполлон». И Джеломанов пришел ко мне: «Возьми его к себе! У нас в профсоюзах сложно с матчастью». Так мы начали работать с Олегом.

В 1984-м году, когда я передал лодку № 14 Олегу, я не ошибся. Олег Хоперский — у него был один недостаток, который я знал, — он очень любил тренироваться. Он мог тренироваться с утра до вечера. То есть если все говорили, что они устали, болят руки, ноги, голова, то Олег говорил — «Еще! Еще!» Физически он был хорошо подготовлен, и самое главное — что он не боялся свежего ветра. Коньком у него была свежая погода и полный курс. В тихий ветер, правда, у него было хуже. Когда я его взял, на финиш первое время его привозил на буксире. Как тихая погода, смотришь — «кто там по-



Поначалу он был на вторых, на третьих ролях. Я поверил в О. Хоперского и начал ему уделять больше внимания после сбора на Кубе в 1984-м году, когда Олег прошел незабываемое испытание, устроенное стихией и случайно мною. Это была одна из тренировок. В тот день было где-то 6–7 баллов. Мы провели 4-х часовую тренировку. Когда мы выходили на тренировку, океан еще не разгулялся, а когда возвращались, волна с океана существенно усилилась. Для входа в гавань необходимо было попасть в узкий канал со стоячей волной. Финнистам это было сложно сделать. Первым пошел Николай Сухоруков — перевернулся, мачту потерял. Вторым пошел в гавань Хорецкий — потерял мачту. Войти в гавань без потерь было невозможно. Был второй вариант входа в гавань — обогнуть полуостров Варадеро, где мы тренировались, но это примерно круг в 20 км.

Я подлетаю на катере к Олегу, говорю: «Смотри, ребята мачты потеряли, можно попробовать обойти полуостров. У тебя еще силы есть?». Он мне говорит: «Силы еще есть, я пройду, Олег Иванович!»

Я говорю — «Иди, а я заправлю катер и тебя догоню». Пошел заправляться, а бензина не оказалось. Океан бурлит, волна огромная, а в районе мыса, который необходимо обогнуть рыбаки обычно ловили акул. Думаю: «Господи! Куда я послал мужика? Без со-



Сергей Хорецкий

провождения, без всего!» Прошло три часа. Уже темнеет, нет его и нет... Думаю — конец! Мне тюрьма, конечно. Я погубил человека. Наконец привезли бензин, я понимаю, что я его не догоню, решил идти навстречу, лечу на полном ходу и вижу вдальке, маленькое белое пятнышко! Появился парус. Я такой радостный был! А все уже его погибшим считали. Похоронили. Это 4 часа тренировки, и еще 5 часов он возвращался. Я подлетаю к нему, и говорю: «Ты что сидишь, плохо открениваешь? В открени!» Он вываливается и летит! На таком энтузиазме он дошел! Его подхватили, лодку разоружили...

На следующий день Хоперский проснулся героем. Все его конкуренты: Сухоруков и Хорецкий были разбиты. Он морально возвысился над ними!

После возвращения с Кубы класс «Финн» в составе: Хоперский, Хорецкий, Сухоруков приняли участие в Каннской регате. Его конкуренты (я имею наших, российских) были раздавлены. И так же легко он раздавил конкурентов западных. Олег выиграл регату шутя. Это началось восхождение Хоперского. Видно было, что Олег морально преодолел себя. Раньше он ломал шапку, преклонялся перед иностранными конкурентами, но после победы над собой и над стихией Олег как бы переродился заново. Появился новый Хоперский — Хоперский-победитель. После этого Олег выиграл Каннскую регату, Йерскую регату, Кильскую регату.

Мы готовились к Олимпийским играм. Однозначно все его признали лидером. Его основной конкурент Сергей Хорецкий сказал: «Я считаю, что на Олимпийские игры должен поехать Олег Хоперский. Он сильнее всех нас». Евгений Калина, тренер С. Хорецкого, даже он сказал: «Да. Конечно Олег Хоперский — спортсмен номер один». Олег выигрывал все, причем — все практически без последней гонки. Последнюю гонку он уже ходил смотреть на катере.

Но наше ЦК Партии решило, что нам в этой Олимпиаде в Америке делать нечего. То я один получал форму и не поехал, а тут вся команда. Мы получили все форму, экипировались, и нас послали на «Игры Доброй Воли». В классах «470» и «Финн» Игры были организованы в Венгрии. В Венгрии Олег выиграл достаточно легко. Коля Сухоруков занял третье место (на играх от страны выставлялось по два спортсмена в классе).

За этот результат Олег Николаевич Хоперский был удостоен звания «Заслуженный Мастер Спорта», а я — звания «Заслуженный тренер СССР».

ОЛИМПИАДА 1988

Отдельно расскажу про Олимпийские игры 1988-го года, которые проходили для парусной программы в Пусане. К Играм мы готовились достаточно серьезно. Сделали самое главное — то, что нам удалось сделать перед Олимпиадой — подобрать 2 комплекта парусов-мачт (парус-мачта, парус-мачта). Взяли с собой спарринг-партнером Юрия Токового и отправились на Олимпиаду.

Первые тренировки, которые мы провели, показали, что лодка, которая нам досталась, не имела совершенно хода. Хоперский отстал в лавировку практически от всех. Провели анализ этой лодки. Оказалось, что у нее шверт и перо руля направлены в разные стороны, то есть они были хорошим тормозом. Мы пригласили мастеров, сделали необходимые изменения лодки, и наш «корабль» пошел.

К сожалению, так получилось, что решили мы начать регату не с боевого комплекта, а со второго, хотя на тренировках на этом комплекте Олег показывал хороший результат и как бы обнадежил нас что гонки будут протекать достаточно успешно. Еще до Олимпийских игр примерно года за два мы пришли к выводу, что Олимпийские игры выиграть достаточно сложно, если ты гоняешься один. У тебя должны быть доброжелатели среди гонщиков, и мы сделали ставку на канадского спортсмена. Завязали с ним теплые достаточно отношения, помогали ему и в настройках, и в подборе парусов и мачт, так как имели в этом большой опыт. Это был Ларри Лемье, который сам пытался строить лодки. Он тоже был мастером. И в принципе на этой почве настройки, подбора мачт и парусов мы нашли общий язык, а так как в нашей команде всегда был и врач, и достаточно хорошее обеспечение,

то Ларри Люмье с удовольствием пользовался нашим массажистом, врачом и так далее. И часто даже в целях экономии средств иногда даже жил в нашей команде. И заручившись такой поддержкой, как якобы, мы прибыли на Олимпийские игры и надеялись на высокий результат, потому что практически Хоперский достаточно успешно выступал сезон 1988-го года, всегда был на высоте, и к подбору матчасти мы подошли тоже достаточно скрупулезно, то есть к первым гонкам у нас были достаточно хорошие комплекты, и плюс еще сам Хоперский был физически и функционально и морально достаточно готов. Но первый удар мы получили в первой же гонке. И не от кого-нибудь, а от Ларри Люмье. Идя к марке левым галсом и практически проходя по носу с маленьким зазором у Ларри Люмье (Хоперский шел где-то пятым, Люмье шел шестым), Люмье попытался ударить Хоперского в корму, это ему не удалось, но однако он сделал маневр как бы уваливаясь и моментально подал протест.

Протест мы проиграли, первая гонка закончилась дисквалификацией. Это, был сильный удар. В следующей, второй гонке Хоперский стал контролировать себя с запасом и финишировал только девятым. Необходимо было успокоить спортсмена и поднять моральный дух.

В третьей гонке мы увидели то, о чем не могли даже подозревать. Ларри Люмье стал ловить Хоперского до старта. Примерно за 5 минут до старта он стал за ним охотиться и в результате этих маневров до старта, так как работа в матче-режиме у американцев и канадцев была на достаточно высоком уровне, он поймал Хоперского и подал на него протест за то, что он помешал ему при маневрах до старта. Хоперский, если не ошибаюсь, финишировал где-то 5-м — 6-м, (ну, во первых, потому, что он уже был морально раздавлен, трудно было ему выступать в полную силу, он опять страховался.) но все равно на берегу нас ждал удручающий результат — мы получили дисквалификацию.

Олег Хоперский, Юрий Токовой



Так что, пройдя три гонки, мы оказались с двумя дисквалификациями и на последнем месте. Нужно было что-то делать. Я практически всю ночь не спал, думал — как встряхнуть спортсмена? Как выйти из этой клоаки, в которую нас загнал наш «доброжелатель»? И принял такое решение — попросил руководителя нашей делегации А.Л. Соболева сделать следующее. Рано утром на построении, когда устраивается вся команда на утреннюю подготовку, А. Соболева вызывает Шилова О.И. и Хоперского О.Н. из строя и объявляет, что за низкий спортивный результат спортсмен Хоперский и его тренер Шилов исключаются из команды и отправляются домой. Вся команда была в шоке. Процесс отправки долгий, поэтому О. Хоперскому было разрешено поучаствовать в соревновании — пройти еще одну гонку.

Мы поменяли мачту, поменяли парус, и четвертую эту гонку Хоперский выиграл с огромным отрывом. В этот день практически вся наша команда мобилизовалась на результат, и практически все пришли в тройке. Руководство команды сменило гнев на милость и разрешило Хоперскому продолжить соревнование. Следующую гонку он опять выиграл. Тренера у меня спрашивали — что я такое сделал с Хоперским? Что с ним произошло?

Потихоньку Олег начал подниматься по лестнице результатов. Я на память не помню всю эту динамику. Можно поднять протоколы, посмотреть, если это интересно, но просто хочу сказать, что этот психологический удар помог мобилизовать Хоперского.

В своей тренерской практике я часто применял различные приемы, позволяющие мобилизовать спорт-

сменов в критических ситуациях. Примерно такая же ситуация у нас была в 1985-м году на Чемпионате Мира в Мальме. На Олега Николаевича Хоперского подал протест судья стартер — фальшстарт. (в этой гонке Олег пришел первым) Мне удалось затянуть разбор протеста на шесть дней. Все 6 дней Олег был в надежде, что у него будет шанс вернуть свое первое место. Там был определенный прием. Не стану его рассказывать. Но даже без этого первого места он занял второе место, проиграв лидеру Лаза Херт Найсу 0,1 очка.

Возвращаясь к Олимпиаде 1988-го года, как мы ни старались, с двумя дисквалификациями очень трудно было ворваться в первую шестерку. Хотя уже последующие гонки Хоперский приходил достаточно стабильно, и еще у него был шанс выступить лучше. Но два последних дня дул ураганный ветер. Хоперский на первую марку выходил первым. Но удержаться на полных курсах ему не удавалось. Он постоянно заливался — была дикая волна. Только новозеландец из позиции 4-го после двух полных курсов становился первым. Хоперский, если не ошибаюсь, финишировал 2 раза третьим. Вот эти два третьих места вместо двух первых не позволило ему войти в шестерку. Олег занял на Олимпиаде 8-е место.

БОРЬБА ДВУХ СОЗНАНИЙ — ВЕЛИКОГО СПОРТСМЕНА И НАЧИНАЮЩЕГО ТРЕНЕРА

Мы ехали с надеждой на медаль, а вернулись без медали с восьмым местом.

В сборной команде произошла смена руководства. За результат, который сборная команда СССР по парус-

ному спорту показала на Олимпийских играх 1988-го года — одно второе место и одно третье место, и, если я не ошибаюсь, два восьмых, девятое, главного тренера «избили» морально-фигурально. Главный тренер Александр Леонидович Соболев был смещен, на его место был назначен Валентин Григорьевич Манкин.

Валентин Григорьевич — это величайший спортсмен, но все великие спортсмены имеют достаточно сложный характер. Для того, чтобы достигнуть результата, нужно зачастую идти по головам. Валентин Григорьевич Манкин ничем не брезговал для достижения результата, и слава его остается в веках, но здесь Валентин Григорьевич Манкин стал тренером! На Олимпийских играх 1988-го года ему было поручено возглавить работу с классом «Звездный». В 1980-м году В. Манкин был Олимпийским чемпионом в классе «Звездный», освоил этот класс, хорошо его знал, и поэтому в 1988-м году Александр Леонидович Соболев предложил ему быть тренером на Олимпийских играх в классе «Звездный». Валентин Григорьевич Манкин личность неординарная. Он был очень великим спортсменом, и в этот момент, когда он стал тренером, в нем начали бороться два человека: с одной стороны это был великий спортсмен Манкин, с другой стороны это был начинающий тренер класса «Звездный». Я наблюдал такую сцену: когда после удачного прихода Виктора Соловьева Валентин Григорьевич страшно переживал. Я наблюдал эту сцену и всегда не мог понять — в чем дело. Когда же Виктор Соловьев пришел очень плохо, то Валентин Григорьевич также переживал. В чем причина? — думаю я. И хорошо — плохо, и плохо — плохо. Как мне кажется, что в Валентине Григорьевиче жило 2 человека — это великий спортсмен и начинающий тренер. И зачастую этот великий спортсмен побеждал тренера. Потому что «Как так? Спортсмен идет хорошо. Он может получить медаль. Медаль в том классе, в котором выступал я, Валентин Григорьевич Манкин!» — это говорил спортсмен. А тренер в этот момент был задавлен спортсменом. А когда же Соловьев приходил неудачно, то спортсмен Валентин Григорьевич молчал, а тренер уже переживал. Поэтому это была сложная ситуация — борьба двух сознаний в одном человеке.

После неудачного выступления на Олимпийских играх, а это был относительно неудачный результат, потому что такой результат, который был показан командой на Олимпийских играх 1988-го года, команде СССР в последующем повторить не удалось ни разу, а с каждым годом все хуже и хуже. Вот за этот низкий результат — за Серебряную и Бронзовую медали в классах 470 Соболев был снят с должности, а на его место пришел Валентин Григорьевич Манкин.

Валентин Григорьевич Манкин пытался построить работу несколько в другом русле — русле, в котором он привык работать — это подъем в 4 часа утра, первая тернировка — в 6 утра. Может быть для кого-то это было и неплохо, а в основном это было достаточно тяжело для нервной системы многих спортсменов.

Но спортсмены не роптали потому, что это руководство, и выполняли указания Валентина Григорьевича.

Я был оставлен в роли старшего тренера, и мне было поручено готовить команду класса «Финн». Первое мероприятие, в котором мы участвовали, это был Чемпионат Европы в Финляндии. В этом соревновании лидер наш Хоперский занял 6-е место, Юрий Токовой занял 9-е место. Будем говорить — невысокий результат, потому что руководство всегда требует только медалей. Медалей нам не дали. Выступили мы достаточно неудачно, потому что ходовые качества у нас были неплохие. Наш лидер Хоперский еще никак не мог восстановиться после разгрома на Олимпиаде, Юрий Токовой еще не был готов на все 100%. Комплекс реабилитационных мероприятий, которые мы проводили под руководством профессора Г.Б. Горской дали положительный результат только к Чемпионату мира.

К Чемпионату Мира мы были готовы лучше. От Чемпионата Мира меня отлучили — сославшись на невысокий результат на Чемпионате Европы. На Чемпионат мира поехал тренер с Украины — Доценко Ю.Г. С Чемпионата мира привезли: третье место — О. Хоперский, шестое место — Ю. Токовой. Результат оценили как высокий.

С 1990-го года я был отстранен от работы с командой, работу с классом «Финн» возглавил лично Валентин Григорьевич Манкин, помощником у него был приглашен Ю.Г. Доценко.

Руководство ЦСКА ВМФ оставило меня в штате, и дало возможность работать с молодежью. Так как на всесоюзные сборы меня не приглашали, а у Вооруженных Сил в то время было очень маленькое количество сборов, то я занялся тем, что начал осваивать компьютерную технику, и благодарен Валентину Григорьевичу, что он мне дал целый год тайм-аута для того, чтобы я освоил компьютер, который впоследствии мне очень помогал в работе.

Про результаты 1990 года в классе «Финн» я говорить не буду, потому что они были плачевные. В десятку мы нигде не входили, ни на одном мероприятии, а на Чемпионате Мира и Европы не вошли даже в двадцатку. После этого Манкиным было сделано определение, что класс «Финн» себя изжил, он не перспективен, и вообще заниматься им неинтересно. Пускай живут как хотят! Он перестал уделять внимание этому классу.

Зимой 1990-го года, где-то в январе 1991-го года Валентин Григорьевич Манкин был приглашен в Италию тренером и покинул сборную команду.

ВОЗРОЖДЕНИЕ — МЕДАЛЬ ЧЕМПИОНАТА МИРА

В 1991-м году сборную команду возглавил Станислав Александрович Орешкин. До этого он был тренером по юниорам. С.А. Орешкин никаких революций производить не желал и вернулся к той программе, по которой команда готовилась в предыдущие годы



Станислав Александрович Орешкин

и достаточно успешно выступала. Так как на горизонте не было человека, который бы так хорошо знал класс «Финн» и коллектив, который был в сборной, то меня снова пригласили в сборную в качестве старшего тренера, но с условием, что я обязательно в 1991-м году принесу как минимум одну медаль мирового или европейского достоинства.

Начинать все снова после года перерыва было достаточно сложно, но, засучив рукава и привлекая к работе всех своих товарищей, взялись за дело.

В 1991-м году с финансами было очень сложно. Для того, чтобы участвовать в Чемпионате Мира, нам пришлось обратиться к бывшему финнисту Гураму Биганишвили, так как в Советском Союзе денег не было. Для того, чтобы выкупить билеты для перелета в Канаду, где был Чемпионат Мира, мне пришлось продать свой видеомаягнитофон — достояние семьи, и на эти деньги купить 3 билета — Шилову, Хоперскому и То-



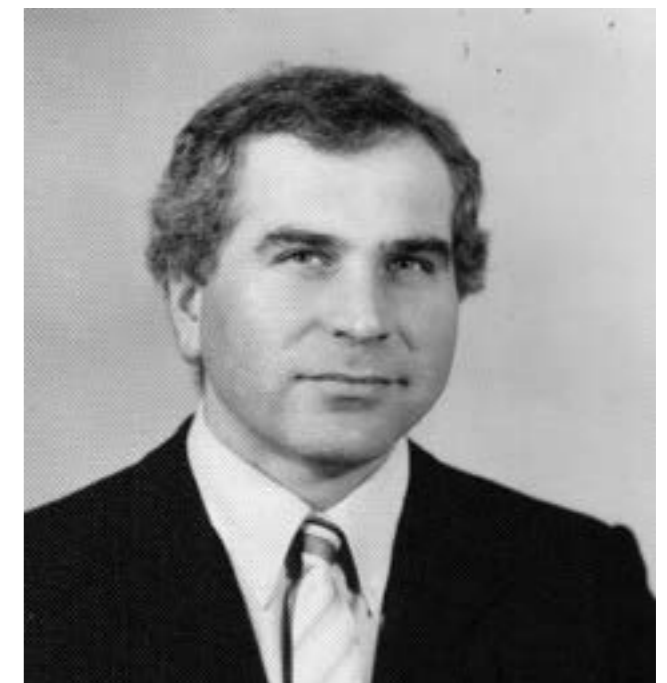
Михаил Апухтин



ковому. Спорткомитет смог оплатить только стартовый взнос. Жить в Канаде нам тоже было не на что. Не было денег ни на питание, ни на проживание. Здесь помогли товарищи. Бывший финист из Грузии, Гурам Биганишвили (с которым я работал в 70-ые годы) обратился к своим американским друзьям с просьбой помочь русским. (Грузия в то время уже вышла из состава СССР.) По прилету в Канаду нам был предоставлен автомобиль, были даны деньги на питание, а разместил нас американский приятель Гурама Биганишвили у своих друзей, мы там жили достаточно вольготно и здорово.

Чемпионат Мира в Канаде — г.Кингстон, акватория Олимпийских игр 1976-го года, где Андрей Балашов сумел завоевать серебряную медаль для Советского Союза. Мы выступали успешно — Олег Хоперский занял третье место. Всего на чемпионате мира в Кингстоне 4 спортсмена: два спортсмена Хоперский и Токовой,

Гурам Биганишвили





которые поехали за счет друзей Гурама Биганишвили; два спортсмена Орлов и Апухтин, которые поехали за счет родителей. Результаты остальных наших спортсменов было не таким успешным, хотя они очень старались. Необходимо отметить что с матчастью у нас тоже было очень сложно. Хоперскому нам удалось приобрести новый парус, остальные выступали на парусах 2-х — 3-х летней давности. На таких парусах трудно было конкурировать, но просто участие само было интересно.

После успешного выступления на Чемпионате Мира 1991-го года меня утвердили на подготовку к Олимпийским играм 1992-го года в роли старшего тренера.

Денег в команде сборной было практически ноль. Но мероприятие 1992-го года нужно было начинать. И мы начали. Надо отдать должное Валентину Григорьевичу Манкину, он пока еще не оборвал концы с СССР, нашел для сборной команды спонсора — это была фирма АССАМА, которая финансировала команду, но не так, как финансировал комитет, — очень скромно.

Всю осень и зиму мы готовились на нашей базе в г.Сочи, а с марта приступили к соревновательному периоду, участвуя в международных регатах за счет АССАМА.

Денег было мало — только на легкое питание и на проживание, было рекомендовано команде не выезжать домой, а переезжать из города в город и участвовать в соревнованиях, или участвовать в сборе, готовясь к соревнованиям.

Очень сложно готовиться, если один спортсмен. Должен быть спарринг. На спарринг денег не было. Поэтому в количестве двух человек — спортсмен Хоперский и тренер Шилов мы путешествовали по Европе. Питание у нас было очень скромное. Нам разрешалось тратить 5 долларов в день на питание и порядка 10 долларов на человека на проживание. Деньги были очень скромные и отчетные. Было сложно, но мы работали. Первое серьезное мероприятие — Чемпионат Мира 1992 года, который проходил в Испании, город Кадис. Олег занял 10-е место, и при всем своем желании победить — не мог (ветровые условия были его, свежая погода). Появились новые модели парусов, Олег проигрывал по скорости. Наши паруса и мачта уступают конкурентам.

Но даже в этой ситуации Хоперский не унывал и надеялся. Мы с Олегом при всем при том минимуме, который у нас был, сумели сэкономить денег и купили себе парус. В то время появилась скоростная модель паруса North Sails, мы ее приобрели по сниженным ценам. Это был отличный, но не новый парус — после одного регата. С такой подготовкой и с такой матчастью мы приехали на Чемпионат Европы в Польшу, где завоевали серебряную медаль (если бы не некоторые перипетии, то легко выиграли бы и Золото).

ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ЛАРИН

После Чемпионата Европы 1992-го года мы приняли участие в Кильской регате. Регата проходила при тихих ветрах, такая же погода ожидалась на Олимпийских играх в Барселоне. На регате мы увидели, что по тихой погоде, — мы выглядели не бледно, а очень бледно. Времени до Олимпийских игр оставалось мало, деньг на подготовку не было. К Олимпиаде мы не смогли перестроиться и подойти в нужной форме.

Олимпийские игры 1992 года в Барселоне получились для нас разгромными. Олег занял 16-е место, а я для себя сделал вывод, что больше тренером работать не буду, ибо, наверное, времена поменялись — тот командно-административный метод руководства, которым я пользовался в своей работе, будучи офицером ВМФ и работая со спортсменами — офицерами, себя исчерпал.



Вернувшись в Москву, в ЦСКА ВМФ, подал рапорт и был уволен из рядов Советской Армии.

Ноябрь, декабрь был «в свободном плавании», переживал свои тренерские неудачи, свой неудачный финиш — если я начал свою тренерскую карьеру в 1974-м году как удачный тренер — у меня практически каждый год были медали и в юниорах, и во взрослых — практически ни одного года не было без медалей на соревнованиях. ОИ 1992 года поставили точку в моей тренерской карьере. Тренером я проработал 18 лет, был удостоен звания «Заслуженный тренер СССР», был награжден тремя правительственными медалями.

Начинать все сначала не было ни желания, ни сил.

В декабре 1992-го года впервые был объявлен конкурс на главного тренера. Юрий Алексеевич Ларин, который на Олимпиаде в Барселоне 1992-ого года был в качестве методиста, начальника Комплексной Научной Группы, выиграл конкурс и был назначен Главным тренером.

Когда приходит новый Главный тренер, он должен набрать команду — команду единомышленников — тех людей, на которых он может опереться, в честность которых верит, тех людей, которые его не подведут. Потому что должность Главного тренера — это по большому счету расстрельная должность, здесь необходимо иметь надежные тылы, в противном случае на этой должности очень трудно продержаться 1–2 года.

В первых числах января 1993 года раздается звонок. Звонит Юрий Алексеевич Ларин и предлагает: «Олег, не хочешь ли поработать со мной?»

Я отвечаю: «В каком качестве? Тренером не пойду».

«Нет» — говорит: «Я хочу, чтобы ты стал начальником команды. Учитывая, что ты бывший офицер, основы дисциплины знаешь, требовательный (я с тобой давно знаком) и честный. Я хотел, чтобы ты попробовал себя в роли начальника команды».

Я попросил время на раздумье. Но после очередного неудачного выступления в роли бизнесмена (были лихие 90, когда все пытались заниматься бизнесом, не имея ни знаний, ни опыта) моя любимая супруга Людмила Борисовна сказала: «Олег, иди в родные пенаты! Тебя там знают, работать ты умеешь, и я думаю, что там ты себя сможешь реализовать, а бизнес — это не твое». Хотя про женщин и говорят «Послушай женщину и сделай наоборот», но я в своей практике всегда к мнению своей супруги прислушивался, и надо сказать, что никогда не ошибался.

С января 1993-го года я приступил к работе начальником команды.

Правда, Юрий Алексеевич сделал такую ремарку: «Олег, сейчас придется поработать за такую условную зарплату — денег нет ни в Федерации, ни в Олимпийском Комитете. Потерпи...».

Работы было много. Приходилось осваивать оргтехнику, учиться писать служебные письма. Все было ново, но интересно.

Терпеть пришлось ни много, ни мало — до декабря 1993-го. Я ни в коем случае не расстраивался — мужик должен быть при деле, а не сидеть и думать куда пойти, чем заняться. Семью кормили сын и жена.

Перед Юрием Лариным стояла непростая задача — как начать готовить команду при условии отсутствия денег.

Ремарка: Юрий Алексеевич Ларин был заведующим кафедры физподготовки в Таганрогском радиотехническом институте. Таганрогский радиотехнический институт в 90-ые годы прошлого века имел устойчивые, профессиональные связи со многими университетами и институтами в различных странах мира, в частности с Университетом в городе Южная Каролина (США).

Ю. Ларину удалось связаться с ректором Университета в Южной Каролине и получить приглашение на проведение учебно-тренировочного сбора для 30 человек сборной команды России по парусному спорту за счет средств Университета. При этом Университет оплачивал перелет нашей команде, питание, размещение, предоставлял яхты и спортивные сооружения — то есть полный пансион.

Это приглашение явилось базой для формирования команды. Желающих участвовать в американском сборе оказалось много. Образовался конкурс. Нам пришлось провести тестирование — кого брать. Если в первые месяцы создания сборной команды России по парусному спорту на 1993-й год было так: «Але! Кто хочет в сборную?» и желающих не было. Класс «Финн», который выходил на старт в 1993-м году состоял из 3-х человек! И все три — призеры Чемпионата России! И в других классах обстояло ничуть не лучше, а то и хуже. В классе «Соллинг» вообще никто не хотел гоняться. Вся сборная 1992 года подалась на заработки в коммерческие программы. Это был сложный период нашей команды.

Ю.А. Ларин проделал огромную организаторскую работу для того, чтобы собрать команду. Команды не было и вот она появилась. Но необходимо было решить вопросы по зарплате, по матчасти, по календарю.





Не буду рассказывать про сложности, которые у нас возникали при решении этих вопросов. Хочу отметить только, что в 1995 году Ю.А. Ларину удалось привлечь достаточно средств, которые позволили выйти из цейтнота, организовать высокоэффективный учебно-тренировочный процесс и как следствие получить результат в 1996 году: в классе «Катамаран Торнадо» — на Чемпионате Европы 3-е место (Юрий Коновалов), в классе «Соллинг» — Чемпион Мира (Георгий Шайдуко), в классе «470» — Чемпион Европы (Дмитрий Березкин); Олимпийские игры в США: Серебро — экипаж Г. Шайдуко; 5 место — экипаж Д. Березкина.

В 1996-й год впервые команда выступала как единая команда под флагом Российской Федерации.

Коллектив, который создал Юрий Алексеевич Ларин на пустом месте, мобилизовав вокруг себя людей — единомышленников, позволил ему реализовать задачу Олимпийских игр. Единственное, что могу заметить — участником этой команды, которая принесла успех, был и я.

Последующие годы после Олимпийских игр 1996-го года — 1997-й вплоть до 2000-го финансирование, конечно, было уже не такое — мы жили на том, что удалось привлечь в 1995-м — 1996-м годах. Команда еще по инерции выступала на высоком уровне: Шайдуко — чемпион мира 1997–1998 годов, чемпион Европы 1997; Березкин — четвертый на ЧМ 1997 года. Но спад уже наметился и на Олимпийских играх 2000-го года команда выступила хуже, если не сказать что плохо. Только экипаж Георгия Шайдуко

смог войти в первую шестерку, а остальные спортсмены выступили неудачно.

И в 2000-м году Юрий Алексеевич Ларин покинул пост главного тренера, вернулся на кафедру, а роль главного тренера была вакантной. Причем, никто не хотел занимать эту должность. Декабрьские перевыборные собрания, где обычно происходят также выборы главного тренера, закончились ничем, потому что желающих подать заявку в конкурсную комиссию на главного тренера не оказалось вообще. И только к марту 2001-го года на эту должность был назначен, пройдя конкурсную комиссию, Владислав Иванович Акименно.

РАБОТА ГЛАВНЫМ ТРЕНЕРОМ

В 2004-м году в силу сложившейся обстановки мне пришлось баллотироваться на должность главного тренера Сборной команды России. Этот конкурс я выиграл.

5 декабря 2004-го года приступаю к работе главным тренером, и понимаю, что попал в самые сложные условия. Ведь главный тренер ничего не значит, если у него нет команды. А команды у меня не было. Тренеры, которые работали в сборной: О. Хоперский; Ю. Коновалов; С. Орешкин; В. Назаров; И. Михайлов; А. Плотников; С. Кузовов; И. Малетин били личности но, к сожалению, единого коллектива у нас не получилось. Каждый имел свою точку зрения на подготовку.

При всем этом задачу Госкомспорт на Олимпийские игры 2008 года поставил — одна серебряная и одна бронзовая медали.

Проанализировав состояние дел в классах, было принято решение уделить максимально-возможное внимание женскому классу «Инглинг»: в классе собралось три сильнейших экипажа страны (В. Ильенко, А. Басалкиной, Е. Скудиной), а работу в классе осуществляет самый титулованный и опытный тренер Михайлов И.И.

Планировалось создать здоровую конкуренцию в классе, а на последнем этапе из трех экипажей сформировать один, из лучших членов класса.

Это была моя ошибка, связанная с незнанием женского характера. Если на первом этапе, И. Михайлову с большим трудом удавалось управлять классом — третье место на ЧМ 2005 года (экипаж Влады Ильенко); победы на регатах 2005–2006 гг. (Киль 2005 — экипаж Екатерины Скудиной; SPA 2006 — экипаж Анны Басалкиной), то в последующем процесс принял неуправляемый характер.

Для нормальной работы, нужны были учебно-тренировочные сборы, которые завершались бы соревнованиями, а средств не хватало.



Мы перешли на соревновательный метод подготовки. Это дорога в никуда.

Было много проблем и матчастью, с ее доставкой к местам проведения соревнований. Все эти проблемные вопросы закрывали организации, которых представлял спортсмен, поэтому управлять такими спортсменами было достаточно сложно.

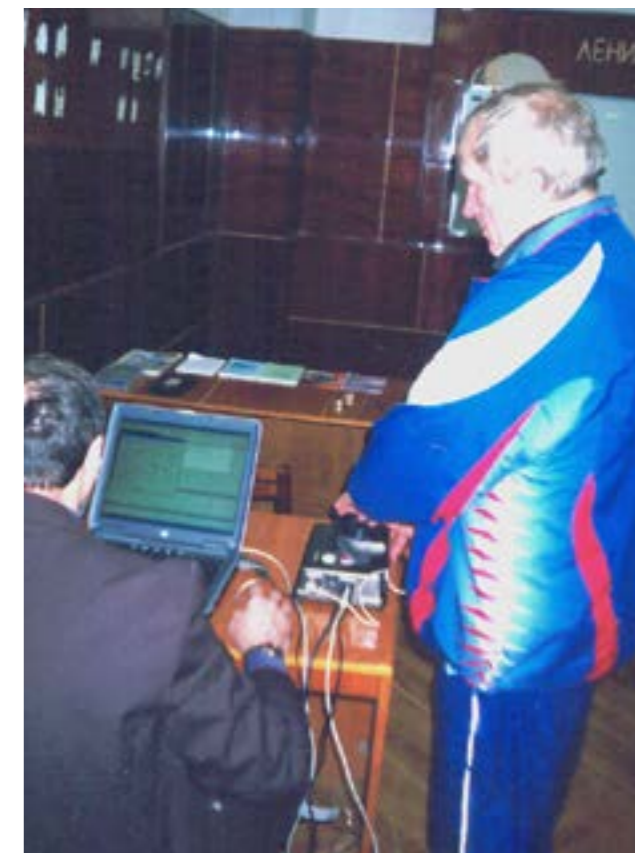
За те коротких 2 года, когда мне было доверено выполнять обязанности главного тренера, нам удалось освоить для нашей команды в классах «470» и «Лазер» великолепную базу подготовки на Канарских островах.

Там прекрасные условия, где каждый день дует ветер. Это мне напомнило чем-то Кубу, когда мы готовились к Олимпийским играм 1976-го года и последующим — Играм 1984-го, 1988-го. Куба — это «Эльдорадо» для яхтсменов. Каждый день тепло, теплая вода и ветер, ветер! Все по расписанию: утром — бриз, к обеду хороший ветер, после обеда — сильный, к вечеру — легкий вечерний бриз. Моделирую любые

условия. Поэтому можно было проводить по 3–4 тренировки на воде. Для сравнения, в Сочи в январе-феврале за 24 дня сборов можно было наработать максимум 20 часов на воде, на Кубе за 20 дней 120 часов, плюс положительные эмоции. Я всегда искал условия схожие с кубинскими, но не так далеко от Европы.

В нашей команде тренеров Сергею Кузовову было поручено найти такое место. Сергей с работой справился великолепно. Весной 2006 года мы получили информацию, что испанцы в городе Лос-Пальмос-де-Канарис организуют соревнования с 1-го по 4-е декабря и приглашают всех желающих туда на это соревнование. Причем, они берут на себя провозку матчасти от города Барселона до острова и обратно. Если же после окончания соревнования вы пожелали остаться, в течение любого времени вы можете находиться там и бесплатно пользоваться услугами яхт-клуба — стоянка, вода, тренажерные залы, учебные залы и все остальное. Весной на следующий год они за свой счет отправляют матчасть, приехавших в любой порт Испании. Первые соревнования у нас — Принцесса София — они берутся бесплатно доставить наши лодки к началу соревнования.

Лучшего варианта найти было невозможно, потому что проживание и питание на Канарских островах обходилось нам примерно в 3 раза дешевле, нежели в Сочи. А так как деньги теперь были в сборной команде, и мы сами распределяли деньги — куда их направить, то конечно это была для нас отдушина, которая позволила высвободить большое количество средств.



Мы экономили на транспорте, мы экономили на питании, на проживании, на аренде яхт-клуба и всего прочего. Единственное — надо было затратить средства на перелет.

Спортсмены таганрогского тренера Андрея Старцева в продолжении многих лет занимали лидирующие позиции в молодежной сборной команде, но выхода в основной состав не получалось. Кропотливая работа Андрея в содружестве со старшим тренером сборной Владимиром Назаровым дала хороший результат. Ими был обнаружен и выращен «алмаз» из которого мог получиться «бриллиант», при условии тяжелой, каторжной работы спортсмена и тренера.

Этим «алмазом» был Игорь Лисовенко — спортсмен, обладавший уникальными способностями управлять лодкой в тихий ветер, тонко чувствующий малейшие изменения ветра.

На начальной стадии работы этого маленького коллектива результаты обнадеживали: 2005 г. — 2 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-радиал»; 2006 г. — 1 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-радиал» и 3 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-стандарт»; 2007 г. — 2 место ЧМ-юн. в классе «Лазер-стандарт».

После удачного выступления Игоря на чемпионатах мира 2006 года он был приглашен в команду для участия в предолимпийской неделе (Китай), где по про-

гнозу обещали тихие ветра. На регату приехало много титулованных спортсменов класса «Лазер». Игорь Лисовенко, выступая на арендованной лодке, на арендованных мачтах, парусах, сумел 2 раза прийти первым. Люди с именем, лидеры удивлялись и возмущались: «Что это? Откуда этот появился, гусь такой?»

Выступления других классов нашей сборной не оставляло таких радужных надежд и поэтому по возвращении домой акцент в подготовке был сделан именно на класс «Лазер-стандарт» и именно на этого спортсмена.

При правильном построении подготовки этот спортсмен имеет большие шансы получить медаль, при хорошем раскладе — золотую.

К работе с Игорем Лисовенко, помимо В. Назарова и А. Старцева, были приглашены Л.А. Калинин, Ю.А. Ларин, В.А. Кадетов. Стояла задача: освоить управление лодкой в свежий ветер, увеличить вес спортсмена, поднять физический уровень и выносливость при сохранении прежней подвижности, преодоление языкового барьера.

Канарская подготовка 2006–2007 годов четко вписывалась в план намеченный для Игоря.

07 февраля 2007 года Исполком Президиума ВФПС освободил меня от должности главного тренера, предложив вернуться к исполнению обязанностей Начальника команды.



У Игоря Лисовенко, также произошли изменения, доброжелатели поссорили его с личным тренером А. Старцевым, который заставлял много работать и не жалеть себя. Он отказался от участия в Канарской подготовке и стал мало тренироваться и работать над собой. Я уже не мог повлиять на ситуацию. На этом наш эксперимент с Игорем Лисовенко закончился.

Потенциал спортсмена был настолько велик, что он, практически не тренируясь, приезжал и в одну калитку «расстреливал» всех наших спортсменов. Но, не тренируясь стабильно и постоянно в классе Лазер, используя только свой старый багаж, трудно было что-то показать на международной арене. Игорь делал определенные всплески, но уже, ни на одной регате не мог засветиться. Олимпийские игры 2008-го года показали, что такое пренебрежительное отношение к подготовке стоило ему медали. Хотя после пяти гонок он был на третьем месте, но только один день подул ветер, и Лисовенко упал до 11-ого места. Реально же спортсмен был потенциально готов на высокий результат.

Дальше я работал начальником команды, все вопросы по организации, по доставке матчасти решались, поэтому здесь говорить не о чем.

14 февраля 2013-го года, я ушел на пенсию в возрасте 69-ти лет, проработав в сборной команде в качестве тренера-начальника команды с 1974-го по 2013-й год — получается, 40 лет. ■





ВАЛЕРИЙ ЗАКОВОРОТНЫЙ: ХАРИЗМА ФИННИСТА

Автор: Василий Кравченко



26 июня 2015 года нашему ветерану, самому харизматичному финнисту Валерию Дмитриевичу Заковоротному исполнилось 70 лет. В истории класса его нельзя обойти: долгое время — член сборной команды СССР, многократный призер чемпионатов СССР в классе «Финн», на котором выросли наши призеры Олимпийских игр Виктор Потапов и Андрей Балашов, впоследствии и Олег Хоперский, заслуженный тренер СССР, Мастер спорта СССР

международного класса. Особенно искусно Валерий Дмитриевич владел техникой хождения в сильный ветер и, бывало, побеждал самого Валентина Манкина в таких условиях. Активный член Российской Ассоциации яхт класса «Финн», Валерий Дмитриевич и сейчас тренирует и воспитывает молодежь, параллельно включившись еще тренером в программу паралимпийского паруса.

Его замечательная харизма, основательный подход, опыт сейчас дают важный фундамент для настроения, мотивации и роста мастерства молодых спортсменов.

Валерий Заковоротный родился в Приморском крае и начал активно заниматься парусным спортом во Владивостоке. Большую роль в том, что его заметили, и впоследствии он смог пробиться в сборную команду, сыграли приезды сборной команды СССР во Владивосток на подготовку к Олимпийским играм в Токио.

Вот как он это вспоминает сам:

«1964 год. Олимпиада в Токио. В составе сборной СССР Александр Чучелов и Валентин Манкин под руководством Ивана Петровича Лаврова — главного тренера СССР, уроженца Тавричанки — пригорода

Владивостока. Владивосток становится дважды базой по подготовке сборной команды СССР по парусу.

После Олимпиады 1956 года в Мельбурне (Австралия) первый раз яхтсмены Приморья увидели дакроновые паруса! Сборная привезла фирменные лодки! Швертботы уже имели тенденцию изготовления из пластика. Новенький «Финн» — эльвстрем поражал своей красотой и практичностью, а паруса с синей короной и хрустящим звуком — вообще отрубали мозги напрочь! К тому времени я ходил на «М-ке» — виттовке питерской постройки, гонялся на «Ершах», на «Беркуте», на «Летучем Голландце». Но уже тогда решил, что лучше «Финна» лодки нет!!! К тому моменту я уже выиграл трижды первенство Приморского края. Большой прогресс был, когда приехал из Новосибирска Юра Дегтярев, с его незабываемым откровенничеством — ноги выше головы! — парашютными стропами в качестве ремней откровенничания и дедероновыми гика-шкотами! Именно валились эти гонки — Первенство Дальневосточной зоны и Сибири. И неудивительно, что он и сейчас активная гвардия и помощник в развитии класса «Финн» — а прошло-то всего 50 лет!

Поскольку я с воды не вылезал, техника управления яхтой у меня была на высоте. Тогда пампингом владели искусно, но по-другому — через блок на погоне!

Чучелов и Манкин чередовались по выходу в море. Когда они гонялись, в сильный ветер уходили от нас за горизонт. А на старте лодок было более тридцати! Но в слабый ветер нам удавалось конкурировать — даже одну гонку выиграли! Валентин Манкин тогда



похвалил меня: «Хорошо гоняешься!» И это также было для меня огромным стимулом. Вот тогда я и решил — буду в сборной страны обязательно!

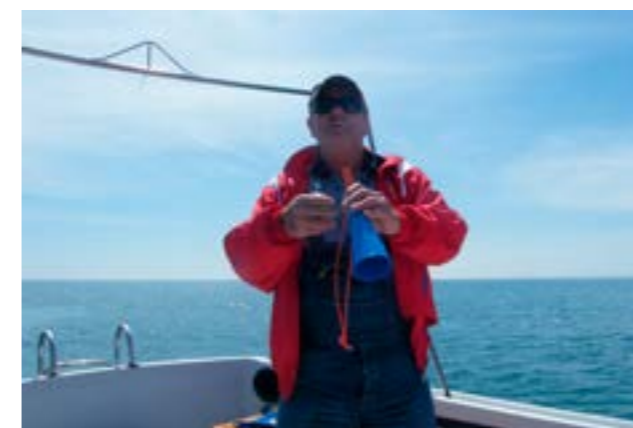
До Олимпиады в Акапулько (Мексика) на первенстве ЦС ДСО «Водник» в Питере состоялась регата, в которой Андрей Балашов был моим «тренером». Андрей дал мачту, Олег Шилов — парус, сшитый Викто-



Валерий Заковоротный в 1968 году



... и в 2010 году





ром Скачковым, лодка В. Кошелева. На этом «ассорти» предстояло гоняться с самим Валентином Манкиным — серебряным призером чемпионата мира в Ханко (Финляндия), многократным чемпионом СССР.

И тут мне повезло — первая гонка, дуло 15 метров в секунду, хорошо стартовал в окно... Вижу Валентина Григорьевича. Странно — идем ровно. Это бывает, но редко, чтобы на «ассорти» иметь такой ход! Надо было видеть, как в каждой впадине Валя качал лодку! Здоровья было море! На мне были две телогрейки без рукавов, мокрые они весили около 20 килограммов — здоровье позволяло!

Свой вес недотягивал до 80. Естественно, баллонов плавучести в лодке не было — дефицит! — гик срезан до марки! Думаю — если хорошо пройду, уйду в Центральный клуб к Андрею Балашову, чтобы не «забаранили!» Гнал так, что на финише «кинул смычку» — пришел первым и еще притащил хороший отрыв!!! Пришел на Петровскую косу, а там уже ждали. Первым поздравил Андрюха — «Соломона (Валентина Манкина) последние годы по штормам никто не побеждал — молодец!!!» Через месяц Валя становится олимпийским чемпионом без последней гонки!!! Второй — Раудашль. Вот как гонялись! Вспомнишь — сердце греет!

Уже в 1968 году я гонялся на чемпионате СССР в Риге на яхте Олега Шилова — синий эльвстрем №4. Андрей Балашов — второй, Виктор Потапов — пятый, я — шестой. Выполнил Мастера спорта СССР, стал членом молодежной сборной!

С того момента я, Виктор Потапов, Андрей Балашов, Олег Шилов — все гонки вместе!

После бронзы Потапова Виктора на Олимпийских играх — сборы на Кубе, дальше — серебро Андрея

на Олимпиаде, и наконец-то я его забираю служить на Камчатку в дивизию АПЛ на острове Рыбачий начальником физической подготовки. В дивизии было 8 лодок. За бронзовую медаль Андрея меня наградили: Приморский край — хрустальной вазой, буклетом «Олимпиада-1980» и грамотой «Победитель соцсоревнования», а Камчатка — оленьими рогами».

Валерий Дмитриевич служил офицером на Тихоокеанском Военно-морском флоте. Сейчас, будучи на пенсии, он активно участвует в жизни Ассоциации яхт класса «Финн», в подготовке молодых ребят, проведении соревнований, а также тренирует команду Приморского края по паралимпийскому парусному спорту. В 2014 году Валерий Дмитриевич был удостоен чести нести Олимпийский огонь Олимпиады 2014. ■



ОЛЕГ ХОПЕРСКИЙ — «ГЛАВНЫЙ МОЙ СОПЕРНИК — ЭТО Я»

ОЛЕГ ХОПЕРСКИЙ — ОДНА ИЗ САМЫХ ЯРКИХ ФИГУР КЛАССА «ФИНН» В СССР И В МИРЕ. ПРИДЯ НА СМЕНУ ПОКОЛЕНИЮ ВИКТОРА ПОТАПОВА, АНДРЕЯ БАЛАШОВА, ВАЛЕРИЯ ЗАКОВОРТНОГО, ОН БЛАГОДАря СВОЕЙ ТРУДОСПОСОБНОСТИ, НАСТОЙЧИВОСТИ И ТАЛАНТУ, А ТАКЖЕ — ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ КАЧЕСТВАМ — ДОБРОТЕ, КОММУНИКАбельНОСТИ, ЗАВОЕВАЛ И ПЕРВЫЕ МЕСТА КАК НА СОРЕВНОВАНИЯХ, ТАК И В СЕРДЦАХ И БОЛЕЛЬЩИКОВ, И СОПЕРНИКОВ. ФАКТИЧЕСКИ ОН БОЛЬШЕ ВСЕХ РОССИЙСКИХ ГОНЩИКОВ ЗАВОЕВАЛ МЕДАЛЕЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ В КЛАССЕ «ФИНН». НАЧИНАЯ С 1984-ГО ГОДА ОН — ПЯТИКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН СССР И ПОСЛЕ РАЗВАЛА СССР 3-Х КРАТНЫЙ ЧЕМПИОН РОССИИ, ПОБЕДИТЕЛЬ И ДВУКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ, ТРЕХКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА МИРА, ОБЛАДАТЕЛЬ КУБКА МИРА.

ОН НЕКОТОРЫХ МОМЕНТАХ ИЗ ЕГО ЖИЗНИ — В ИНТЕРВЬЮ, КОТОРОЕ ОН ДАВАЛ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН» К ЮБИЛЕЮ КЛАССА В 2009-М ГОДУ

Когда, где и как ты начал заниматься «Финном»?

На «Финне» я начал гоняться в 1979 году в городе Сочи, на Весеннем чемпионате СССР (Сейчас он проходит под названием Сочинская регата). Тогда я впервые приехал на «Финне» на соревнования среди взрослых. Регата проходила в марте, а 20 лет мне исполнялось только в мае. Так что в 19 лет я сел на «Финн».

Насколько важно было в то время для тебя и для других гонщиков попасть на Олимпиаду?

Для меня тогда не стояла задача попасть на Олимпиаду 1980 года. Я только пришел в команду с ОК-Динги. Это была молодежная команда. Лидерами были Андрей Васильевич Балашов и Сергей Хорецкий. Они отбирались на Олимпийские игры, выигрывали первые-вторые места на чемпионатах Союза, на международ-

ных соревнованиях выступали. Для других гонщиков попасть на Олимпиаду было важно, но тогда было два явных лидера. А я в то время только начинал «Финн» осваивать и пока в сильную конкуренцию с ними не вступал. Мои мечты были максимум на 1984 год.

Как был организован класс «Финн» в СССР в то время?

Это был Советский Союз, и хорошо финансировалась сборная команда Союза (основной состав — взрослые, а молодежный состав присутствовал на тренировках и сборах). То есть получалось, что вместе со сборной командой у нас тренировалось много народу. Молодые учились у стариков, а те постепенно передавали из рук в руки свою «эстафетную палочку». Потихонечку они нас приподнимали. «Финн» в то время был достаточно массовый класс — у нас гонялось не меньше 50–60 лодок на всех соревнованиях.



Кто был самым сильным гонщиком в классе «Финн» в СССР, когда ты начал гоняться в этом классе?

Их было несколько — 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 был чемпионом Европы среди молодежи в 1976-м, и даже выиграл отбор на Олимпийские игры в Монреале (но участвовал Андрей Васильевич Балашов, государство решило именно его отправить на Олимпиаду, как более опытного).

Трудно ли было выезжать за пределы СССР в то время?

Да, потому что только государство могло тебя куда-то отправить, ни о каких спонсорских вариантах не могло быть и речи. Документы оформить было невозможно. Только члены сборной команды Советского Союза могли выезжать на международные соревнования, чемпионаты мира и Европы.

Было ли сложно доставать западную оснастку, вооружение?

Конечно, мы всегда немного опаздывали. Тогда у нас и не было никаких пластиковых карт — ничего; все

было не так просто, что взял и заплатил. Покупка материальной части всегда шла через определенные органы, министерства. И пока это все заказывалось, пока приходило, мы немного уже опаздывали с тем, что нужно было бы получить на следующие соревнования.

Какие спортсмены, тренеры больше всего помогли тебе во время твоих 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 выступать на высоком уровне?

Да, в общем-то, проблема была только одна — надо было больше всех тренироваться, чтобы доказать, что именно меня можно уже послать на какие-то крупные международные соревнования. Требовалась большая работоспособность, чтобы только попасть в сборную команду СССР, а в то время попасть туда было очень сложно, практически невозможно. В 1983-м году, когда я уже был в сборной СССР, шел отбор на Олимпийские игры 1984 года в Лос-Анджелесе. По результатам я не проходил. В то время в Советском Союзе в сборную попадали пять экипажей, а на олимпийский год — только три. К сожалению, я занял 4-е место по отбору. В течение года у меня не шел результат — я занимал третьи, четвертые, пятые или шестые места и никак не мог выиграть ни одной регаты. Тогда мой тренер мне 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 год оказался для меня таким звездным, что все соревнования, в которых участвовал, на которые выехал, я выиграл — Йерскую регату, Каннскую регату, чемпионат Советского Союза, и, самое главное — все соревнования я 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, когда ты гонялся в классе «Финн».



Ну, в общем-то, на «Финне» забавного ничего такого не было. Единственный, такой вот памятный случай был, когда мы тренировались на Кубе в 1984 году, как раз готовились к Олимпиаде в Лос-Анджелесе. Приходилось ходить в разную погоду. Очень много мы тренировались в сильную погоду, чтобы поднять свою общую физическую подготовку. В тот день был такой шторм, что вся команда, все поломали мачты, порвали паруса, не могли даже подойти к берегу. Мне пришлось обходить половину полуострова, где находится Варадеро (36 километров) в 8-бальный шторм на «Финне» при шести метровой волне. Меня уже практически похоронили и уже даже не ждали на берегу, а я пришел. Перед этим я три часа тренировался на воде, а потом около пяти часов обходил этот полуостров. Была очень сильная волна, и в любой момент можно было погибнуть. Я шел не слишком быстро, а надежно, так, чтобы волна не убила. Пришлось обруливать все волны. На самом краю полуострова было очень мелко, и каждая волна — это был «гребень». Вот там было действительно страшно, потому что до этого огибания, я шел в галфинд, а тут пришлось уваливаться на фордевинд. И уже потравиться некуда было. Надо было спасаться от волн. 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?

Это был 1984 год. Он показал, что вся предыдущая работа не прошла зря. И я сам почувствовал уверенность в том, что могу все-таки что-то показать. В 1985 году я также выиграл Йерскую регату, стал вторым на чемпионате мира, проиграв первому, Ласокету Найсу, только одну десятую очка. Дальше все пошло достаточно уверенно, я уже завоевал лидирующее положение, особенно в средние погоды — 3–4 балла — это моя корон-

ная погода была, а на полных курсах сравниться тогда со мной никто не мог.

Расскажи, пожалуйста, о своих гонках в 1989 году, когда ты был третьим на чемпионате мира в Аласии, выиграл Спа-регату, какие были определяющие моменты у тебя в тех регатах?

В 1989 году я бы мог выиграть чемпионат мира практически без двух гонок, если бы не сломалась мачта. В одной гонке я пришел достаточно далеко — тридцать вторым. Когда мачта сломалась, я шел четвертым, а мои соперники пришли в этой гонке очень плохо. И с этим мне не хватило трех десятых очка до второго места и семи очков до первого места. После этого я выиграл Спа-регату без последней гонки.

А в Хельсинки на чемпионате Европы, когда ты был шестым, что происходило?

1989 год. Мне поставили дисквалификацию. Раньше поперечные и продольные движения корпусом в лодке были запрещены. 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. Ветер крутил, несколько фальстартов до этого было. Я решил в середине стартовать потому, что не знал еще — в какую сторону идти. Лодка не двигалась. И вот когда я финишировал вторым в этой гонке и уже был с большим отрывом на первом месте, мне поставили дисквалификацию за то, что я встал и сел в лодке.

А последняя гонка получилась такая: я был на шестом месте, и в последней гонке поставил себе задачу: я выиграю гонку, а если мои соперники придут достаточно далеко за мной по местам, то мне удастся выиграть этот чемпионат. Все так и складывалось — я шел первым, пять минут отрыва вез второму, а мои соперники шли за двадцаткой. То есть, я на финиш шел чемпи-

оном Европы. И за 200 метров до финиша его закрыли. А на третье место планировался Лаурен Эккард — брат Эстера Эккарда, чемпиона Олимпиады в Таллине в 1989 году. И если бы результаты были после этой гонки, то Лаурен пролетел 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, на самом деле, никакого судно не проходило. 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 разумных аргументов они найти не могли, но все равно гонку отменили, и я остался на шестом месте.

Если говорить о Спа-регате, то твой день рождения попадает как раз в эти даты?

Так получилось, что у меня 26 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 это совпадало с окончанием Спа-регаты. Так например, в 1991-м году она заканчивалась 26-го. На первое место претендовали три гонщика: Ханс Шпицнауэр, Эрик Макентаер (мексиканец) и я. И получалось так — кто приходит в последней гонке впереди, тот и выигрывает. Я пришел первым, Ханс Шпицнауэр — вторым. У меня тогда оторвался блок гика-шкотов на гике, и мне пришлось на одном гика-шкоте доводить гонку до конца, а это был

практически целый фордевинд и последняя лавировка. Но Хансу не удалось меня достать. Он начал крутить повороты. Я сначала было на них отвечал, но потом вижу, что поворот 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 финишировал 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 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 СССР и спортсменами из других стран Запада, с которыми вы тренировались?

В СССР, когда я занял лидирующее положение, я всегда делился с ребятами информацией вплоть до того, что свои матчи мог отдать, свои паруса мог отдать кому угодно, если ребята просили, и им надо было помочь. Я никогда не стеснялся делиться информацией и считал, что сильный всегда должен, если имеет возможность, делиться. Когда делишься информацией, другие начинают тебя догонять — особенно на тренировках это чувствовалось, даже обгонять. И ты начинаешь искать другие варианты, чтобы быть впереди. И, в общем, шел такой «step by step» постоянный подъем. Была хорошая большая конкуренция.

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



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

Расскажи несколько историй о финнистах, с которыми ты гонялся.

Я очень хорошо общался с братьями Вестергард. Я у них несколько раз был дома в Копенгагене. Мы вместе тренировались, вместе гонялись, обменивались опытом, жили в одной квартире, вповалку спали на матрасах, лишь бы вместе тренироваться. Еще с Эриком Менригталлером — 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 общались, потом Хенк Лэммонс, канадец, двукратный чемпион мира — тоже самое — в Майами тренировались вместе, в одном доме жили, потом вместе завтракали, выходили на воду. Мы замечательно тренировались, обменивались информацией. Они даже порой делились со мною матчами, парусами. Это великолепные ребята были, потому что сильные уверенные гонщики и никогда не думали, чтобы тебя прищемить, а наоборот делились всем, что знали.

Кто были твои основные соперники в СССР?

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

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

Вот, например, я был чемпионом Европы, но для меня этот чемпионат прошел, можно сказать, незаметно, как-то легко, потому что я как-будто всю прошлую жизнь готовился для того, чтобы его выиграть. До этого я думал: «Вот если выиграю для начала чемпионат Европы (о чемпионате мира я в это время даже не мечтал), то прямо побегу по воде». Но я так долго к этому готовился, так много тренировался, что когда в последней гонке уже финишировал чемпионом Европы, это не произвело на меня никакого впечатления. Честно говоря, как будто все само собой разумеется. А вот в 1985 году, когда я второе место на чемпионате мира занял, то запомнил на всю жизнь, потому что 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 Хёртнайс — шестым. За шестое место 11,7 очка, а за седьмое — 13 очков, такая вот небольшая разница. И если бы я пришел пятым, то это

уже 10 очков. То есть разница в одном случае — 1,7, а в другом — 1,3. Тогда бы три десятых я уже выиграл бы. Вот это оставило большое впечатление во мне, хотя я еще два 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 Лэммонс, канадец, Леу Фредерик и я. Мы находились на 1-2-3-4 местах. Фредерик был на первом. Брайл был на втором, Хэнк Лэммонс 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 для Фредерика это никакого значения не имело. У него эта гонка идет на выброс, и он становится чемпионом мира. А мы трое вылетаем за десятку сразу. Хэнк Лэммонс и Брайл Петерсон обогнули где-то в районе 30-х мест, а я обогнул вообще 86-м вместе с Фредериком — я 86-м, он 87-м из 100 лодок. И вот в этой гонке мне удалось финишировать седьмым! А Хэнк Лэммонс вместе с Брайлом Петерсоном финишировали первым и вторым, хотя шли за тридцаткой. 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 три 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. Раньше, вообще говоря, я его недолюбливал. На ОК-Динги я ходил, и ОК-Динги, честно говоря, как лодка мне нравилась больше: она со скошенным носом была такой стремительной, а «Финн» казался мне тупоносным. Но это было по незнанию его технических данных, потому что я на нем не гонялся. 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. И какой бы класс-одиночка (нормальная лодка — я не говорю про трапеции или что-то еще) ни пытался сравниться с «Финном», никто не может по большому счету его обогнать. Настолько эта лодка ладно сконструирована, и учитывая все современные веяния, она стала легче, она стала динамичнее. «Финн» еще долго будет жить.

Что 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 огромной физической подготовки, и соответственно, если есть хорошая физическая подготовка, тогда и мозги хорошо соображают. «Финн» — это та яхта, с которой, пересаживаясь на любую другую яхту, как доказали и Йохан Шуман, и Вестергард, и При-

сти, и Сайенрок, они становились чемпионами мира, выигрывали Олимпийские игры, не задумываясь. Им не надо было переучиваться. Они сами капитаны, сами шкиперы, сами все решения принимают, сами настраивают. «Финн» — это такая умная лодка. Я бы хотел пожелать читателям, чтобы они больше тренировались и литературу больше читали, чтобы не думали, что ветер дует 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, настраивать паруса, понимать то, 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 и их выполнял. Я начинаю чувствовать лодку. Как Андрей Васильевич Балашов мне однажды сказал в 1975 году (я тогда гонялся еще на ОК-Динги на Балтийской регате в Таллине, а у них у взрослых была Спартакиада народов СССР). И я подошел к нему (Не сам, конечно, а мой тренер подвел меня к нему. Тогда невозможно было подойти к таким гонщикам, как Андрей Васильевич Балашов и другие). 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 тридцать с лишним лет и всегда таким образом отвечаю 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, она улыбалась. Честное слово! Сама лодка так легко бежала, будто 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. 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 на полных курсах.

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

Ну, наверное, какую-то самостоятельность — умение самому принимать решения. Наверное, и другие классы-одиночки тоже такое дают, но все-таки более легкие классы, например, Лазер, Лазер-радиал — они для мо-

лодых пацанов, девчонок, а класс «Финн» — это для таких, не совсем юных, но достаточно молодых людей, он предусматривает какую-то солидность.

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

Сказать «работоспособность»? Работоспособность должна быть у всех, по идее. Если взять другие классы... Я больше с одиночками сравниваю... Если сравнивать с такими классами, как Солинг, Звездный, то умение думать, 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», вдобавок, было время, когда гонялись с утяжелителями. Речь идет не про 95- или 100-килограммовых. Ребята гонялись весом и 82 килограмма, и 85 и все равно шли на равных. Просто они умели настраивать лодку. Все-таки «Финн» дает определенные мозги — надо уметь почувствовать лодку, понять, как тебе идти максимально быстро. Да, может быть, им приходилось сильнее напрягаться, но как-то компенсировали свой вес с помощью хорошего старта, с хорошим попутным курсом. Все-таки, это мозги, именно то, что отличает финнистов.

Последний вопрос: Где ты сейчас гоняешься?

Я сейчас гоняюсь на «Дракон». Участвую в международных соревнованиях. Есть неплохие результаты. На чемпионате мира в Юберн-Дане в прошлом году, например — это когда рулевым ходил. Сейчас я хожу матросом, хозяин яхты рулит, а я его обучаю. Это тоже отдельное удовольствие.

Надемся снова увидеть тебя в классе «Финн»!

Я тоже надеюсь! ■



ЕВГЕНИЙ ИСТОМИН — СПОРТСМЕН, ТРЕНЕР, НАСТАВНИК, МУДРЫЙ УЧИТЕЛЬ

В конце июня 2015 года, немного не дожив до своего 65-летия, ушел из жизни Евгений Васильевич Истомин. Будучи спортсменом подмосковного яхт-клуба «Труд», он стал многократным призером Чемпионатов СССР, всесоюзных регат, выступал на уровне таких великих гонщиков как Виктор Козлов, Виктор Потапов, Андрей Балашов. Но запомнился он для всех, в первую очередь, не спортивными результатами, а своими человеческими качествами, как коллега, тренер, наставник, педагог (в 1972-м году он перешел на тренерскую работу в ЦСК ВМФ и вел одиночные классы). Евгений Васильевич много сделал для развития парусного спорта в СССР и не только. Его коллеги и воспитанники всегда с большой любовью и уважением вспоминают все те моменты, которые они проходили под его чутким руководством. Для многих из них он оставался советником вплоть до своих последних дней. При всем большом уважении со стороны коллег и учеников к нему, Евгений Васильевич оставался очень скромным человеком,

и у нас не осталось его личных подробных описаний его биографии, моментов жизни. Поэтому здесь мы решили не писать историю о нем, а привести заметки из газет, краткие зарисовки, воспоминания тех, кому посчастливилось с ним общаться.





Table with columns: Имя, Фамилия, Место рождения, Место жительства, Место работы, Место учебы. Lists names of sailors and their details.

СВОЙ ПОЧЕРК
(Сергей Заботин)

Евгений Васильевич Истомин для нас, занимавшихся в яхт-клубе «Труд», был одним из старших спортсменов высшего уровня, таких как Андрей Васильевич Балашов, Виктор Яковлевич Потапов. Также как у этих великих гонщиков, у него был свой почерк на воде, который выделял его среди других, приковывал взгляд. Он много работал руками с материальной частью, не допускал никаких неряшливостей и «соплей», его «Финн» всегда находился в идеальном состоянии так, что мы с большим почтением и осторожностью его разглядывали и порою боялись прикоснуться.

ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО — ТРЕНЕР СОПЕРНИКОВ
(Александр Банько, воспитанник Е. В. Истомина)

Мое знакомство с Евгением Васильевичем произошло на соревнованиях «Хрустальный Кубок» — соревно-

ваниях с пересадкой экипажей в классе Финн, Я очень хорошо шел в ходе регаты, был настроен на победу. Но вот приходит момент очередной пересадки и мне достается «Финн», который очень сильно пострадал в ходе предыдущей гонки: яхта была полной воды после переворота, веревки перепутаны, трос гикоттяжки порван... Я понимаю, что привести эту лодку в то состояние, чтобы можно нормально выступить в гонке, мне практически нереально, моя победа несправедливо уплывает у меня из рук... К горлу подкатывают слезы... И тут ко мне подходит незнакомый мне мужик. Говорит «Спокойно! Все сейчас сделаем!» и помогает профессионально и быстро привести яхту в порядок так, что я успеваю в гонку и продолжаю свою успешную серию. К сожалению, вечером я наступил на гвоздь и на следующий день не смог продолжить регату. Но позже я узнал, что это был тренер моих соперников из ЦСКА ВМФ Евгений Васильевич Истомин. Он же после этой регаты пригласил меня к себе в группу.

КЛАСС ОК-ДИНГИ
(Шумский Роман Олегович, ближайший коллега Евгения Васильевича по тренерскому цеху в системе ЦСК ВМФ)

Вклад моего коллеги в развитие парусного спорта трудно переоценить, а некоторые его теории, реально



воплощенные в практику, носили революционный характер. В классе ОК на тот момент времени были разрешены только деревянные мачты и, пересаживаясь на финн, в котором уже были внедрены алюминиевые мачты, спортсменам многое приходилось осваивать сначала (система мачта-парус работала принципиально по другому). Евгений Васильевич придумал как правильно из финновской алюминиевой мачты сделать мачту для ОК-Динги. Совместно с известными парусными мастерами Капустиним и Коноваловым были пошиты очень удачные паруса к этим мачтам. Как итог абсолютное чемпионство Артема Кузнецова (с одним 3-м приходом, все остальные — первые) и многочисленные призовые места (В. Воронцов, Т. Веселов) на юниорских чемпионатах СССР и качественно более быстрая адаптация гонщиков при переходе в класс «Финн». За различные сборные страны в классе «Финн» выступали Михаил Апухтин, Игорь Бычков, Александр Козлов, Сергей Рэй. Но для того, чтобы лодки новой конструкции узаконить, нужно было официально изменить правила класса в СССР, выпустить новые правила обмера и пройти согласования на всех уровнях. Мы с Евгением Васильевичем и одним из ведущих мерителей того времени Игорем Вольдемаровичем Бесеневым исписали тонны бумаги и обили пороги многих кабинетов для достижения этих задач. Ученики Истомина регулярно, как сей-



ДУША, ОДНА МЕЧТА, ОДНА ЦЕЛЬ...



ПАРУС ЧЕМПИОНАТ СССР

ФЛОТИЛИЯ ОСТАЕТСЯ В ГАВАНИ

СЕВАСТОПОЛЬ. 22 октября. (Наш спец. корр.). Впервые в истории города Севастополя состоялся чемпионат СССР по парусному спорту. Впервые в истории города Севастополя состоялся чемпионат СССР по парусному спорту. Впервые в истории города Севастополя...

ВЛАДИМИР ЛЕОНТЬЕВ. 30 лет. Спортсмен из Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года.

НИКОЛАЙ КОРИЧКИН. 21 год. Житель Севастополя. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года.

МИХАИЛ КУДРИНЦЕВ. 19 лет. Житель Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года.



ПАРУС ЧЕМПИОНАТ СССР

ОБХОДИТЕ «Я М У» СТОРОНОЙ

СЕВАСТОПОЛЬ. 29 октября. (Наш спец. корр.). Впервые в истории города Севастополя состоялся чемпионат СССР по парусному спорту. Впервые в истории города Севастополя состоялся чемпионат СССР по парусному спорту. Впервые в истории города Севастополя...

ВАЛЕНТИН МАННИН. 30 лет. Спортсмен из Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года.

БОРИС ВУДИНКОВ. 30 лет. Спортсмен из Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года.

НИКОЛАЙ КОРИЧКИН. 21 год. Житель Севастополя. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года.

МИХАИЛ КУДРИНЦЕВ. 19 лет. Житель Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года.

ВЛАДИМИР ЛЕОНТЬЕВ. 30 лет. Спортсмен из Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года.

НИКОЛАЙ КОРИЧКИН. 21 год. Житель Севастополя. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года.

МИХАИЛ КУДРИНЦЕВ. 19 лет. Житель Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Финна» 1977 года.

ВЛАДИМИР ЛЕОНТЬЕВ. 30 лет. Спортсмен из Москвы. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года. Чемпион СССР в классе хит «Летучая мышь» 1977 года.

изготовление мачты для ОК-Динги из алюминиевой мачты «Финна». С материалами тогда был большой дефицит, и каждый профиль доставался с трудом и очень ценился. Нам необходимо было правильно отмерить, разметить и отпилить профиль так, чтобы мачта «Финна» превратилась в мачту для «меньшого брата». Я тогда самоуверенный юнец спокойно отмерил и приготовился пилить. А Евгений Васильевич стоял у меня за спиной. Он просил меня: «Правильно отмерил?» Я ответил: «Да. Конечно». «Не хочешь перемерить, проверить? Уверен?» — «Уверен!» — «Ну тогда пили!»

И я отпил, а Евгений Васильевич стоял все это время у меня за спиной. После того, как я отпил, оказалось, что я отпил на полметра больше и испортил профиль. Зная, как тяжело он доставался, я сейчас понимаю, что в душе испытывал Евгений Васильевич. Но при этом, как мудрый учитель, он не отодвинул меня и не заставил перемерить, дав мне проявить свою самостоятельность и показав мне всю мою ответственность за эту самостоятельность пусть и дорогой ценой. Но этот урок я запомнил на всю жизнь!»

ПАРУС ЧЕМПИОНАТ СССР

КУЛИНАРНЫЕ ЭКЗЕРИСЫ (Шумский Роман Олегович)

Будучи на сборах в Севастополе мы вдвоем отмечали мой День Рождения и шутки ради устроили кулинарный конкурс. Я ушел в тонкости французской кухни (Бабушка Романа Олеговича французженка. Прим. Автора) и при-





ВОДНОЕ ПОЛО
(Шумский Роман Олегович)

Так сложилась, что в тяжелый для себя жизненный период (сначала подготовка, а потом восстановление после операции по пересадке почек) Евгений Васильевич водил сына заниматься водным поло в СДЮШОР «Юность» (потом была переименована в МГФСО по водному полу) и начал помогать местному персоналу в организации тренировочного процесса. Помощь закончилась тем, что тренер по парусному спорту стал директором ватерпольной спортшколы и после развала СССР оказался ответственным за возрождение этого вида спорта в Москве. Финансирование было минимальным. Инвентарь был времен царя Гороха и требовал серьезного ремонта. Тут пригодилось парусное прошлое и пришли на помощь старые друзья. Оказалось, что яхтенное оборудование идеально подходит для восстановления ватерпольного. На пару с Евгением Васильевичем мы собрали ванты, фалы, шкоты, оборудование для клепки и изготовления огонов и за пару недель привели материальную базу спортшколы в рабочее состояние. Сейчас данная школа считается одной из лучших в стране: ее выпускники играют за сборную и сильнейшие клубы страны. Один из воспитанников Истомина Александр Банько, увлекшейся водным поло во взрослом возрасте, с удивлением узнал что его тренера (игроки сборной, участники Олимпийских игр) по завершении игровой карьеры делали свои первые тренерские шаги под руководством Евгения Васильевича.



«ФИНН»: ОДИН ПАРУС, ОДНА ДУША, ОДНА МЕЧТА, ОДНА ЦЕЛЬ...



НЕЗАКОНЧЕННОЕ МЕДИЦИНСКОЕ...
(Александр Банько)

Много замечательных моментов связано с его тренерской работой с нами. Во многом он был не просто тренер, а заботливый наставник. Почти сразу после моего перехода к нему у меня была при обследовании обнаружена грыжа в спине. Он помог мне устроиться к лучшим докторам, мне была сделана операция, и он долго занимался со мной лично в период реабилитации.

Евгений Васильевич имел неоконченное медицинское образование и у него была большая страсть лечить. Когда мы ездили на соревнования, у нас в команде были самые лучшие лекарства, и любые простуда и недомогание лечились «на раз». Но была и обратная сторона — Евгений Васильевич также любил и пооперировать иногда. Не дай бог было кому-то из нас получить какую-либо травму или местное воспаление, которое требовало небольшого оперативного вмешательства. Евгению Васильевичу было трудно отказать, а оперировал он не всегда удачно. Так в одной из поездок он попытался помочь проводнице вагона, в котором мы ехали, и после не совсем удачно сделанной операции пришлось останавливать поезд, чтобы оказать более квалифицированную помощь проводнице.

СОВЕТНИК
(Михаил Апухтин)

Мои лучшие результаты в классе «Финн» связаны исключительно с периодом, когда у меня был тренером Евгений Васильевич. Под его руководством я вы-

рос, освоил работу с материальной частью, перешив парусов, вышел на высокий уровень спортивного мастерства. Вместе с ним мы прорабатывали множество идей по доработке различных деталей «Финна», постоянно были в поиске лучшей скорости. Эта работа давала мне лучшее понимание всех процессов и помогала находить оптимальное решение в различных ситуациях на соревнованиях. Когда он по причине здоровья ушел с тренерской работы, мне его очень не хватало, мне было сложно показать те результаты, которые были при нем. Но тем не менее даже после ухода, мы с ним постоянно поддерживали связь, обсуждали проблемы, идеи и он был для меня идеальным советником в уже практически самостоятельном моем пути в сборной команде. ■



ВАЛЕНТИН ДАНИЛОВ — ЖИЗНЬ НАСТОЯЩЕГО ФИННИСТА

Автор: Василий Кравченко

17 октября 2014 года ушел из жизни один из старейших финнистов России Валентин Михайлович Данилов.

Валентин Михайлович был самым верным приверженцем класса «Финн» и, начав выступать в нем в 1956 году, продолжал гоняться до самых последних дней, не пропустив ни одного сезона. При этом, бла-



годаря своим накопленным связям, он сделал много для того, чтобы в самые сложные 1990-е годы сохранить класс «Финн» в Москве, собрать, уберечь от уничтожения яхты, поддержать теплившуюся искорку жизни класса. После чемпионата мира 2005 года, проходившего в Москве, где ему, как заслуженному ветерану, также довелось принять участие, он стал одним из учредителей Московской Ассоциации яхт класса «Финн», которая впоследствии стала основой Россий-



ской Ассоциации. На протяжении многих лет он был самым близким другом и все время поддерживал нашего двукратного олимпийского призера Андрея Васильевича Балашова. Благодаря Валентину Данилову в класс «Финн» вернулись наши знаменитые ветераны, такие как Виктор Потапов, Виктор Козлов, Андрей Балашов, Юрий Половинкин.

Валентин Михайлович также являлся хранителем истории класса «Финн» в Москве, России, благодаря чему мы смогли по крупицам собрать многие моменты из истории класса в России и особенно — в Москве. Поэтому здесь мы хотели бы оставить несколько слов об интересной жизни нашего замечательного товарища.



Данилов Валентин Михайлович родился 1 сентября 1936 года и всю свою жизнь прожил в Москве.

После окончания школы, являясь студентом МВТУ им. Баумана, по призыву ЦК ВЛКСМ в 1957 и 1958 годах в качестве бригадира студенческой бригады участвовал в уборке урожая на целине в Кустанайской области. Его труд был отмечен Верховным Советом СССР — медалью «за освоение целинных земель», ЦК ВЛКСМ — знаком «За освоение новых земель».

Будучи студентом, увлекался музыкой и играл на трубе в студенческом джазе.

После окончания МВТУ им. Баумана с 1961 года проработал в одном коллективе 31 год.

В 1962 году поступил на вечерний факультет МИФИ для получения второго образования по специальности «Ядерные энергетические установки». После трех лет обучения, когда по субботам и воскресеньям



стали проводиться лабораторные работы, бросил учебу в МИФИ, так как учеба мешала спорту.

За время трудовой деятельности прошел путь от инженера до заместителя начальника научно-исследовательского отдела надежности и комплексных исследований параметров изделий и агрегатов кос-



мических ядерных энергетических установок. Лично принимал участие в методическом обеспечении, подготовке и проведении испытаний, а также — в выпуске отчетной документации. За это время он стал автором и соавтором более 60 печатных научных работ, получил 21 авторское свидетельство на изобретения, 10 из которых были внедрены в военной промышленности, награжден знаком «Изобретатель СССР», медалью «Ветеран труда».





В парус Валентин Данилов пришел в 1952 году. Начал он свою карьеру с позиции шкотового в ЦСК ВМФ (тогда ВМС) сначала в классе «М», а впоследствии (в 1954–1955 годах) — в классе «Р-3».

В 1956 году пересел рулевым в класс «Финн».

Первое призовое место в классе «Финн» занял в 1957 году. В этом же году выполнил первый разряд. В 1966 году выполнил норматив Мастера спорта СССР.

Выступал в Черноморской, Балтийской, Каракумской регатах.

Многократный победитель и призер различных соревнований в классе «Финн».

Под опекой Валентина Данилова выросли и выполнили норматив «Мастер Спортсмена» два московских финниста — Алексей Боровяк и Виктор Максимов. Дочь Данилова, Елена, в свое время стала чемпионом России в классе «Луч-мини» и многократным призером чемпионатов России в классе «Европа».

Всегда Валентин Михайлович был собран, дисциплинирован, корректен и служил примером для всех остальных. Среди увлечений Валентина помимо паруса также были балет, опера и футбол, что всегда делало его интересным собеседником, и он не раз приглашал друзей к себе домой, чтобы показать редкие записи.

В сентябре 2014 года после участия в регате Open Russian Валентин Михайлович тяжело заболел, и скоротечная неизлечимая болезнь отняла его у нас.

Валентин Михайлович Данилов навсегда останется в сердцах друзей. Во время регаты Open Russian, проводимой каждый год в Москве в конце августа, одна из гонок посвящена памяти Валентина Данилова. ■

Олег Худяков:
 Валя один из тех людей, которые не уходят, а продолжают жить во мне.
 Познакомились мы в 1987 году, в Ореховой бухте. Там стояли 3 «Финна», один из которых серый таллинец был Валин. Его «Финн» всегда выделялся аккуратностью, а сам Валя Данилов шутивым тоном. Это меня привлекало. Наверное, чем-то привлек и я Валентина, так мы и познакомились. Первый период наших отношений был учитель–ученик. В смысле я вечно пытался что-то у Вали выспросить, а он с охотой отвечал.
 Лет через 20 уже в 2008 году наши отношения продолжились, но уже как товарищеские, Валя был хорошим товарищем и всегда с радостью помогал, за что всегда хотелось помочь и ему.
 А сейчас, анализируя то что я знаю о его жизни на работе, в семье и спорте, я бы охарактеризовал свое отношение как уважение.
 Так что Валя привет и спасибо за такое отношение к жизни которому мы у тебя научились.

Леонид Кляйман:
 Это уход человека, который был олицетворением уникальной культуры... Сочетание преданности спорту и любви к классическому балету и опере, социалистической честности и перестроечного предпринимательства, бесконечной интеллигентности и жесткого соленого словца к месту, а главное мудрости от прожитого и понимание реалий современной жизни... С ним было всегда легко и интересно...

Андрей Билль:
 Я был знаком с Валентином не так долго, поскольку не так давно присоединился к классу «Финн». Но то короткое время, которое мне довелось пообщаться с ним, оставило неизгладимый след. Валентина окружала какая-то светлая добрая аура, и он этим вносил незабываемую атмосферу в Ассоциацию класса «Финн» и во все, что касалось класса «Финн», который он беззаветно любил.



АЛЕКСАНДР НОВИКОВ — ГОРЯЧЕЕ СЕРДЦЕ



10 июля 2013 г. в 7 часов утра трагически погиб один из лучших и самых активных членов Ассоциации яхт класса «Финн» Александр Новиков. Вылетевший на дороге в Полтавской области на встречную полосу грузовик смял машину, в которой ехал Александр.

Александр Новиков — мастер спорта СССР, выступавший в свое время в сборной СССР на Летучем Голландце, пришел в Ассоциацию яхт класса «Финн» практически с самого ее образования. Он беззаветно и самоотверженно любил Парусный Спорт, полностью вкладывал себя, все свое время, деньги, талант и душу в развитие, в подъем и воспитание молодых ребят, в развитие Ассоциации.

Во многом благодаря его работе в качестве офицера флота поддерживалась и развивалась Зимняя программа подготовки в классе «Финн» в городе Сочи. Александр, имея и свои амбиции как гонщика, при этом жертвовал ими ради организации и проведения этапов Зимнего Кубка Ассоциации, которые он блестяще организовывал и проводил. Его талант как судьи и организатора высоко ценился всеми спортсменами, кому довелось участвовать в соревнованиях под его началом.

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

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

Его жизнерадостность, задор и энергия зажигали и поддерживали многих. Вместе с ним проезжено немало километров по дорогам России, Украины, Белоруссии и всей Европы. (Порой мы соревновались за то, с кем вместе он поедет).

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

Теперь в память о друге каждый год в апреле недалеко от Ростова-на-Дону в городе Таганроге проводится регата памяти Александра Новикова, куда съезжаются финнисты со всей России, и эта регата включена в качестве этапа в Кубок России. ■



ПОЧЕМУ ЕГО НАЗЫВАЮТ ЛУИДЖИ?

По материалам журнала Finnfare. Перевод: Мария Абашкина

Лучшие гонщики хотят, чтобы сегодня все соревнования проходили на самом высоком уровне. Неверные решения или неэффективный Гоночный комитет могут разрушить всю регату. Так же как яхтсмены постоянно совершенствуют свои профессиональные навыки, как в подготовке, так и в отношении к гонкам, того же они ожидают от Гоночных комитетов — профессионализма и преданности своему делу. На протяжении около 15 лет в классе «Финн»

в качестве председателя Гоночных комитетов, работает Питер Реджио, иначе Луиджи. Его постоянно приглашают на такие крупные мероприятия, как Олимпийские игры и многих других. В течение 2015 года он примет участие в Европейском Кубке, предолимпийской регате в Рио и Золотом Кубке в классе «Финн».

Когда Луиджи на стартовом судне, яхтсмены уверены, что, если погодные условия позволят, гонки пройдут на высшем уровне, а если не позволят, то Луиджи не будет гнать программу в ущерб качеству гонки. Он сделает все, что в его силах. Он, лучше чем любой другой судья в классе «Финн», понимает преимущество качества над количеством. Общение с ним всегда радостно и доставляет удовольствие.

Луиджи проводит соревнования в классе «Финн» с 2001 года и до сих пор активно работает и любит



этот класс яхт. Мы беседовали с ним о его прошлом, движении вперед и о том, почему он продолжает возвращаться к классу «Финн».

Как он пришел к организации гонок и судейству в классе «Финн»? «Когда-то я сам участвовал в гонках, а потом время от времени стал проводить местные регаты. Я начал анализировать все то, что видел на протяжении многих лет и размышлять о том, какими бы я хотел, чтобы были гонки, если бы гонялся сам. Тогда, общение с гонщиками с организаторами соревнований считалось ненужным. Но мы решили, что, общаясь, смогли бы улучшить нашу работу. (В самом деле? Что за идея). Я как-то не задумывался об этом, правда, я не настолько проницательный, но как-то включился в этот процесс. С тех пор все изменилось, и у меня появилось гораздо больше возможностей из-за того, что я оказался в нужном месте в нужное время».

Первая регата в классе «Финн» — Золотой Кубок, в организации которой принимал участие Луиджи, прошла в 2001 году, в Марблхед, штат Массачусетс. «Я работал здесь во время предыдущих чемпионатов мира в классе Этчеллс, и меня попросили приехать и провести соревнования в классе «Финн». Это была не очень большая регата, она проходила через несколько недель после трагических событий 11 сентября. Многие столкнулись с таможенными проблемами, и в итоге в составе флота было только 55 лодок, или около того. Потом меня приглашали сюда еще несколько раз».

Луиджи рассказывает, что на воде он с пяти лет. Еще ребенком он участвовал в американских юниорских программах по парусному спорту, около 12 лет был парусным мастером. Потом, «около восьми лет я пытался жить нормальной, обычной жизнью, и возненавидел ее. И в итоге, я буквально приполз обратно к воде, и уже не уходил от нее. Я гонялся на разных лодках от швертботов до макси-яхт. Я участвовал в гонках на длинных дистанциях по всему миру. Я никогда не использовал слово «профессиональный» при описании своей квалификации. Я был баковым, и мне это нравилось». Гоняется ли он до сих пор? «Да, бросьте! Посмотри на меня! И что вы думаете? С моим графиком у меня просто нет на это времени».

В среднем у него от 26 до 28 мероприятий в год. Он отвечает за цикл соревнований в классе RC 44, а также регат Farrg. Кроме этого, «я провожу несколько матч-рейсов, регат макси-яхт или что-то еще, насколько позволяет мой график».

Он часто присутствует на мероприятиях Кубка мира ISAF и проводит гонки в таких классах как 470 и Накра. Однако «я в некотором роде финнист. Я знаю многих спортсменов и тренеров в классе «Финн», поэтому, естественно, я чувствую себя здесь гораздо лучше. Не поймите меня неправильно, другие классы мне тоже нравятся, но...»

Общение со спортсменами и тренерами является неотъемлемой частью при проведении гонок для Луиджи, и за это он пользуется всеобщим уважением,

особенно среди финнистов. «Я думаю, что все это основано на взаимном уважении, которое за все эти годы только выросло. Я чрезвычайно уважаю финнистов. Это уникальная порода людей, и я, конечно, не могу делать то, что делают они. На протяжении многих лет я проходил мимо стоящих на пирсе лодок до и после гонок, и моя близость с этим классом только укрепилось от этого. Я надеюсь, что спортсмены понимают, что я сделаю все, что могу, чтобы гонка была честной, независимо от «внешнего давления». Кроме того, я думаю, они знают, что если я сделаю ошибку или приму неверное решение, я первый признаюсь в этом. Я сделаю это сам».

«Финнисты как «класс» — это не просто кучка отдельных личностей. Здесь царит атмосфера взаимного уважения, и это очень бодрит. Мне и раньше задавали вопрос, почему это происходит, и я приводил пример, что в классе «Финн» новичков всегда встречают с распростертыми объятиями. Ветераны помогают на стоянке лодок, до и после гонок. И кажется, что среди финнистов нет никаких секретов. Эта «эстафета передачи огня» именно то, что заставляет класс «Финн» развиваться, двигаться вперед. Для меня в этом суть класса «Финн», и мне, действительно, нравится такой подход. Это здорово».

В чем он видит разницу в проведении гонок для больших лодок и для швертботов? «Меньше людей... а если серьезно, то когда проходят соревнования швертботов, я чувствую более тесную связь со спортсменами. Поймите меня правильно, я получаю огромное удовольствие от общения со спортсменами на регатах больших яхт, но там люди, кажется, меньше включены во все это лично. Может быть, так происходит потому, что большинство программ, связанных с большими яхтами, больше нацелены на командную работу, чем на швертботах. Команды больших яхт, как правило, держатся вместе на берегу до завершения соревнований, а стоянки швертботов — открытая площадка для постоянного общения и взаимодействия. Дух товарищества присутствует в обоих случаях, но проявляется он по-разному».

Слаженная работа всего Гоночного комитета жизненно важна для правильного проведения гонки. «На катере Гоночного комитета я могу быть матерью Терезой, но если на катере на знаке команда работает плохо, то я превращаюсь в дьявола. Когда все выполняют свою работу, то я просто наблюдаю».

Многое зависит от того, как Гоночный комитет готовится к началу гонки. Луиджи описывает то, что проносится в его голове, когда бегут секунды. «Первое, какой длины должна быть стартовая линия? И я выставляю ее немного длиннее, чем нужно. Ничто так не портит старт, как короткая линия. Лодкам, любым лодкам, нужна «взлетная полоса», чтобы вырваться, когда это необходимо. Я знаю, что, возможно, у меня не получится выставить четко стартовую линию с первой попытки. В последние минуты перед стартом, я смотрю, как лодки подходят и решаю, нуж-

но ли что-то изменить, чтобы получить чистый старт. Если надо, то я лучше отложу старт и вновь выставлю линию так, как я вижу по расположению лодок. После этого, начинается работа на старте, выявление лодок, которые получают OCS (находились на стороне дистанции от стартовой линии в момент стартового сигнала), или объявление общего отзыва. По расположению лодок на линии, я понимаю, все ли идет так, как нужно».

Он считает, что самая большая ошибка, которую яхтсмены делают — при первом старте — они не учитывают течение. «И такую ошибку совершают не только финнисты».

В последние годы существует тенденция использовать «U» флаг, вместо того, чтобы сразу поднимать «Черный флаг». Луиджи поделился своими размышлениями по этому поводу и рассказал, почему это важно для спортсменов. «Это очень просто. Если мы (организаторы гонки) хотим, чтобы яхтсмены нас уважали, мы должны уважать их... не наказывать сразу, так как это означает, что мы считаем, что они не могут стартовать правильно. Сначала флаг «Р». В Сантандере я понял, что флаг «U» работает хорошо, и если яхтсменам он нравится больше, чем «Р», то мне тоже. Это стоит учесть, и мне кажется, это было самое полезное наблюдение в Сантандере».

Но иногда без «Черного флага» все равно не обойтись. «Я анализирую, почему происходят отзывы на старте. И, честно говоря, я сам виноват в приблизительно 85 процентах общих отзывов, которые у меня происходят. Либо я неправильно установил стартовую линию, или яхтсмены видят что-то другое, то, что я пропустил. Конечно, некоторые общие отзывы приходится делать из-за агрессивного поведения спортсменов, но за большинство из них ответственность лежит на мне. После общего отзыва, я должен исправить линию. Положение лодок во время неудачного старта подсказывает мне, что делать со стартовой линией... и никаких проблем».

И в заключении, что Луиджи думает о текущих изменениях в олимпийских классах? «Лично я буду делать все, чтобы яхтсменам или классу было лучше. Я должен сказать, что я люблю трудности и испытания, а огромный флот, безусловно, это всегда испытание. Меня часто спрашивают, какие события стали для меня самыми запоминающимися. Без сомнений, за последние 10 или 15 лет самым значительным событием для меня был Золотой Кубок в классе «Финн» 2012 года во Фалмуте в Великобритании, особенно предпоследний день. Я забыл как проходили Кубки Америки, забыл Олимпиады, забыл много всего, из того, что я делал на протяжении многих лет (хотя, большинство этих регат тоже были интересные). Для меня, Фалмут был самым невероятным. 95 финнов на стартовой линии, несколько дней гонки проходили при довольно сильном ветре и большой волне. Зажгли! Как я люблю это!»

И почему его называют Луиджи? Спросите у него сами. ■

Что говорят о Луиджи...

Общение, общение, общение. Луиджи поддерживает связь со всеми. Он общается со спортсменами и на воде, и на берегу. Он, действительно, прислушивается к яхтсменам.

Но главное, он понимает как провести честные гонки и когда лучше их отменить. У него великолепный стиль работы, и он придерживается его. Я считаю его своим другом, и он друг всего парусного сообщества. Он лучший Председатель Гоночного комитета, с которым я когда-либо работал.

Он не единожды прощал меня, когда по молодости, я говорил ему что-то обидное. Я помню, как однажды, когда в течение двух часов мы пытались дойти под парусом до гоночной дистанции в Циндао и на три минуты опоздали на старт. И хотя я оскорбил его, он уверенно признал, что, вероятно, это было не лучшее решение не дожидаться нас. Сегодня мы с улыбкой вспоминаем эти его слова.

Йонас Хог-Кристенсен

Быть хорошим судьей на гонках — это не просто. Он работает с каждым и с целыми командами, учитывая детали, и организует все на высоком уровне, как от него и ожидают спортсмены, которым нужна отлично подготовленная гонка — в идеальном месте, хорошо рассчитанная по времени, не слишком долгая. Чтобы все это сделать, нужно не просто отлично делать свое дело, но и уметь слышать спортсменов, и балансировать на тонкой грани между тем, что ты босс, принимающий решения, и ведомый, понимающий, что нужно делать. Это трудная задача, которую надо выполнить четко, чтобы все остались довольны.

Луиджи именно такой человек. Когда вы знаете, что он здесь, вы уверены, все пройдет отлично. И при этом он еще и улыбнется вам.

Питер-Ян Постма

Когда Луиджи рядом — это здорово. Он любит свою работу сильнее, чем все остальные судьи, которых я знаю. Он искренне переживает, когда что-то не ладится с ветром, что свидетельствует о его страстном желании провести отличную гонку.

Джайлс Скотт

Я познакомился с Питером Реджио в 2001 году в Марблхеде на Золотом Кубке в классе «Финн». Он очень хорошо контактировал со спортсменами, и я подумал, что он уже давно работает в классе «Финн», но оказалось, что это был его первый Золотой Кубок в этом классе яхт, и мой первый в качестве исполнительного директора Международной ассоциации класса «Финн» (IFA).

С тех пор я часто приглашал Луиджи возглавить Гоночный комитет на многих крупных мероприятиях. Каждый раз, начиная от Олимпийских игр до чемпионатов мира или Европы, он производил на меня впечатление тем, как он работает не только со спортсменами, но и местной командой, как адаптируется во всех ситуациях, сталкиваясь с различными культурами и языками.

Его отношения с яхтсменами основаны на большом доверии. Они, отправляясь в гонку, уверены, что все пройдет лучшим образом без каких-либо компромиссов. Наши отношения основаны на доверии и общении. Луиджи профессионал высокого класса и, несмотря на его вредную привычку курить, между нами нет дымовой завесы.

Он говорит, то, что думает, и мне это нравится. Когда он на борту, моя жизнь становится гораздо проще.

Коринн Макензи



ЮРИЙ ШАРАШКИН — ГЛАВНЫЙ МЕРИТЕЛЬ КЛАССА «ФИНН»:

«ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА МЕРИТЕЛЯ — НЕ «ЛОВИТЬ И КАРАТЬ»,
А ПРИУЧИТЬ ЯХТСМЕНОВ, ЧТО БЫСТРЫМ МОЖНО БЫТЬ
И НАХОДЯСЬ АБСОЛЮТНО В РАМКАХ ПРАВИЛ»

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

С 1992 г. Юрий Михайлович возглавляет институт международных мерителей класса «Финн». Благодаря своему опыту и знаниям он разработал и усовершенствовал массу приспособлений и методик измерений для полного и точного обмера яхт. Как главный меритель класса Юрий Михайлович очень плотно работает со всеми производителями яхт класса «Финн» и сумел довести их работу до того, что спортсмены все больше и больше ориентируются на собственные зна-

ния и умения, а не на какие-либо преимущества тех или иных лодок. В его руках сосредоточена большая база данных почти обо всех лодках класса «Финн», и мы уверены, что класс находится в надежных руках.

На сегодняшний день Юрий Шарашкин фактически является одним из главных носителей традиций, истории и культуры класса «Финн», а также в целом культуры мерителей, и нам всегда очень приятно с ним общаться и на него равняться.

Представляем вашему вниманию эксклюзивное интервью Юрия Михайловича Шарашкина Российской Ассоциации яхт класса «Финн»

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

Это вышло случайно. У меня дядя был яхтсменом и членом Усть-Орожского яхт-клуба. Его яхта погибла,



когда советские войска отступали — из яхт был сделан понтонный мост. Но он подарил мне первую модель яхты, и это очень сильно повлияло на то, что я стал заниматься «этим дурачеством», так сказать. Первой моей яхтой был «Валер» французской постройки. Он находился в яхт-клубе и попал туда как часть репарационного товара, который поступил в Советский Союз после войны. Потом первой яхтой, на которой я выходил уже самостоятельно, был «Олимпик», на котором в 1936 году на Берлинской Олимпиаде в Киле гонялись. А первая яхта с командой — это «М»-ка. И это было, когда Иосиф Виссарионович умер, потому что, когда он был при власти, то, по крайней мере, в Эстонии позволяли ходить на яхтах, только когда исполнялось 16 лет. А это уже слишком поздно. Тогда в таком возрасте этим «ядом» уже никого не заразить.

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

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

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

Я особенно не стремился выиграть чемпионат Таллина. Как-то так получилось. Но, вообще говоря, успе-

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

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

Как вы стали мерителем? Что вас подвигло на это?

Это было в 1967 году в Ханко, где мы гонялись, благодаря Петеру Далберу. Он заплатил за троих



«Летучий Голландец» проходит тест Лэбоули на Олимпийских играх 1976 года в присутствии Королевы Елизаветы II.

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

Мы знаем, что вы в 1963 году окончили Таллинский политехнический институт, после чего поступили в аспирантуру Ленинградского института точной механики и оптики и в 1971 году защитили диссертацию кандидата технических наук по теме «Некоторые вопросы применения универсальных ЦВМ при проектировании специализированных ЦВМ». Как ваше техническое образование и кандидатская степень помогли Вам в парусном спорте в качестве гонщика, в качестве мерителя?



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

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

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

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

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





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

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

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

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

Когда я в первый раз обмерял в Кингстоне, то обмер по всяким причинам длился на 2 часа дольше, чем было предназначено. Одной из главных причин было то, что все лодки были в очень плохом состоянии. Рули были толще, шверты выступали больше положенного. У четверти лодок место положения оси шверта было расположено неправильно. Такие же проблемы были и с пяртнерсом. В общем половина лодок была чисто не в классе. Так что очень много пришлось воевать в начале. А сейчас, по моему представлению, «Финн» стал уже гораздо более монотипом, чем «Лазер». К этому и факты можно привести, если интересно. Но это не цель. Мы работали все вместе. И сейчас в классе уже непопулярно мухлевать. Раньше думали так: для того, чтобы быть быстрым, надо нарушать правила. А вышло, что совсем не надо. Можно быть сумасшедше быстрым, будучи totally легальным.

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

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

Что еще хотелось бы поменять?

Ну это надо говорить. Сейчас, к примеру, уже глупо ставить на мачту килограмм свинца. Все мачты, фактически, которые поновее (2–3 года) уже 7 килограмм без корректора весят. Это первое. Второе — это то, что Аллен стал выпускать такие плохие гики, которые гнутся. И есть такие предложения, что надо сделать гик из углеволокна. Но это надо делать с уменьшением веса, потому что 5 килограммов — это слишком много. Половины хватит, чтобы сделать хороший гик. И туда груз класть тоже нет смысла. Ну и там есть другие вещи — все это по мелочам, получается, набирается. В общем, сейчас сделать «Финн», который бы весил 80 кг, никакой проблемы не составляет. И чтобы дойти до 116 килограммов, там используется материал... И все это делается безо всяких дорогих материалов.

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

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

Я даже не знаю. Мое мнение, что осталось только 3 класса, где дизайн и работа над классом сохранились в том виде, как это было раньше. А остальные, так называемые «BOX BOAT», т.е. все говорили «Вот все могут на них выступать... и т.д.». Я помню, как в Швейцарии в первый раз представляли класс «49er», и говорили, что всякие люди могут на них ходить, и так далее, и все в порядке. Но в итоге оказалось, что вся команда должна быть весом в сумме 160 кг +/- 1 кг. И только тогда будет успех. В классе «Лазер» вес также ограничен — необходимо не превышать 80 килограммов. Класс «470» — обмерный класс, и все-таки длинный шкотовый и крошечный рулевой — как у женщин, так и мужчин. Ну а если смотреть «Лазер», «Лазер-радиал», парусную доску, «49er», то все они имеют такой строгий лимит веса команды, что это уже становится какая-то другая философия, нацеленная на бизнес и т.п., но это совсем не то, что говорили вначале, когда вводили эти классы: вот их возьмем, лодки все одинаковые, и все яхтсмены могут хорошо на них ходить. А на деле получается, что хорошо могут ходить только те, кто по габаритам и весу соответствуют стандарту класса, а у других уже ничего не выйдет. Вот такие «пирог».

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

Как раз, чтобы поддержать этот прогресс, и дожать, упростить процесс обмера. Как говорят, сложный инструмент придумать очень легко, но придумать такой инструмент, который похож на молоток, очень трудно. Например, сделать плохой молоток легче легкого. А хороший молоток — это очень большое искусство. Это поймут слесари и те люди, которые все время с ним работают. И главное, чтобы был все время прогресс, и чтобы было одинаково, и чтобы физика соблюдалась. Но это уже по опыту, потому что нигде нет таких денег, чтобы можно было делать такие испытания или серию опытов, чтобы на основании этих опытов решить что делать. А это более-менее иногда случается. И для этого должен быть кто-то, кто способен систематизировать этот опыт и убирать колдовство, потому что колдовство влияет везде, как в устройстве государства, так и в технике, в науке, дома — везде. Повар не знает химию — почему пища превращается в такую, какую он делает, но почему-то он готовит хорошо, как и большинство домашних хозяек. На разном уровне, почему-то получается, не зная почему. Это как жизнь.

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

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

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

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

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

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

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

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





КОМАНДА FANTASTICA: ЕСЛИ ИДТИ ВПЕРЕД, ТО ТОЛЬКО ТАК, ЧТОБЫ ДОСТИЧЬ ЗВЕЗД!

Автор: Василий Кравченко

На недавних международных соревнованиях в классе «Финн» Чемпионате Европы в классе «Финн» и Чемпионате мира Финн-Мастерс прогремела своими успехами команда Fantastica, которая взяла под свое крыло и наших ребят, завоевав на Чемпионате Европы 1-е, 5-е и 6-е места и 1-е и 5-е (1-е в разряде Гранд-Мастерс) на Чемпионате мира Финн-Мастерс, совсем вытеснив «с Олимпа» доминировавших многие годы чеха Михаеля Майера и немецкого гонщика Андре Будзиена.

Пришло время подробнее рассказать об этой команде и ее основателе.

В 2012-м году весной в Ассоциацию яхт класса «Финн» в Москве обратился забавно выговаривавший русские слова итальянец по имени Ланфранко с вопросом — можно ли как-то потренироваться на «Финне» и поучаствовать в соревнованиях в классе «Финн»



в Москве? Он занимается парусным спортом в Италии, работает в Москве и, узнав о том, что в Москве кипит активная парусная жизнь в классе «Финн», хотел бы в ней немного поучаствовать. С этого началась наша история. Очень кстати пригодились те финны, которые стояли в яхт-клубе «Пирогово» под обеспечением Ассоциации класса «Финн», и первые тренировки состоялись. Никто особенно не придавал этому

значения, просто были рады тому, что еще один человек смог увлечься классом «Финн», и этот человек иностранец, который лишний раз расскажет нашим зарубежным коллегам о том, как интересно развивается класс «Финн» в Москве.

Как потом выяснилось этим забавным итальянцем оказался потомственный итальянский архитектор Ланфранко Чирилло (Lanfranco Cirillo), очень увлеченный и целеустремленный человек, влюбленный в парусный спорт. Прежде, чем прийти в парус, он увлекался мотоспортом и дважды прошел на мотоцикле гонку Париж-Дакар. В парусе на момент нашего знакомства, как мы потом узнали, под его началом выступала профессиональная команда Fantastica, которая под номером ITA 212 постоянно занимала лидирующие строчки в мировом рейтинге больших яхт Megles 32. Тактик его команды Микеле Паолетти (Michele Paoletti) ино-

Юниор Алексей Петров на подготовке в составе команды Фантастика, Гарда, март 2013



Сбор Фантастика на озере Гарда, февраль 2013

гда тренировался и выступал на яхте класса «Финн», что, наверное сыграло свою роль. Возможно, Микеле посоветовал Ланфранко поддерживать форму и тренировать свои навыки на «Финне» для успешных выступлений на Megles 32, но в итоге это вылилось в гораздо большее (Кто устоит перед классом «Финн?»).

Ланфранко стал постепенно входить во вкус, и поставил себе цель обогнать некоторых членов нашей Ассоциации — своих ровесников, которые давно ходили на «Финне». Со своей упорностью, он прилагал все свои силы и ресурсы к достижению своей цели, и уже к середине сезона привез свою яхту и попросил найти для себя тренера. Владимир Крутских, олимпийец и бывший на протяжении ряда лет лидером Российской команды в классе «Финн» периодически помогал нашим ребятам в тренировках и настройках яхт, и как никак кстати пришелся для этой роли.

Как человек увлекающийся и не желающий останавливаться на малом, Ланфранко помимо самосовершенствования, развил бурную деятельность и для начала проложил мостик между Российской



Тренировки на озере Гарда, март 2013



Победители и призеры Open Russian 2013, Италия, Россия, Украина



Никколо Челон, Карло Курет инструктируют перед тренировкой, Гарда, февраль 2013

и Итальянской ассоциациями класса «Финн». Московские финнисты поддержали Ланфранко в тренировках на озере Гарда, на соревнованиях — в этапах на Кубок Италии в классе «Финн». Постепенно Megles 32 отошла на задний план и уже профессиональная команда с Megles работала на программу в классе «Финн», а не наоборот. В организации тренировок вместе с Владимиром Крутских с итальянской стороны активно работал Никола Челон (Nicola Celon) — один из трех братьев Челон, двое из которых выступали на Олимпийских играх 1996-го года на Солинге. Были привлечены многие интересные специалисты такие как один из сильнейших в прошлом хорватский финнист Карло Кюрет, производители мачт, парусов. В традиционном для класса «Финн» яхт-клубе на озере Гарда — Мальчезене проходили тренировки, разборы, обсуждения, съемки, замеры. Испытывались опытные модели парусов, мачт. Снималась работа парусов с разных ракурсов. Интересная техническая изыскательская работа совмещалась с тесным общением и установлением дружеских связей.

В результате этой работы крепили и взаимоотношения между российскими и итальянскими финнистами.

Активное участие россиян в итальянских регатах привело к тому, что и итальянцы начали приезжать к нам. (Большинство старших итальянцев было проблематично раскачать на выезды). В 2013-м году в регате Open Russian приняла участие большая делегация из Италии (10 человек) — весь цвет ее сборной, а также — лидеры команды Мастерс, включая предыдущего и ныне действующего президентов Итальянской Ассоциации класса «Финн». Тесные дружеские связи, теплая обстановка — все это останется у каждого из участников того обмена надолго. Впоследствии этот пример и сотрудничество вылились уже в установленное тесное сотрудничество на уровне парусных федераций стран.

Со временем команда Фантастика значительно выросла, закупались новые лодки, часть из них была перевезена в Россию, в Геленджик, благодаря чему также развилась секция и начались проводиться соревнования в классе «Финн» в Геленджике. Теперь там регулярно каждый апрель проходит этап Кубка России в классе «Финн», который собирает более 20 спортсменов.

Карло Курет устанавливает камеру на мачту, февраль 2013, Гарда



Россияне на этапе Кубка Италии в Скарлино



Итальянские гонщики на медальной гонке Open Russian 2013, Москва



Вечер Фантастика на регате Open Russian 2013



Итальянская команда поет Русские народные песни на вечере на Open Russian

Конечная цель, на которую работала команда Fantastica в классе «Финн», не сразу сформировалась. Сначала это были тренировки и гонки по интересам, поддержание формы, общая подготовка участников. Было желание подготовить своих сильных российских юниоров, которые могли бы успешно конкурировать на международном уровне. Через команду прошли несколько российских молодых ребят, которых Ланфранко пытался вывести на высокий результат (не все сразу получалось). В некоторой степени стояла цель получить высокий результат в профессиональном плане у профессионального лидера команды — Микеле Паолетти, который претендовал на олимпийскую лицензию от Италии. Позже Ланфранко взял под крыло команды хорватского спортсмена Ивана Кляковича Гаспича, и он теперь работает в спаринге с Микеле и в целом усилил уровень всей команды.

В дополнение большим приобретением для команды стал приход опытного талантливого финниста Юрия Токового. С развалом СССР Юрий был вынужден покинуть большой спорт, переехать в Грецию. К тому же серьезная травма долгое время не позволяла ему самому садиться лодку. Однако он оставался в кругу класса «Финн», работал тренером — готовил греческого финниста Эмилио Папатанасео, который в 2005-м году бился за победу в Чемпионате Мира в Москве с Беном Эйнсли. Юрий участвовал в доработке некоторых моделей Девоти, строительстве яхт.

Благодаря ему появились некоторые интересные опции, которые взяты на вооружение многими сильными гонщиками. В феврале 2014-го года Юрий начал работать в рамках команды Fantastica.

Работа на высшем уровне логично привела к тому, чтобы попытаться реализовать некоторые задумки и наработки и в достаточно консервативной части — корпусе яхты. Здесь сплелись и опыт и знания Юрия Токового, и амбиции и возможности Ланфранко. Результатом этого стал революционный и амбициозный проект нового корпуса яхты класса «Финн» «D-Fantastica». Данный проект кардинальным образом отличается от всех других: если раньше разработчики форм и обводов отталкивались от каких-либо ранее полученных и хорошо показавших себя матриц с последующей доводкой некоторых параметров, то здесь новые обводы корпуса были разработаны абсолютно «с нуля» с расчетом на условия Олимпийской регаты в Рио. Реализация проекта прошла в сотрудничестве и на базе компании Devoti Sailing. Профессиональная команда дизайнеров, кораблестроителей и архитекторов, современные технологии позволили сделать практически совершенную модель. Главный меритель Международной Ассоциации яхт класса «Финн» Юрий Шарашкин так отозвался об этой модели: «Таких симметричных корпусов я еще в жизни не видел!» Эта модель, будучи не совсем простой в управлении, посте-

Геленджик, этап Кубка России при поддержке команды Фантастика



Владимир Крутских и Ланфранко готовят яхту

пенно прокладывает себе дорогу: значительная часть гонщиков, попавших в десятку лидеров на Чемпионате Европы 2015-го года, выступали именно на ней.

Еще один проект Фантастики в классе «Финн» — Чемпионат мира Финн-Мастерс. Команда Фантастика выступила инициатором проведения Чемпионата мира Финн-Мастерс в 2016-м году в замечательном месте в Италии — на озере Гарда (город Торболе). Ее заявка была поддержана на всеобщем собрании финнистов Мастерс в Сопоте в мае 2014-го года, и теперь мы все дружно готовимся ехать в Италию следующей весной.

Ну а теперь вернемся к России. Ланфранко очень сильно переживал из-за развала Российской сборной в классе «Финн», случившейся после целого ряда реорганизаций в Федерации и сборной команде России. Он считает, что россияне со своей историей олимпийских медалей должны быть обязательно представлены на Олимпийских играх в Рио, и старается всячески помогать нашим ребятам — Егору Терпигореву и Ар-

кадию Кистанову, которые имеют шансы на завоевание лицензии. В предыдущие годы к нему больше обращались за финансовой поддержкой, но в последний год существенные сокращения программ финнистов по другим направлениям позволили лидерам нашей сборной больше сконцентрироваться на работе в рамках команды Фантастика. Тесный и системный контакт со старшими опытными гонщиками, системная работа с материальной частью, работа в части психологической и физической формы, а также — повышение мотивации — все это помогло ребятам сделать качественный скачок на Чемпионате Европы — 5-е и 6-е место в сильнейшем флоте при том, что один из них долгое время находился в лидирующей позиции рейтинга регаты. Такого стабильного успеха Российская сборная не видела давно! Важно при этом отметить, что ребята выступали здесь в качестве экспериментато-

Юрий Токовой снова на воде»



ров и «разгоняли» новую модель, с которой далеко не у всех получалось (Иван Клякович Гаспич, победитель Чемпионата Европы, и Микеле Паолетти вернулись к старой модели перед ответственными соревнованиями), а гонки проходили в далеко непростых условиях ветра, течения, волны. Для команды Фантастика это тоже громкий успех — золотая медаль и сразу 3 члена команды в десятке сильнейших!

Высокий дух, мотивация на Чемпионате Европы, а также — настрой руководителя команды, его поддержка зажгли Владимира Крутских и Юрия Токового снова вернуться в яхту. Уже в разряде Мастерс они порадовали зрителей и болельщиков своим мастерством. Ушли на задний план травмы прошлых лет! Снова гонки!

Их участие в Чемпионате мира Финн-Мастерс 2015 многие ждали с большим интересом. До этого потеснить многократных победителей и призеров Чемпионата мира в разряде Мастерс чеха Михаэля Майера и немецкого спортсмена Андре Будзиена не удава-



Владимир Крутских снова на воде!

лось никому, а мало кто сомневался в высоком мастерстве и Владимира и Юрия. В этом году Владимир, Юрий и еще двое россиян Александр Кулюкин и Дмитрий Петров показали всему миру — что такое финнисты с бывшего СССР! Юрий и Владимир лидировали на протяжении всей регаты, Владимир Крутских стал победителем в абсолютном зачете, и только неудача в медальной гонке откинула Юрия Токового за пьедестал в абсолютном зачете, хотя при этом он сохранил Золото в разряде Гранд-Мастерс. Команда Фантастика снова впереди!

Ланфранко Чирилло уже много лет работает в России, искренне любит нашу страну и старается как может бескорыстно помогать здоровым росткам пробиваться вверх, поддерживая молодежь, через команду Фантастика поддерживать сборную России в классе «Финн», развивать межкультурный спортивный обмен между российскими и итальянскими финнистами через Ассоциации. Все это выстраивает очень надежный здоровый фундамент отношений и точек развития, которые еще долго будут давать свои положительные плоды. Наверное, это уникальный ино-



Ланфранко уже мастерски владеет «Финном»

странец, который болеет за нашу страну и делает для нее, чем многие русские. В августе 2014-го года в том числе и по ходатайству Российской Ассоциации яхт класса «Финн» ему заслуженно было присвоено гражданство России.

В марте в Испании на острове Майорка регулярно проходит этап Кубка Мира — регата на приз Принцессы Софии. Первые дни гонок на этой регате обычно сопровождаются сильным штормовым ветром до 30-35 узлов, в который далеко не каждый опытный спортсмен рискнет выйти в море на швертботе класса «Финн». Просто выйти в море, пройти олимпийскую дистанцию в такую погоду является серьезным вызовом для многих из нас. В этом году Ланфранко принял участие в той регате, успешно прошел все гонки при штормовой погоде, а кое-где и даже показал высокие приходы во флоте молодых профессиональных яхтсменов. Помня, с чего он совсем недавно начинал на классе «Финн» в далеко зрелом возрасте, с трудом делая повороты и пролезая под гиком, сейчас понимаешь, что его упорство, настойчивость, задор и кураж в стремлении достижения порой даже сумасшедшей цели делают чудеса, и этот человек добьется своего. И ты невольно сам зажигаешься и почему-то веришь, что все цели команды Фантастика с таким командором будут достигнуты! ■





Не является секретом, что каждый спортсмен желает иметь самую быструю лодку. Парусный спорт — технический вид спорта, и победа зависит не только от личных качеств спортсмена, но и от того, как настроена его яхта. Конечно, каждый гонщик настраивает свою яхту, исходя из своего опыта и под свои параметры и особенности, но путь к более оптимальным параметрам получается гораздо короче, если знаешь опыт других и выявленные принципы и закономерности. За почти 70 лет в классе Финн наработан громадный багаж знаний. Частичкой этого и самым интересным мы пытаемся поделиться здесь. И так, изучаем материальную часть, а дальше — творческих вам успехов в поиске вашей собственной скорости!

ИЗУЧАЕМ МАТЕРИАЛЬНУЮ ЧАСТЬ



БЫСТРЫЙ «ФИНН» АНДРЕЯ БАЛАШОВА

Представляем читателям заслуженного мастера спорта двукратного призера Олимпийских игр в классе «Финн» Андрея Балашова нет надобности. В меньшей степени известна методическая работа гонщика и, в частности, его рекомендации молодым спортсменам по настройке швертбота класса «Финн». Безусловно, кое-что из приемов гонщика в некоторой степени устарело. Но сам подход, мысли, рассуждения известного спортсмена, без сомнения, заслуживают самого серьезного внимания.

Гонки на яхтах — это сложный комплексный вид спорта, в который входит масса раз личных компонентов, но мне хочется остановиться, в первую очередь, на настройке швертбота класса «Финн». Все, о чем я хочу рассказать, не поможет выиграть, если гонщик выходит на старт физически неподготовленным, неуверенным в себе, с боязнью соперника, а зачастую и просто с плохим настроением. Но все-таки правильно настроенная лодка — это весомый фактор для победы.

Девизом каждого яхтсмана должно стать: «Сделай с материальной частью на берегу все, чтобы в лодке было легко и удобно работать во время гонки».

Тактическая ошибка на воде не компенсируется хорошими ходовыми качествами швертбота. А ведь очень часто, отвлекаясь в гонке на работу с недостаточно подготовленной материальной частью, мы делаем эти ошибки.

Швертбот класса «Финн» — довольно сложный монотип, и чтобы понять его, надо очень много поработать на воде, понаблюдать за конкурентами и, прежде всего, хорошо знать правила настройки и обмера судна.

Изменение размеров вслепую, как правило, ни к чему хорошему не приводит. Многие варианты настройки я предварительно моделировал или чертил в масштабе. Важно также учитывать свои ростово-весовые характеристики, физические кондиции, темперамент. Так, например, мне казалось, что для получения максимального хода в средний и сильный ветер необходимо много и эффективно откренивать. Поэтому я старался подбирать жесткие мачты, а паруса — плоские, скоростные.

Начнем с корпуса швертбота и проследим, что мы можем с ним сделать, не нарушая правил класса.

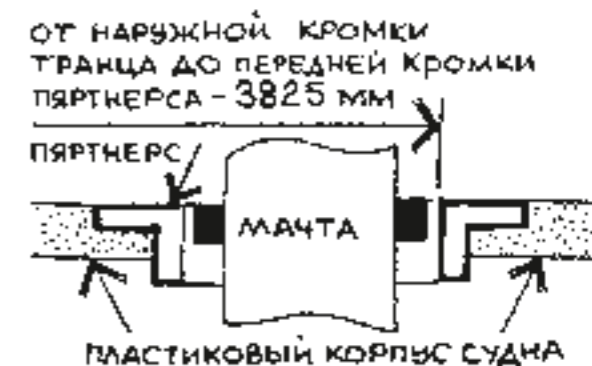
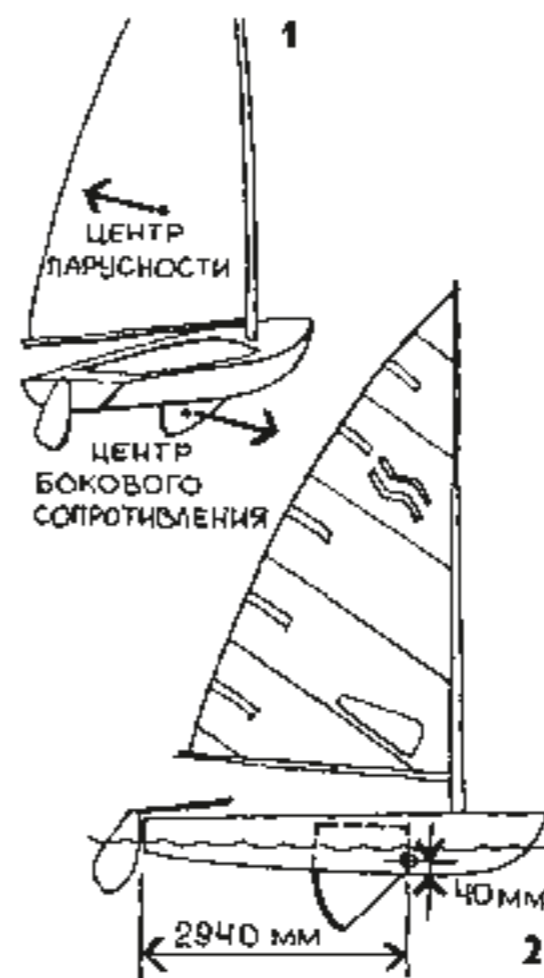
Если посмотреть теоретический чертеж, то можно увидеть, что определенные точки на корпусе имеют свои допуски. В пределах этих допусков мы и будем работать.

Основная задача настройки — так соотносить центры парусности и бокового сопротивления (рис. 1), чтобы лодка была почти нейтральной или чуть-чуть приводилась. При этом не будет торможения рулем.

Одной из базовых точек на корпусе является положение оси шверта. Считаю, что для любого спортсмена подойдут предложенные мной размеры: от наружной кромки транца до оси шверта — 2940 мм; от наружной кромки киля до оси — 40 мм (рис. 2).

Вторая довольно важная точка на корпусе это положение пяртнерса. На моих лодках размер от наружной кромки транца до передней кромки пяртнерса составлял 3825 мм (рис. 3). Но думаю, что тяжелый спортсмен, имеющий собственный вес 90 кг и более, может смело передвинуть пяртнерс примерно на сантиметр назад к корме, а легкий (80 кг и меньше) — вперед к носу лодки.

Легкому спортсмену откренивать труднее, зато он имеет неоспоримое преимущество в тихий ветер, а положение пяртнерса на 3835 мм от транца облегчает откренивание в сильный ветер и делает лодку почти нейтральной в слабый. Судно, получая крен,



3

СМАЧИВАЕМЫЕ ПОВЕРХНОСТИ

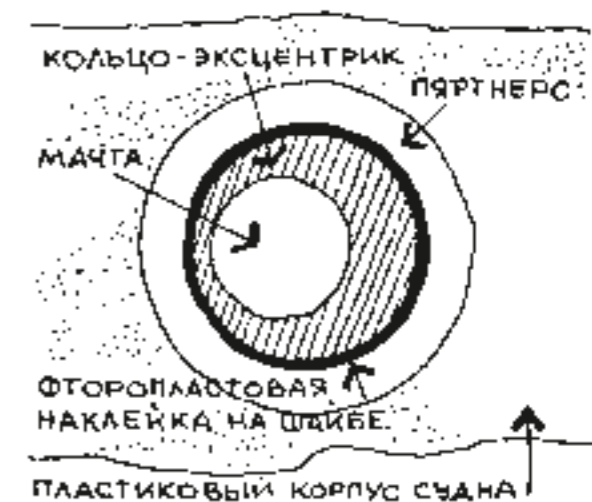


НА РОВНОМ КИЛЕ



ПРИ КРЕНЕ

4



5

изменяет свою ватерлинию; при этом увеличивается смачиваемая поверхность с подветра и уменьшается с наветра (рис. 4).

У спортсмена с большим весом лучшие возможности для откренивания, но в тихий ветер на «нейтральной» лодке он проигрывает, поэтому для него и рекомендуется размер 3815 мм.

Хорошо отцентрованная лодка на гладкой воде легко управляется креном. Об этом не стоит забывать — повороты рулевого пера значительно тормозят швертбот.

с 1975 по 1980 год, когда на «Финнах», стал применять иглоподобные мачты типов «М» и «ЗМ», а затем «Рэд стар». Эти мачты были гораздо мягче при боковом изгибе, чем мачты предшественницы «ЗВ».

В 1975 году весной впервые попробовал «тяжелую» мачту «М» и никак не мог к ней приспособиться.

Долго не мог выбрать такую мачту, которая устраивала бы меня при всех погодных условиях. В чем же причина? Считаю, что мачта обязательно должна «играть» топовой частью при покачивании ее вбок, когда шпор лежит на земле, а вы держите ее за топ (рис. 12). При тестировании мачт я непременно искал самую жесткую и ошибался, выбирая мачты с самым жестким топом. Такой рангоут гнулся нижней частью вбок, что отрицательно влияло на крутизну, а на волне — и на скорость.

В 1971 году в СССР пришла партия деревянных мачт, из которых мне предстояло отобрать несколько для себя. Я долго думал над этим вопросом. Пришел к такому решению: надо взять все мачты, разделить на три группы — жесткие, средние и мягкие. И из каждой группы взять мачты, которые устраивают по своим характеристикам.

При испытаниях оказалось, что мачты из средней группы — лучшие.

Прошло время, забылись тесты для деревянных мачт, и ошибка повторилась. В моем распоряжении был большой выбор, но я брал неизменно самые жесткие, пока не вспомнил историю с деревянными мачтами ценой проигрыша в очень трудных гонках.

Фирма, изготавливающая мачты, как правило, стремится сделать что-то определенное, но при изготовлении происходит отклонение в сторону более жестких или более мягких мачт. Это связано с различным распределением стыков, маркой металла и приклеиванием паза. Паз может подсказать, как правильно выбрать мачту.

Если после нижнего стыка паз от прямой линии как бы вдавлен в мачту, то это значит, что диаметр верхнего конуса резко меняется «в минус», а вся мачта похожа на бутылку. Это место будет у нее чуть слабее (рис. 13).

После этого проверьте, хорошо ли мачта «играет» при покачивании вбок. Если она инертна, такой рангоут использовать нельзя.

Очень важно, чтобы мачта одинаково гнулась в обе стороны. Тестирование следует проводить в трех точках с помощью груза весом 20 кг. Положите мачту на шпор и топ, сделайте на ней отметки через 1,5 м от верхней марки и натяните нитку от нижней кромки верхней марки до соприкосновения со шпором мачты со стороны паза.

Эти точки используются как при измерении отклонений вбок, так и назад. Измерение производится от нитки до паза, груз подвешивается в районе 3-метровой отметки от верхней марки.

Для того чтобы правильно установить мачту на лодке, есть много способов контроля расстояния

Очень важно уметь использовать допуски на толщину шверта и ширину щели швертового колодца. Шверт не должен свободно болтаться в колодце — как в продольном, так и в поперечном направлениях.

Мачта должна входить в степс и пяртнерс Туго, без люфта. Для этого на кольцо наклеивается стеклопластик или фторопласт (рис. 5). Но вместе с тем мачта должна легко вращаться вокруг своей оси. На регулировочной машинке наклона мачты может быть люфт в продольном направлении, но не более 5 мм.

На шпор мачты надевается специальное кольцо с эксцентриситетом, которое стороной с утолщением совмещается с ликпазом (рис. 6). Размер кольца со стороны паза не должен превышать 10 мм, а спереди кольцо имеет толщину минимальную — около 2 мм. При развороте мачты на полном курсе топ будет немного уходить вперед, что даст небольшой выигрыш в скорости.

Перо руля должно свободно и без люфтов вращаться — так, чтобы румпель не задевал за палубу. Расстояние между верхней кромкой пера и транцем должно быть 42 мм, а между нижней кромкой и транцем — 45 мм (рис. 7). Таким образом перо руля окажется на максимально разрешенном расстоянии от транца и будет немного наклонено назад. Это дает наибольший разнос нижних точек шверта и пера руля друг от друга, а значит, и более устойчивое положение судна на курсе.

Рельс погона гика-шкота надо немного загнуть вперед по краям к носу и приподнять (рис. 8) чтобы получить возможность при добранном втугую гика-шкоте максимально увеличить угол между гиком и диаметральной плоскостью лодки.

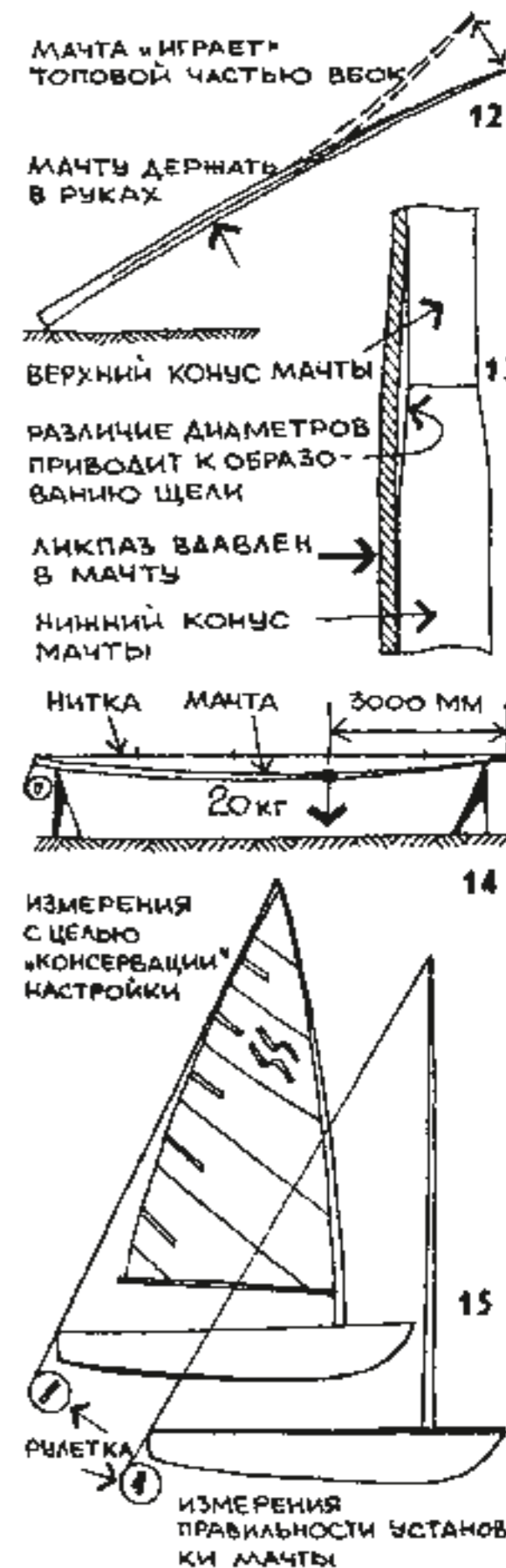
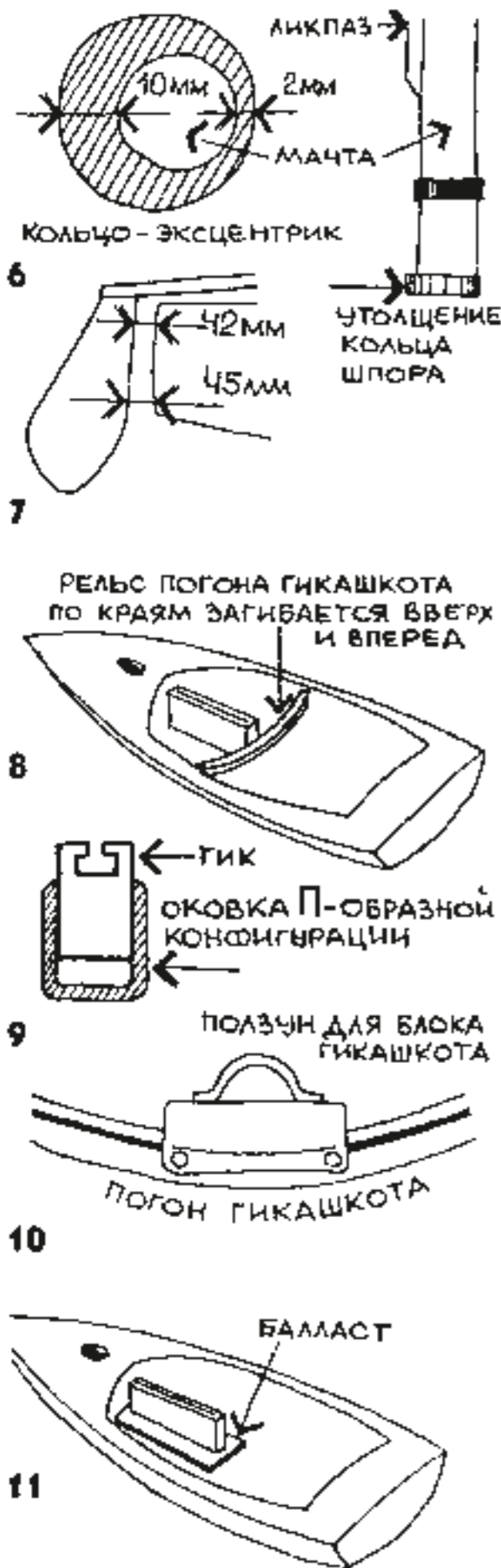
Это необходимо при определенных режимах ветра и волны, о чем будет рассказано позже. С этой же целью на гике делают оковки П-образной конфигурации (рис. 9). Можно сделать дугу вместо мертвого крепления на ползуне для блока гика-шкота (рис. 10). Это также позволит сильнее развернуть гик на подветер, не травя гика-шкот.

Полностью вооруженный «Финн» должен иметь вес не более 145 кг. Если имеется балласт, его надо постараться разместить в нижней части, в районе задней части швертового колодца (рис. 11). Шверты на моих лодках были тяжелые — из алюминиевых сплавов, толщиной 8–9 мм. Это помогало сместить центр тяжести «Финна» еще ниже и избавиться от люфта в колодце.

Для контроля положений пера и шверта надо приподнять «Финн» и проверить при помощи двух металлических гиков, в одной ли плоскости они расположены. Если есть отклонения, нужно избавиться от них.

Все, о чем я говорил выше, очень важно. Но самое основное — это, конечно, парус и мачта. Настроить «Финн», в комплексе очень трудно.

Для меня эта проблема иногда месяцами была неразрешима. Особенно трудно пришлось в период

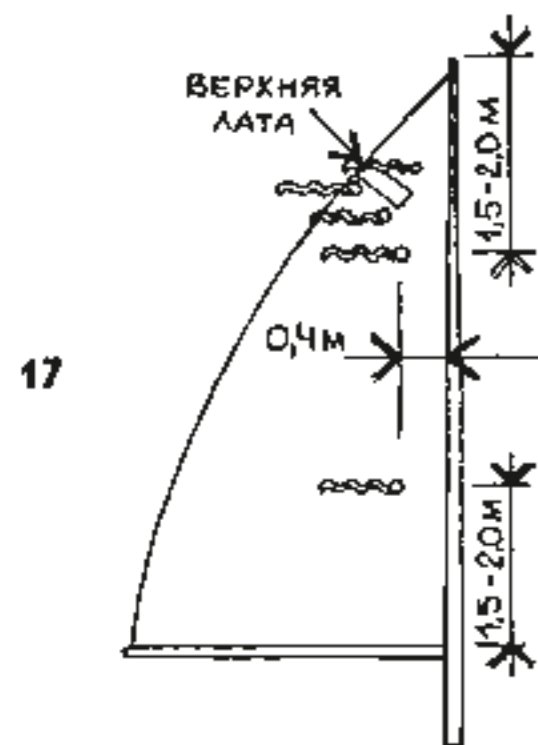
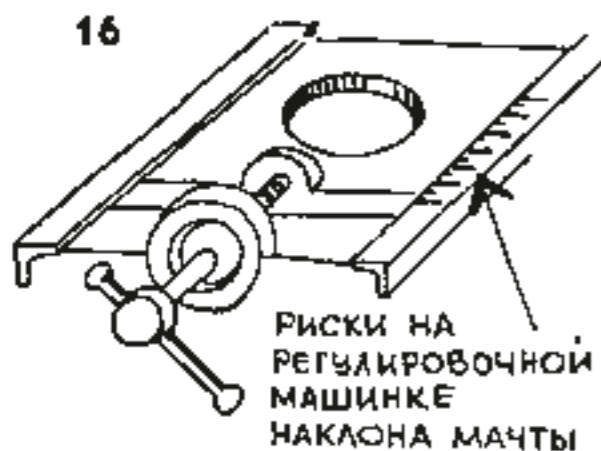


от топа до кромки палубы и транца в районе диаметра. Я использовал два. Один — для того, чтобы на тренировке или перед гонкой без помощи рулетки определить размер. Второй — когда рулетка закрепляется за мочку фала и слегка натягивается, а фал ставится на стопор, как при поднятом парусе (рис. 15). Оптимальные размеры для соответствующего ветра наносятся рисками на регулировочной машинке мачты (рис. 16) и измеряются рулеткой.

Есть и другой способ — нанести на свободный конец фала фломастером две риски крайних положений.

Прикладывая фал к соединению палубы с транцем в ДП, можно проконтролировать положение мачты, но это менее точный метод.

Каким же должен быть наклон мачты? В тихий ветер (1 балл) для любого спортсмена можно смело рекомендовать размер 6730 мм. В средний и не очень сильный ветер (3–5 баллов) также есть довольно определенный размер — 6820–6790 мм. В промежут-



ке надо пробовать каждому индивидуально. И самое главное — учесть все варианты.

Если настроить лодку на тихий ветер, а в гонке задует, то вы не сможете добрать парус, не будет крутизны. Для более легкого спортсмена этот размер можно делать меньше, а тяжеловесу носить мачту немножко прямее и, если лодка будет «сбиваться» на волне, потравливать гикашкот, но размер не должен превышать 6840 мм.

Необязательно точно следовать советам, надо иметь исходные данные для собственного поиска.

Только чувство лодки может подтвердить правильность настройки. Надо еще помнить о том, что без легкости хода лодки трудно сохранить свежую голову в течение всей гонки. Можно настроить «Финн» так, чтобы пройти быстрее и круче всех первые 200–300 метров, но потом придется проиграть из-за перегрузок во время откренивания. Кстати, чтобы легче было переносить откренивание, надо установить дома тренажер и ежедневно на нем работать.

Не советую добиваться изгиба в каком-либо месте мачты искусственным путем — пропиливанием внутренней трубы, поддавливанием мачты со «лба» на паз или наоборот, обработкой поверхности шабером. Все эти методы дают небольшой плюс только в каких-то определенных условиях и, как правило, портят мачту — она теряет свою универсальность.

Контроль во время лавировки за правильностью постановки паруса можно осуществлять с помощью специальных ниточек, укрепленных в определенных местах на гроте — «тиклерсов». У нас их чаще называют «колдунчиками». Если угол атаки больше, т.е. лодка идет увалистее, то тиклерс, находящийся с подветренной стороны, вращается вокруг точки крепления. Если же угол атаки меньше положенного, то начинает вращение наветренный. При правильном угле атаки парус хорошо обтекается ветром и «колдунчики» располагаются горизонтально вдоль паруса.

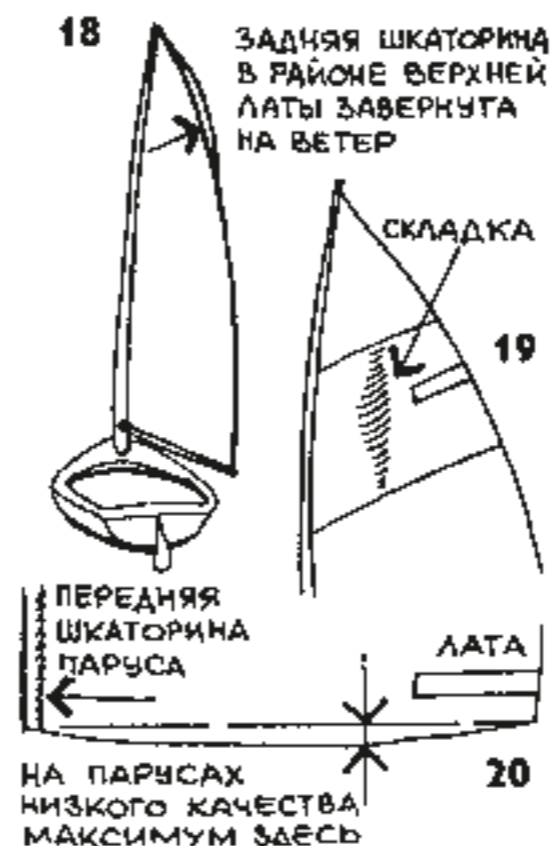
Устанавливаются они на гроте в 40 см от передней шкаторины на высоте 1,5–2 м от галсового угла и ниже фаловой дощечки на 1,5–2 м (рис. 17).

Основными являются тиклерсы, расположенные над и под верхней латой, а также на задней шкаторине. Добирая или потравливая гика-шкот, вы ищете наиболее эффективное положение грота.

На что следует обращать внимание при выборе паруса? Все паруса шьются по шаблонам и ошибки при изготовлении теоретически быть не может.

Но бывает, что шаблон немного сбивается, парус получается некачественным.

Даже у хороших парусов часто встречается один маленький дефект (а может, фирма допускает его сознательно для более долговечной службы паруса): задняя шкаторина в районе верхней латы завернута на ветер (рис. 18) и нет характерного «гребка» на волне. В целом парус красивый, и большинство спортсменов не обращает на это внимания. Как же определить на берегу, есть ли этот недостаток у паруса?



Надо поставить грот на мачту и добрать гикашкот до палубы, не подбирая оттяжку Каннингхэма. Если у верхней латы соберется внушительная складка (рис. 19), то во втором шве есть лишний материал, который необходимо убрать. Если же грот только слегка морщит в этом месте, то все в порядке, вмешательство не требуется.

Если распорить второй сверху шов, то очень легко определить, что максимальная стрела прогиба полотна находится в районе начала латы.

Чтобы исправить этот недостаток, достаточно убрать 2–2,5 мм при сохранении точек на задней и передней шкаторине. рейка, которую вы загнете меньшим изгибом, сама выложит нужную линию, — но до середины паруса от передней шкаторины стоит сохранить старую линию (рис. 20). Таким образом получается более плавная кривая. Когда ко мне обращались не очень опытные спортсмены с просьбой помочь настроить лодку, только одно перешивание паруса давало улучшение результата.

Наконец, мы имеем парус и мачту, но теперь их надо состыковать вместе, чтобы получилась рабочая пара. Этот процесс не очень трудоемок, но надо помнить, что потребуется некоторое время.

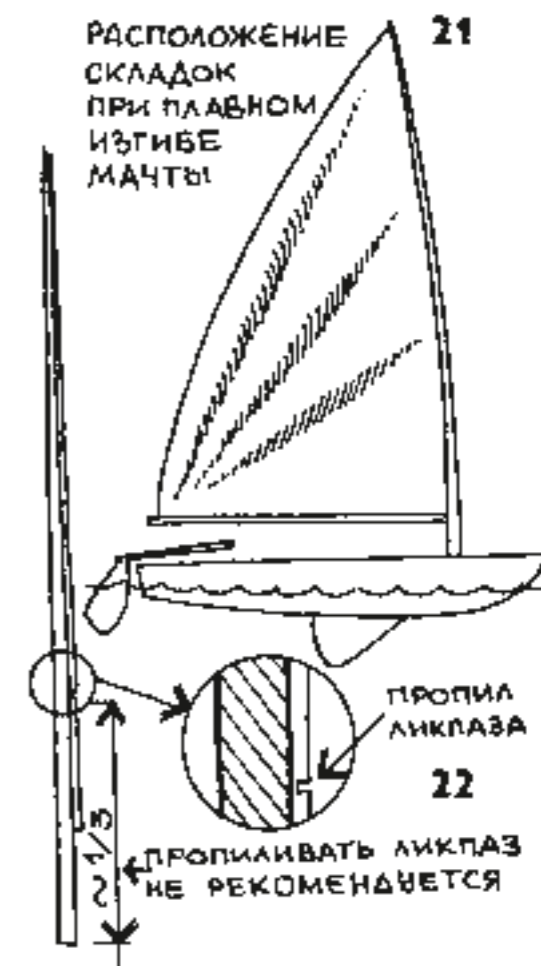
Ну а если нет инструмента, запасного ликпаза и заклепок, то вообще спешить нельзя.

Первое, что можно определить на берегу, плавность изгиба мачты в районе нижнего стыка при до-

бирании гика-шкота. Как правило, очень — немногие мачты гнутся хорошо в этом районе.

Помочь этому можно распиливанием паза поперек ножовочным полотном (но не до мачты, а до основания) (рис. 21).

Когда вы добились плавного изгиба, выходите на воду и лучше не в одиночку. Не добирая оттяжку Каннингхэма, спросите у вашего партнера, куда идут на лавировке складки. Они должны располагаться веером, слегка изгибая парус из — шкотового угла





вдоль задней шкаторины к топовой части мачты выше нижнего стыка (рис. 22).

Ниже стыка пилить категорически запрещается, так как паруса по передней шкаторине часто — закраиваются равномерной дугой с максимальной стрелой прогиба в районе средней линии. Только в исключительном случае, если со стороны передней шкаторины в нижнюю часть сильно задувает с подветра, можно сделать такой пропил. Но в любом случае не советую трогать ликпаз на двухметровом участке в нижней части.

Рассмотрим теперь систему оттяжек. Для регулировки грота на мачте используются:

- грота-шкот (оттяжка по нижней шкаторине);
- оттяжка галса;
- «каннингхэм (оттяжка по передней шкаторине);
- рычаг гика;
- погон гика-шкота.

Выбирая грота-шкот, уменьшают глубину профиля грота на лавировке в зависимости от рельефа волны и силы ветра. А на полном курсе стравливают, чтобы сделать грот более полным.

Оттяжкой галса на лавировке при ветре до 1–1,5 баллов слегка увеличивают натяжение нижней и передней шкаторин, а потом, по мере усиления ветра, оттяжка набивается до конца. На полных курсах оттяжка отдается.

После 1,5 баллов начинаем работать «каннингхэмом».

Нельзя забывать, что при добирании задняя шкаторина открывается, а при потравливании — закрыва-

ется. Поэтому убирать морщины на гроте надо очень аккуратно, чтобы не испортить верхней части паруса.

Рычаг гика набивается в основном на полных курсах в зависимости от силы ветра. Иногда рычаг используется и на лавировке в тихий ветер.

Из всех перечисленных регулировок, пожалуй, самая эффективная — это изменение положения ползуна гика-шкота. При очень слабых ветре и волне ползун выставляется почти у колодца. По мере усиления ветра он стравливается к концу рельса.

Имея жесткую мачту, целесообразно расположить ползун у палубы и, кроме того, стоит поставить мачту более вертикально. При этом соотношении парус имеет почти одинаковый угол атаки по всей высоте. Правда, рулить надо очень точно. При мягкой мачте ползун лучше располагать между колодцем и палубой и слегка заваливать мачту назад. Этим уменьшается угол атаки — в верхней части паруса и увеличивается внизу.

В сильный ветер при его ослаблении на короткий промежуток времени подтяните немного ползун от края, не добирая гика-шкота. Когда много волны и мало ветра, подберите ползун к середине и потравите гика-шкот. Дайте парусу «дышать» и «грести» на волне.

Ежедневные тренировки позволяют использовать все, о чем здесь рассказано, не задумываясь об этом. Спортсмен начинает больше работать на тактику гонки и, как правило, результат улучшается. Ежесекундный поиск оптимального положения настройки для лучшего хода у гонщика должен стать, что называется, «автоматическим». ■

ТОТ ЖЕ САМЫЙ, НО ДРУГОЙ

По материалам журнала Finnfare. Перевод: Мария Абашкина

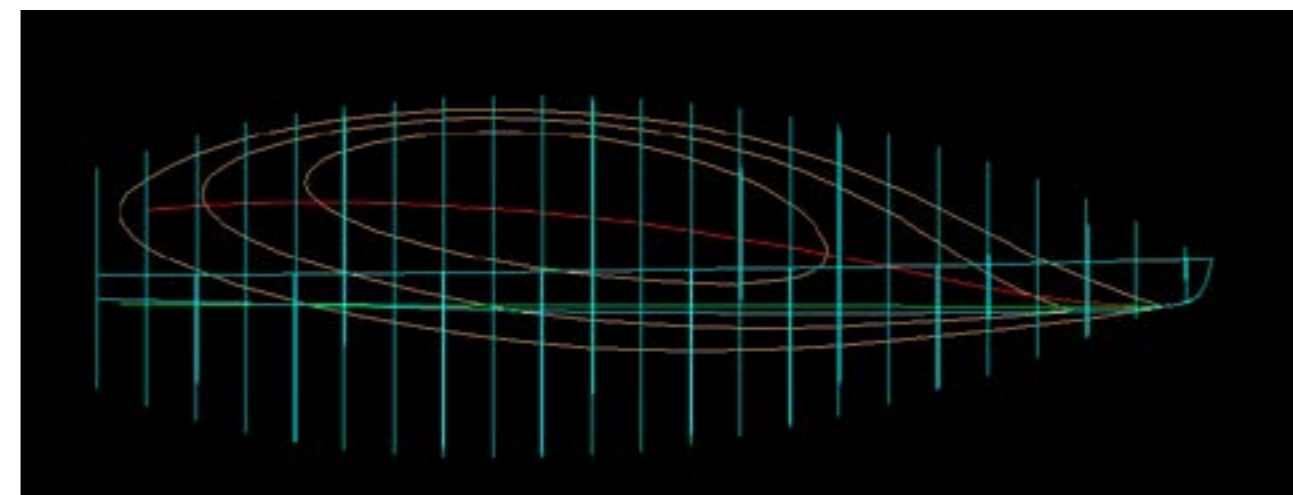
2015 ГОД ОЗНАМЕНОВАЛСЯ ПРЕМЬЕРАМИ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ СРАЗУ У НЕСКОЛЬКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В КЛАССЕ «ФИНН». О ТОМ, КАК ОНИ СОЗДАВАЛИСЬ И В ЧЕМ НОВАТОРСТВО НОВЫХ МОДЕЛЕЙ, ЭТА СТАТЬЯ

Для того, чтобы понять, что сейчас происходит в классе «Финн», какие новшества появляются, наверное, надо вернуться назад в 1960-е годы. В течение последнего года многие крупные производители занимались разработками и представляют целый ряд новых опций, многие из которых, предполагают полное переосмысление общей концепции класса и соответствуют современным требованиям к гонкам в классе «Финн».

Мы сделаем краткий обзор нескольких: новый «Финн» D-Fantastica от Devoti Sailing, от Peticrows, FX1 от Pata и новую лодку от Hi-Tech Sailing. За последние 18 месяцев производители выпустили по крайней мере шесть новых моделей корпуса. Также, в соответствии с программой и при поддержке ИФА (IFA — международная ассоциация класса «Финн»), продолжается строительство корпусов в Южной Африке и Бразилии. Процветанию класса «Финн» способствует практически всемирное производство лодок этого класса. И сейчас в этой области работает целая плеяда выдающихся профессионалов самого высокого уровня. Благодаря новым материалам и современным технологиям лодки становятся лучше и долговечнее.

Конечно, сама форма корпуса дает не так много пространства для маневра. Допустимые отклонения от стандартного размера корпуса «Финна» были разработаны еще для деревянных корпусов и очень жесткие. Они позволяют в лучшем случае изменять существующие параметры корпуса только на миллиметр. Когда производитель начинает строительство нового корпуса тут же возникает необходимость в главном мерителе или его представителе, чтобы изучить опытный образец до начала производства. Под контролем качества в данном случае нужно понимать и законченный образец корпуса и взаимодействие с мерителем, только тогда яхтсмены могут быть уверены, что они получают «Финн» надлежащего качества.

В течение последнего года главное соперничество в этом направлении разворачивается между такими производителями как Peticrows и Devoti Sailing, то есть Тимом Тавинором и Лукой Девоти. Двадцать два года назад они объединили усилия, чтобы создать лодки-победители, которые в последствии привели к успеху Devoti Sailing. С тех пор «Финны» фирмы Devoti преобладают в этом классе, так как у них есть все необходимые для спортсменов характеристики — надежность и каче-



ство, и последние два десятилетия именно эти лодки выигрывают всевозможные соревнования.

Эти корпуса заметно отличаются от предшествующих Вэнгардов (Vanguards), и с их появлением спортсмены могут рассчитывать на качество и надежность своих лодок. Для спортсменов на Олимпийские игры 1996 года организаторы выбрали корпуса, произведенные этой фирмой (Это была последняя Олимпиада, где участники регаты обеспечивали яхтами). Впоследствии на лодках этой фирмы успешно выступали более чем 95 процентов олимпийцев, включая всех медалистов.

В 2005 году пути Тима и Луки разошлись. Лука продолжил успешно работать в Devoti Sailing, а Тим приобрел верфь Petticrows, которая находится в Бернем-на-Крауче, в Великобритании, и приступил к строительству Драконов. Спустя десять лет и Тим, и Лука снова занимаются производством «Финнов». За каждым из них стоит огромный опыт и современные технологии, и, естественно, лодки, которые они строят, самого высокого качества.

D-FANTASTICA

Первая лодка — D-Fantastica была выпущена Devoti Sailing. Чтобы создать новый корпус Лука Девоти объединил усилия с руководителем команды «Фантастика»

Финн D-Fantastica. Профиль форштевня.



(Fantastica) Ланфранко Чирилло, и они пригласили в качестве эксперта конструктора Хуана Куумджяна. Работы начались в апреле 2014 года, и первая лодка была спущена на воду уже в сентябре в Сантандере. В процессе работы стало понятно, что возможностей в рамках правил у них гораздо больше, чем они предполагали. Они пробовали разные формы, но остановились на том, что уменьшили объем в середине и насколько возможно выпрямили все линии в задней части корпуса.

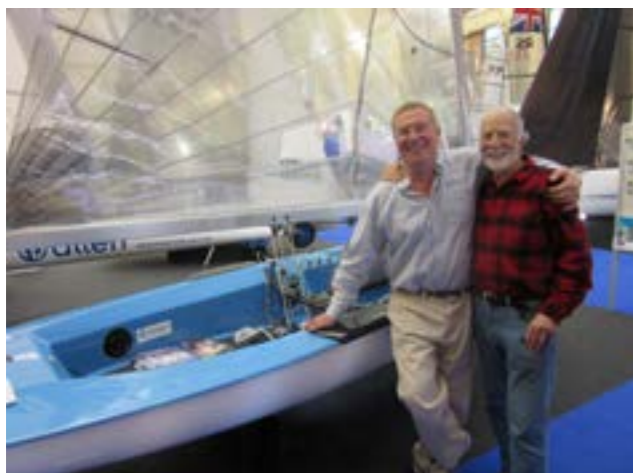
Благодаря непревзойденному опыту Девоти, новым конструкторским разработкам Куумджяна и возможностям 3D моделирования, они разработали корпус с большим призматическим коэффициентом (коэффициентом продольной полноты), чем у предыдущих лодок. Уже несколько «Финнов» этой конструкции спущены на воду, среди них с февраля 2015 года лодка победителя финала Кубка мира ИСАФ Василия Збогара.

Финн D-Fantastica сразу привлек к себе внимание, так как Девоти использовал несколько новых разработок: так он срезал борт в носовой части, утопил и сдвинул назад волнорез на палубе, применил новое нескользящее палубное покрытие и новое соединение транца с палубой.

ФИНН PETTICROWS

История «Финна» Petticrows началась летом 2014 года с подробного фотограмметрической изучения с использованием технологии лазерного сканирования существующих корпусов «Финна». Лодку Бена Эйнсли, по имени «Рита», на которой он трижды выигрывал золотые олимпийские медали, изучали особенно тщательно. К созданию модели и матрицы подошли со всей тщательностью и вниманием к деталям. Тим считает, что этот корпус симметричный и самый оптимальный из когда-либо построенных. Он рассказал, что «при изготовлении этой лодки было использовано много разработок. Мы много трудились над матрицей и корпусом. Те лодки, которые мы построили, отличного качества, и не требуют дальнейшей доработки».

Кроме изменений формы корпуса, компания Petticrows также представила несколько новинок таких



Тим Тавинор и Майк Тилл с Финном Petticrows на выставке спортивных парусных яхт в Великобритании

как — волнорез в носовой части, на лодке усовершенствованная проводка, которая проходит через стальные кольца в зону управления настройками к стопорам, утопленные оковки откреночных ремней в качестве опции, углубленные лючки и удлиненная зона управления настройками. «Когда я в последний раз ходил на Финне, то подумал, что все стопора находились слишком близко друг к другу, так что я решил, что мы увеличим расстояние между ними. Мы увеличили общее расстояние до 100 мм и сдвинули вперед так, что смогли разрядить расстояние между стопорами, и с ними стало намного проще работать».

«Стенка передней части кокпита сделана ниже поэтому, когда вы ложитесь на борт, вы не набираете воду через носовую часть».

Отдельного упоминания заслуживает шверт. «Это действительно произведение профессиональной технической мысли. Хотел бы я, чтобы у меня был такой шверт, когда я гонялся на Финне. Но, к сожалению, тогда подходящего шверта я так и не нашел. А этот шверт надо просто попробовать. Он изготовлен из большего, цельного куска алюминия с ПТФЭ покрытием (из политетрафторэтилена). Это особый стабилизированный материал, и его нанесение не приводит к возникновению остаточных напряжений в поверхностном слое

Финн Petticrows. Зона управления настройками.



металла, поэтому поверхность не искажена. Таким образом, поверхность получается совершенно гладкой и прямой.

Одним из главных факторов, который сегодня необходимо учитывать при создании лодки — устойчивость материалов. «Все начинается еще на этапе проектирования, потом изготовление моделей и матриц, далее материал, из которого будет сделана лодка — от всего этого зависит качество и симметрия лодки, а также ее соответствие исходной концепции. В общей сложности мы получили 0,5 мм усадки на габаритную длину, и это просто отличный результат. Весь этот путь от компьютера до модели и матрицы, и то что мы получили в итоге — практически та же габаритная длина».

«Когда много лет назад мы построили матрицу первого «Финна», то на первой лодке мы получили 15 мм общей усадки, и считали, что это было ужасно. Так было, но, чем больше мы строили матриц, тем больше набирались опыта, и со временем все изменилось. Эта разница в накопленных знаниях и новых материалах, это огромная разница».



Финн HiTechSailing

«Мы уже построили восемь и продали около 20». Четвертый «Финн» купил Джилз Скотт. «Если честно, меня это абсолютно не беспокоит, но если мы будем продавать 20–25 лодок в год я буду просто счастлив. Я не стремлюсь к тому, чтобы снова стать главным производителем этих лодок. Я просто хочу построить несколько новых моделей «Финна». И если они окажутся быстрыми, как ракеты, и всем захочется получить такие, то они их получат. И есть все, для того, чтобы это сделать».

HI-TECH SAILING

Уолтер Риоса строит «Финны» с 2009 года в Hi-Tech Sailing. В 2015 году он построил новую матрицу немного другой формы: «В 2009 году мы первые уменьшили объем конструкции корпуса и потом, на протяжении нескольких лет, вносили некоторые изменения, к 2014–2015 годам смогли достичь максимальной длины. Мы немного увеличили объем в средней и зад-

ней части, чтобы лодку было проще контролировать на полных курсах и свести к минимуму носовую качку. В результате мы получили корпус, который прекрасно слушается и которым очень легко управлять в сильный ветер. Носовую часть мы строили с использованием технологии вакуумной инфузии для лучшего контроля веса».

Теперь, после 13 лет, проведенных в Великобритании, Уолтер вернулся обратно в Италию, изначально он получил свой судостроительный опыт в Devoti Sailing и усвоил все, что было можно о быстроходных «Финнах» и о том, как их строить. А вскоре он начал разрабатывать свои собственные идеи. «Для конечного потребителя монополия — это не очень хорошо; гораздо лучше, когда поставщики повышают качество и контролируют цены. Собственно говоря, я сам финнист, и знаю, что нужно спортсмену, чтобы идти быстрее. В последние годы технологии стремительно развиваются и доступны для всех. Несколько лет назад многие подобные вещи были строго засекречены и были доступны только исследователям космоса, армии или Кубку Америки. Я провожу много исследований и испытаний новых материалов, чтобы обеспечить правильную комбинацию для каждого финниста».

«Это может быть и звучит странно, но строительство корпуса «Финна» для лидеров класса в некотором отношении проще, несмотря на то, что они все разные, но, в общем, все они откренивают и гребут на гонках очень активно. Задача сильно усложняется, если надо построить корпус для просто профессионального финниста или финниста среднего уровня, который не так хорошо подготовлен физически, как лидеры, но хочет идти быстро или даже обойти лидеров, и тогда подбор правильного материала для корпуса играет важную роль».

PATA FX1

Pata FX1 был разработан Жаком Фором, и первый такой «Финн» был изготовлен в августе 2014 года на верфи Pata. Жак Фор не просто один из лучших конструкторов лодок, он был конструктором лодок

Финн Pata FX1



французской команды на Кубке Америки, он ходит на Финне более 30 лет, и когда его попросили помочь сконструировать новый «Финн» Pata, он был готов к решению этой непростой задачи. Основными целями создания нового корпуса были уменьшить сопротивление лодки и уменьшить продольную качку при движении по волнам.

Фор оптимизировал обводы корпуса, чтобы улучшить все параметры, которые влияют на скорость — ватерлиния, площадь смоченной поверхности, призматические коэффициенты (коэффициент продольной полноты). Фор усовершенствовал эти параметры настолько, насколько позволяют правила класса «Финн», в том числе максимально увеличил длину ватерлинии и сократил площадь смоченной поверхности почти на 10 процентов. При крене в 15° лодка сохраняет почти симметричную форму подводной части, в результате уменьшилось сопротивление.

Другой важный аспект этой конструкции — изменение распределения объема в корпусе для того, чтобы изменить центр водоизмещения. Как рассказал Пата, идея в том, чтобы уменьшить продольную качку при движении по волнам. При перемещении объема из передней к задней части FX1, лодка сидит выше в районе кормы, и кажется, будто бы она наклонена вперед, хотя это и не так. Большой объем и плавучесть в задней части лодки (и меньший в передней) приводит к тому, что требуется больше усилий, чтобы поднять нос. И когда лодка движется через волны, по словам Паты, она идет не вверх-вниз, а гораздо плавнее, чем другие лодки.

Как рассказал Пата: «Мы также решили построить новую матрицу палубы, и внесли ряд важных изменений в ее конструкцию. На наших старых моделях передняя часть палубы используется только для размещения погона гика-шкота, а спортсмен находился ближе к корме. На нашей новой модели мы расширили переднюю часть палубы, увеличили зону откренения и установили под палубой ребра жесткости, которые идут к пяртнерсу. Таким образом спортсмен находится на передней части палубы, и все его усилия по откренению и энергия направлены непосредственно на мачту. Это позволяет ему легче взаимодействовать с мачтой. Это соответствует новому активному, более агрессивному стилю в парусном спорте. Мы постарались максимально расширить палубу в зоне откренения, чтобы дать больший простор при открене, и мы изменили второе дно, кокпит стал быстроотливающим, и в лодке скапливается меньше воды».

«После того, как мы применили все эти усовершенствования, «Финн» Пата стал не просто не имеющей аналогов лодкой, но он стал быстрее, эффективнее, сильнее. Сейчас мы испытываем новую лодку, а Бьорн Алланссон тестирует во Франции еще одну. Мы надеемся, что результаты испытаний подтвердят правильность конструкторских разработок и оправдают наши усилия при строительстве. Все еще только начинается, но отзывы и результаты весьма обнадеживают». ■



ТЕСТ ЛАМБОУЛИ

Из руководства для международных мерителей. Перевод: Сергей Антипов

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МАСС

Большинство яхтсменов хорошо знает, что избыточная масса лодки неблагоприятно влияет на скорость. Тяжелые лодки медленно ускоряются и обладают меньшей ходкостью, поскольку корпус глубже сидит в воде. Длина плеча между центром величины (центром погруженного объема) и лежащего ниже центром тяжести (ЦТ) влияет на располагаемый восстанавливающий момент и, следовательно, на способность нести паруса. Соответственно многие классы яхт имеют правила ограничивающие минимальную массу и положение ЦТ. Продольное положение ЦТ также важно для того, чтобы корпус скользил по волне, не зарываясь носом в воду. Многие яхтсмены, особенно на швертботах, стремятся сместить ЦТ в корму настолько, насколько это возможно. Дополнительная масса экипажа обычно смещает ЦТ назад.

Степень концентрации массы лодки описывается физическим понятием «радиус инерции». Лодка с легким носом и кормой имеет меньший радиус инерции, чем лодка с тяжелым носом и кормой. На самом деле влияние распределения масс вокруг ЦТ, а именно его измеряют в тесте на качание, несколько сложнее. Если мы представим массу сосредоточенной по концам гантели, то ЦТ окажется в ее середине. По мере раздвигания

длины гантели мы ощутим возрастающее сопротивление при попытке начать или затормозить ее вращение. Килевая качка есть один из видов вращательного движения. Чем большая масса сосредоточена в носовом и кормовом окончаниях лодки, тем меньше собственная частота килевой качки. Этот фактор влияет на всхожесть на волну и, следовательно, в некоторой степени на ходкость.

Преимущество теста на качание заключается в том, что отпадает необходимость в отдельных регламентах на массы корпуса, фальшкиля и положение ЦТ. К тому же подобный обмер может проводиться только в период изготовления лодки. Если мы регламентируем величину радиуса инерции, то в правилах класса отпадает необходимость дополнительной регламентации конструктивных габаритов. При надлежащей организации тест на качание может выполняться на большинстве регат в рамках обычной процедуры обмера. Именно так происходит на «Золотом Кубке» класса «Финн». Недостатком процедуры теста на качание служит ее динамический характер, часто вызывающий непонимание спортсменов. Тест на качание требует жесткой опоры для оснастки и должен проводиться в закрытом помещении без сквозняков.

Практически все классы яхт имеют ограничение на минимальную массу, а некоторые «Этчеллз», например,

на максимальную массу. Если ассоциация класса хочет ужесточить требования к распределению массы, то следующим шагом будет регламентирование положения ЦТ или точки равновесия на опоре, при этом проверка этого ограничения выполняется статическими измерениями. Так, правила класса «Инглинг» гласят: «Положение центра тяжести сборки корпуса и палубы в обмерном состоянии, описанном выше не должно быть ниже, нежели то, при котором корпус находится в равновесии, будучи установлен на борт при угле крена 110 градусов». Это требование сводится к тому, что корпус будучи установлен на борт, должен валиться в сторону палубы, как показано на рис. Н.4.1.

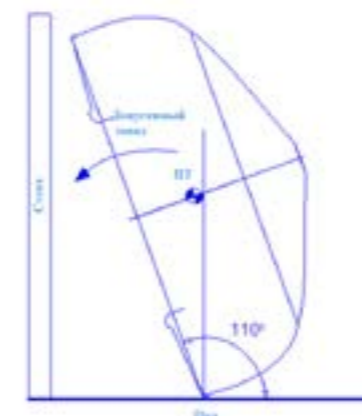


Рис. Н.4.1. Тест на балансирование сборки «корпус+палуба» «Инглинга».

Положение ЦТ можно определить, свободно вывесив корпус, дав ему успокоиться и опустив отвес из точки подвеса. Простой способ контроля по типу «да-нет» для швертботов изображен на рис. Н.4.2. Корпус размещают на шарнире с осью вращения перпендикулярной к диаметральной плоскости. Ось находится на заданном расстоянии λ_{Min} от Точки Привязки Корпуса (ТПК). Корпус удерживают горизонтально, а затем отпускают (на пол кладут амортизирующий коврик). Если корпус в допуске и ЦТ находится спереди от оси вращения, то он наклонится вперед.

И только в том случае, если ассоциация класса понимает, что ей требуется более продвинутый способ контроля распределения массы, она использует тест на маятниковое качание.

Рис Н.4.2. Тест на допустимое положение ЦТ. ЦТ расположен в нос от λ_{Min} .

Шаблон для установки положения корпуса



Н.4.1. ТЕСТ ЛАМБОУЛИ НА КАЧАНИЕ В ПОДВЕСЕ

В 60-х годах XX-го века стеклопластик начал вытеснять дерево. В силу этого многие Технические комитеты классов стали вводить новые правила с тем, чтобы гарантировать конкурентоспособность старых лодок и разумные ограничения на проектные нормы новых лодок. Масса корпуса, разумеется, оставалась в старых пределах, однако новые технологии допуска

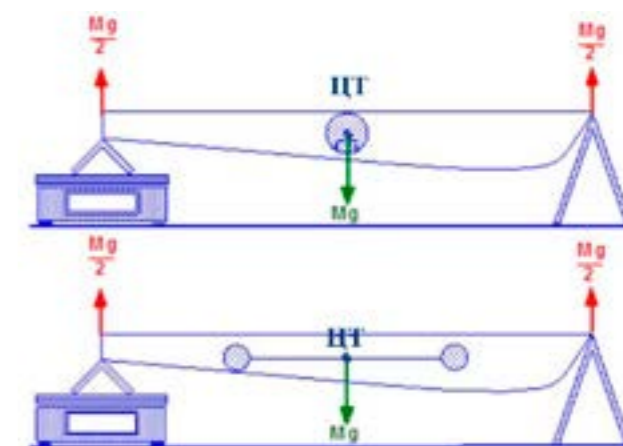


Рис. Н.4.1.1. Взвешивание кормы или носа корпуса не даст понятия о распределении массы.

ли большую свободу в ее распределении. Стало возможно не только менять положение центра тяжести, но и делать легче носовые и кормовые окончания и, соответственно, они оказывались менее прочными. Большое число классов ввело тест на качание с тем, чтобы регулировать эти тенденции. Наибольшую известность приобрел тест Гильберта Лэмбоули (Gilbert Lamboley) в классе «Финн», который получил название «Тест Лэмбоули». Впрочем и многие другие классы с течением времени ввели тесты на качание. Это произошло в «Европе», «Снайпе», «Звездном» и «Драконе». Другие классы, такие, как 470 (Пусан и Барселона), 49-й (Сидней) и «Инглинг» (Афины) ввели тест на качание для Олимпийских регат. Многие другие классы, включая «Летучий Голландец», «Лайтнинг», «Файрболл», «Интерн. 14», «ОК Динги», «Комета», «Во-

рвен», «Торнадо», «Лехнер» и «Солинг», а также классы в системе обмера IMS и даже R/C исследовали применимость тестов на качание, но в итоге решили отказаться от него.

Для случая статических измерений или линейного перемещения применим второй закон Ньютона в виде $F=M \cdot a$, где внешняя сила «F» сообщает ускорение «a» телу массой «M», причем ускорение не зависит от распределения массы внутри тела. При взвешивании лодки ускорение равно нулю, так, что два вектора силы, направленных вверх уравновешены вектором силы веса $M \cdot g$, как показано на рис. Н.4.1.1. для простейшего случая корпуса с центром тяжести точно посередине. Общепринятым заблуждением является мнение о том, что если вывесить форштевень на призматической опоре, а весы разместить под ахтерштевнем, можно определить, что тяжелее, корма или нос. Как в случае, когда вся масса корпуса сосредоточена в ЦТ, так и в случае некоего распределения массы по объему корпуса весы покажут одно и то же значение. На самом деле не существует способа измерить распределение массы статическими методами.

Для вращательного движения, однако, второй закон Ньютона примет вид $\Gamma = I \cdot \alpha$, где Γ внешний вращательный момент силы, $I = M \cdot \rho^2$ момент инерции корпуса относительно оси вращения и α возникающее угловое ускорение. Момент инерции является суммой (а точнее интегралом) величин равных произведению индивидуальных масс, умноженных на квадрат расстояния этих масс от оси вращения и равен $M \rho^2$, где ρ есть радиус инерции.

$$I = \sum m_i r_i^2 = \rho^2 \sum m_i = M \rho^2$$

Ясно, что эта величина зависит как от направления, так и положения оси вращения и по сути момент инерции является тензором размерности 3x3. Впрочем, яхтсменов больше всего волнует килевая качка, которая сводится к вращению вокруг горизонтальной оси, перпендикулярной диаметральной плоскости. Именно это будет нашей главной заботой. Существуют впрочем, методы измерения вращательного рысканья по курсу относительно вертикальной оси, которые мы пока отложим в сторону. Для простой визуализации радиуса инерции полезно представить корпус в виде гантели с двумя симметричными массами $M/2$, причем каждая масса находится на расстоянии радиуса инерции от ЦТ, как показано на рис. Н.4.1.2, который также показывает, как расположение оборудования и дельных вещей будет влиять на радиус инерции. Размещение дополнительных масс на расстоянии радиуса инерции от ЦТ не изменит этот радиус. Размещение дополнительных масс ближе к ЦТ уменьшит радиус инерции. Также уменьшит радиус инерции удаление масс из зоны, лежащей от ЦТ дальше, чем этот радиус.

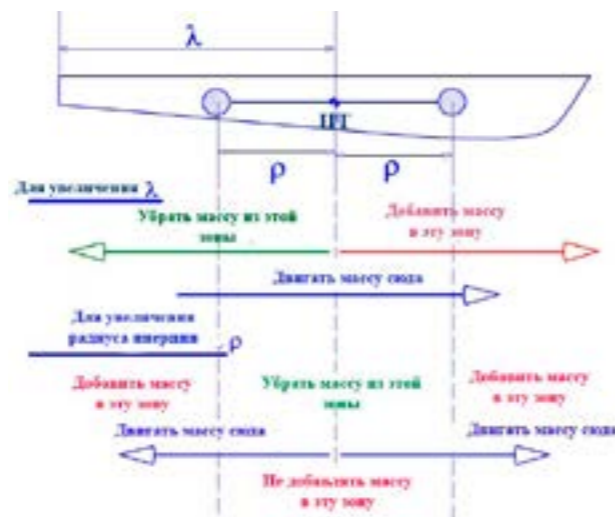


Рис. Н.4.1.2. Для анализа килевой качки корпус можно моделировать гантелью с двумя равными массами, расположенными на расстоянии ρ радиуса инерции в нос и в корму от центра тяжести ЦТ.

Для измерения момента инерции или радиуса инерции нам необходимо стимулировать вращательное движение с известным вращательным моментом силы и вызываемым им угловым ускорением, или $I = \Gamma / \alpha$. Маятник является простейшей системой, где вес создает вращательный момент, а угловое ускорение однозначно связано с периодом колебаний T . К сожалению, расстояние «a» от точки подвеса до ЦТ, где как бы сосредоточена масса, также входит в уравнение для вращательного момента и, следовательно, в выражение для периода. Таким образом, появляются две неизвестные величины.

$$T_1 = 2\pi \sqrt{\frac{a^2 + \rho^2}{ag}}$$

Гильберт Лэмбоули решил эту задачу измерив второй период качания T_2 при смещении оси подвеса на известное расстояние «b», которое он выбрал равным 200,0 мм. Тогда:

$$T_2 = 2\pi \sqrt{\frac{(a-b)^2 + \rho^2}{(a-b)g}}$$

Эта система из двух уравнений с двумя неизвестными легко разрешима и положение центра тяжести «a» и радиус инерции « ρ » могут быть найдены с помощью калькулятора или номограммы, используя следующие соотношения:

$$a = \frac{b(gT_2^2 + 4\pi^2 b)}{g(T_2^2 - T_1^2) + 8\pi^2 b}$$

Расстояние от оси качания до ЦТ

$$\rho = \sqrt{a \left(\frac{gT_1^2}{4\pi^2} - a \right)}$$

Радиус инерции

Или можно воспользоваться следующей ниже номограммой (Рис. Н.4.1.3).

Н.4.2 РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МАССЫ И ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ: ПРАКТИКА

Современное оборудование используемое для проведения теста на качание Лэмбоули показано на рисунках Н.4.2.1 и Н.4.2.2 (изображенные весы не являются обязательными для теста).

Перед тестом на качание корпус необходимо взвесить, записать в протокол положение корректирующих грузов. Следует убедиться, что корпус гарантировано сухой и находится в обмерном состоянии, как предписано правилами класса. Не должно быть незакрепленного оборудования, способного перемещаться при качании.

Корпус вывешивают с помощью скоб-захватов, подведенных под отбойный буртик. Корпус не должен перемещаться относительно скоб-захватов. Положение скоб-захватов следует совместить с положением центра тяжести. Следует внимательно убедиться, что скобы стоят правильно и соблюдать осторожность — в противном случае лодка может упасть! (Под лодкой следует разместить амортизирующий коврик). Скобы должны быть выставлены вертикально (иначе не удастся выдержать номинал на расстоянии «b») 200 мм. Опорные поверхности скоб из мягкой малоуглеродистой стали следует периодически осматривать и удалять риски надфилем. Ножевидные призмы, на которых висят скобы, вварены в фиксирующие цилиндры, перемещающиеся сквозь боковые стойки ферменной конструкции с двух сторон. Их можно легко вдвигать и выдвигать для быстрой смены оси качания не перемещая корпус. Цилиндры надежно фиксируются зажимом, оставаясь неподвижными в момент теста. Опорные поверхности ножевидных призм должны быть выставлены горизонтально.

К форштевню лодки прикрепляют с помощью изолянты легкую пластиковую шторку. Рядом со шторкой



Рис. Н.4.1.4. «Летучий Голландец» проходит тест Лэмбоули на Олимпийских играх 1976 в присутствии Королевы Елизаветы II.

в состоянии покоя лодки устанавливают кронштейн с фотоэлементом. Начинают качать корпус на сравнительно малый угол — правила класса «Финн» регламентируют амплитуду колебаний форштевня не более 200 мм. Измеряют период колебаний. Для этого фиксируют время 10 полных зачетных качаний (после некоторого числа начальных качаний для установления процесса), подсчитывают период одного колебания и записывают в протокол. Для других классов начальная амплитуда и число зачетных колебаний иногда регламентируются правилами класса.

Наибольшая точность достигается если секундомер запускают и останавливают в моменты перехода метки через начало отсчета с наибольшей скоростью. Если начало отсчета не совпадает с положением равновесия, то в процессе затухания амплитуды возникает ошибка, как показано на рис. Н.4.2.3. Зафиксируйте время 10 полных колебаний с точностью 0,1 секунды и рассчитайте период с точностью 0,01 секунды. Повторите процедуру для второго положения оси качания и рассчитайте радиус инерции с по-

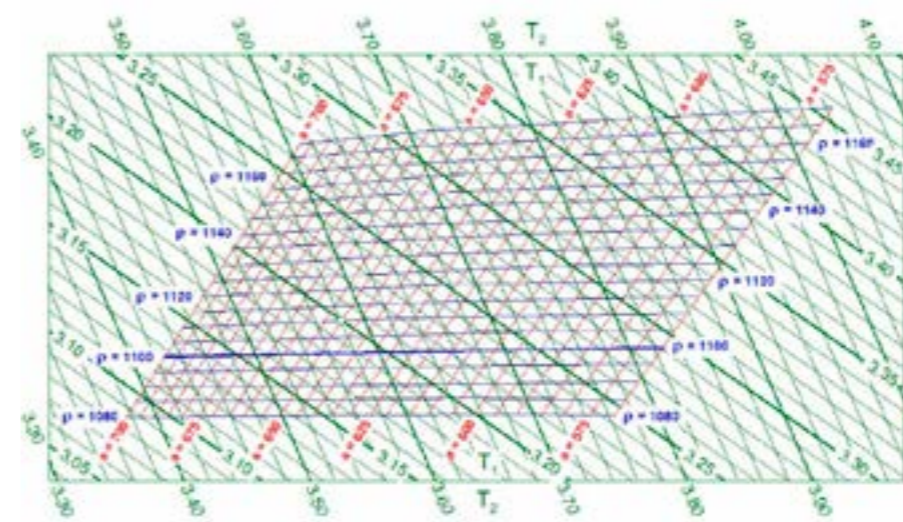


Рис. Н.4.1.3. Номограмма для «Финна» разработанная Гильбертом Лэмбоули для определения параметров «a» и « ρ » из периодов T_1 и T_2 , при условии $b=200,0$ мм



Рис. Н.4.2.1. Современная система для теста Лэмбулли швертбота «Финн». Показаны: пара выдвижных ножевых призматических опор, скобы-захваты для «Финна» с разнесением точек подвеса на 200 мм и фотоэлемент для фиксации процесса качаний.

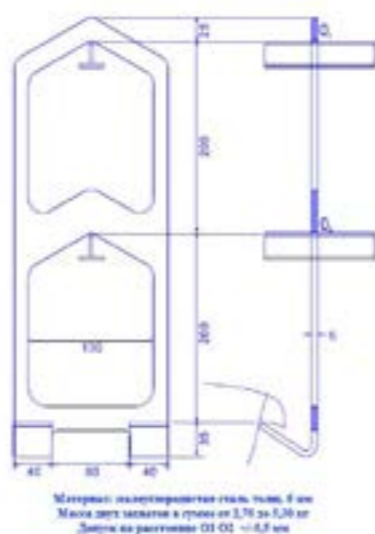


Рис. Н.4.2.2. Скобы-захваты для класса «Финн» образца 2009 г. с разнесением точек подвеса на 200 мм. ИСАФ рекомендует их в качестве стандарта для всех классов

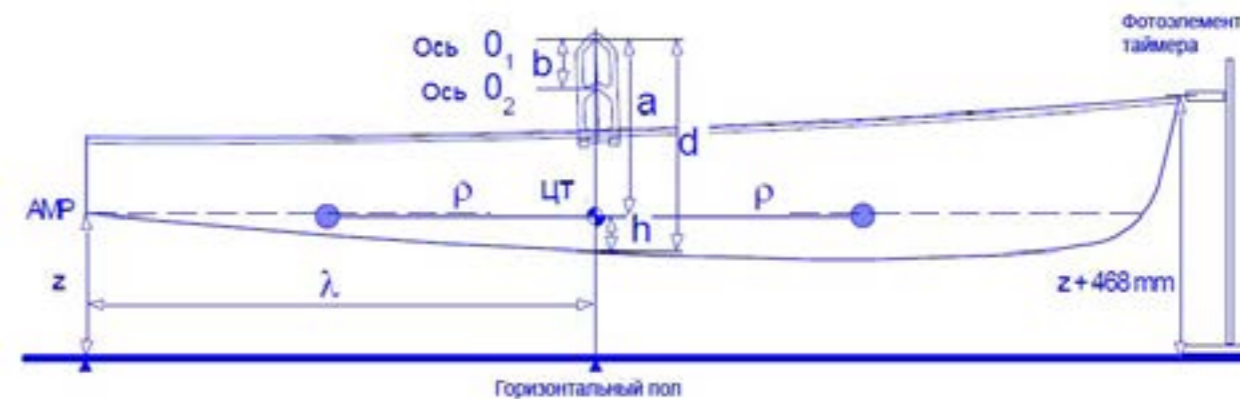


Рис. Н.4.2.4 Тест Лэмбулли для класса «Финн». Измеряются периоды колебаний T1 и T2 относительно осей O1 и O2. Находят положение ЦТ расчетом длины отрезка «а» и радиуса инерции «р». Величины отрезков «d» и «d» позволяют рассчитать «h» — высоту ЦТ в корпусе.

мощью калькулятора, номограммы или программы компьютера.

Электронный секундомер в паре с триггером на фотоэлементе даст наилучшие результаты, исключив физиологическую реакцию мерителя на пуск/останов. Можно обойтись меньшим числом зачетных колебаний. Можно определить период одного колебания и сравнить результаты нескольких последовательных качаний на совпадение. При массовом обмере корпусов в начале регаты, электронный секундомер весьма важен. Подсоединив фотоэлемент непосредственно к ноутбуку, который фиксирует время последовательных периодов, вы исключите возможные описки (а их легко сделать в процессе массового контроля на регате!). Станет возможной фиксация непостоянства периода качаний из-за возможного наличия воды в корпусе, например.

Весьма важно, чтобы измерения проходили в закрытом помещении. Правила класса «Финн» предписывают вывешивание корпуса на скобах-захватах на осях качания O1, O2 и измерение периодов качаний T1 и T2. Эти данные наносят на номограмму и получают значения «а» и «р» по кривым. Расстояние «d» замеряют параллельно базовой линии от шпангоута O до оси O1. Если «d» оказывается близкой к предельному значению, следует убедиться, что базовая линия выставлена по горизонту, как показано на рис. Н.4.2.4.

Расстояние «d» от оси O1 до нижней части киля (исключив накладку киля) обычно можно измерить с помощью линейки или рулетки, пропущенной через швертовый колодец, или с помощью горизонтального лазерного уровня. Полезно подложить под лодку страховочный коврик, которого лодка касаться не должна. Колебания должны быть невелики и не должны существенно затухать менее, чем за 100 периодов.

Не должно быть крутильных колебаний относительно вертикальной оси. Опорная конструкция должна быть жесткой.

Н.4.2.1 ОШИБКИ И ИХ МИНИМИЗАЦИЯ

Источники ошибок

Калибровка таймера. Обычно электронные таймеры весьма точны, однако весьма полезно поверять их по сертифицированным сигналам точного времени, таким, как www.time.gov, перед началом ответственных обмеров. В принципе следует брать значение местного ускорения силы тяжести g, а также поправку на архимедову силу(?).

Бракованные скобы-захваты. Скобы качаются вместе с корпусом, так, что фактически мы измеряем суммарный момент инерции. Слишком тяжелые скобы или скобы неправильной геометрии (в частности не следует использовать скобы от «Европы» для «Финна» и наоборот) ведут к ошибочным результатам.

Неправильная амплитуда качаний. В отличие от элементарной теории, амплитуда качаний может влиять на их период, так, что зачетные качания должны иметь амплитуду в регламентированном поле допуска.

Сквозняки (например, от открытой двери). Меритель должен потребовать для работы замкнутое помещение с фундаментом, не палатку. Возмущения от сквозняков проявляются, когда одно из нескольких последовательных качаний, замеренных электронным таймером, сильно выделяется на фоне остальных. Обычно порыв сквозняка можно уловить. Подобные замеры отбрасываются.

Недостаток жесткости. Опорная ферменная конструкция для качания должна быть весьма жесткой. В частности она должна стоять на бетонном или ана-

логичном полу. В противном случае периоды качаний станут слишком велики, а рассчитанный радиус инерции слишком большим. Перемещение скоб-захватов по корпусу во время перестановки оси качания также приводит к ошибкам. До начала процедуры обмена на регате проверьте заведомо известный корпус в первую очередь!

Вода в корпусе. Незакрепленное оборудование и посторонние предметы Неустойчивые, изменчивые результаты являются индикатором свободного объема воды где-либо (отсеки непотопляемости, двойное дно и т.д.). При взвешивании до начала регаты, лодка должна быть чистой и сухой. Если в течение регаты

Рис. Н.4.2.5 Скобы-захваты для класса «Европа» в положении ось O1 (слева) и ось O2.

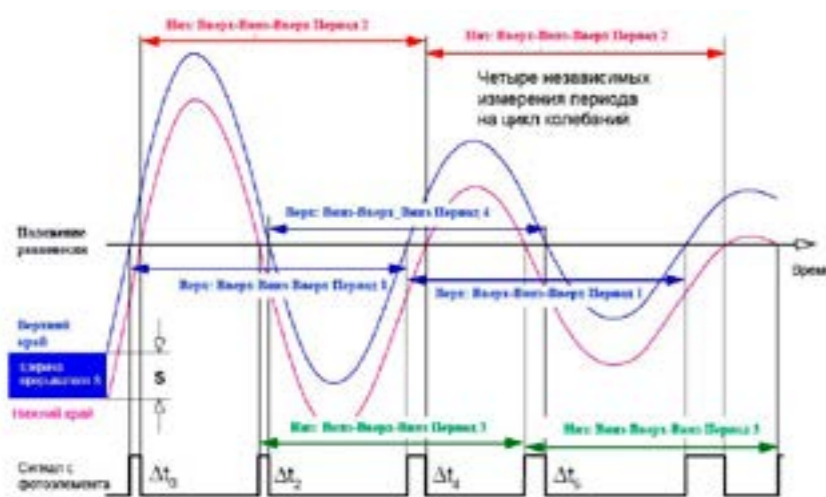
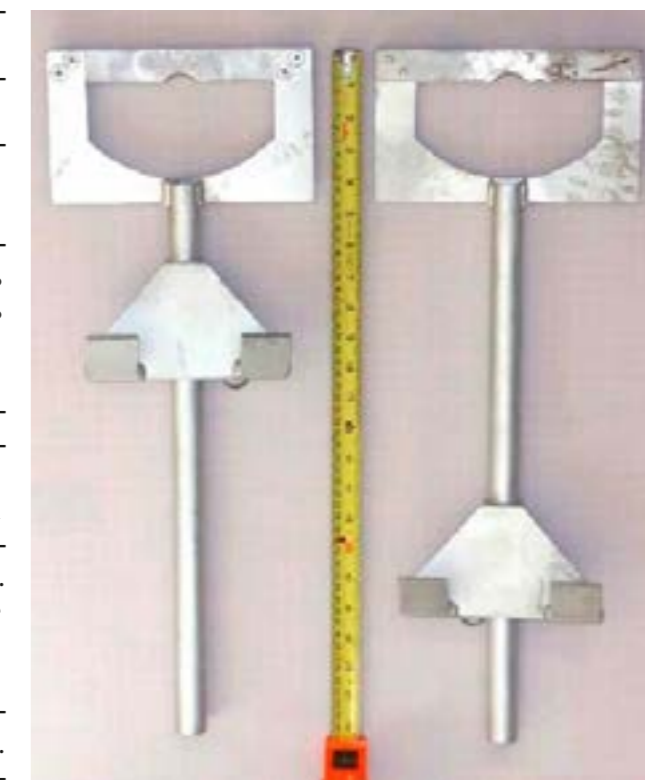


Рис. Н.4.2.3 Осциллограмма сигнала с фотоэлемента с прерывателем шириной S, отъюстированного так, что верхний край находится в нейтральном положении. Затухание амплитуды намеренно преувеличено для ясности, откуда становится понятно, что периоды два и три, фиксируемые по нижнему краю, не совсем точны. Амплитуда может быть пересчитана на основе длительности интервалов Delta t.



ты потребовался дополнительный обмер, лодка уже не будет сухой. В частности хорошо впитывают воду ремни откренивания и мягкие подкладки под бедра, которые скорее всего будут ближе в ЦТ лодки, чем радиус инерции. Если лодку испытать на качание в этом состоянии, радиус инерции может оказаться ниже допуска, смотри рис Н.4.1.2.

Хорошее понимание вопроса о кондиционности сухой лодки дает понятие о моменте инерции. Поскольку момент инерции есть

$$M \cdot \rho^2 = \sum (m_i \cdot r_i^2 + m_n \cdot r_n^2),$$

его нельзя уменьшить добавлением массы m_n , то есть «Мокрый» $M_{\text{мр}} \rho^2 >$ «Сухой» $M_{\text{дп}} \rho^2$. Если происходит повторное взвешивание и качание проблемной лодки, то новый момент инерции никогда не будет меньше чем у изначально сухой лодки, даже если g_n меньше ρ , а вот радиус инерции может стать меньше.

Это приводит к интересной особенности старых лодок, которые подобно их владельцам имеют тенденцию набирать массу в районе миделя. Если новый

«Финн» имеет минимальную массу $M=116$ кг и минимальный радиус инерции $\rho=1100$ мм, то момент инерции составит $I=140,36$ кг*м².

Если теперь корпус наберет массу, скажем 5 кг, на расстоянии 200 мм от ЦТ, то новый момент инерции составит $I=M\rho^2+m\rho^2=140,36+5 \times 0,22=140,56$ кгм², т.е. больше, а радиус инерции будет $\sqrt{I/(M+m)} = \sqrt{140,56/(116+5)} = 1083,3$ мм, меньше допуска. Таким образом, потребуется добавить корректирующие веса на окончания корпуса, чтобы соответствовать правилам класса «Финн», а это фактически двойной штраф. Вот почему класс «Европа» регламентирует момент инерции, но не радиус инерции.

Существует много видов конструктивного исполнения скоб-захватов и призматических опор, цель которых состоит в облегчении быстрой смены положения оси качания, не меняя положения скоб на корпусе. В классе «Европа» используют скобы переменной длины, не меняя положения призматических опор. На практике это не совсем идеально и теоретически некорректно, поскольку объект качания, включающий скобы, меняет геометрию. При условии, что все корпуса обмеривают при помощи одного набора скоб, эта

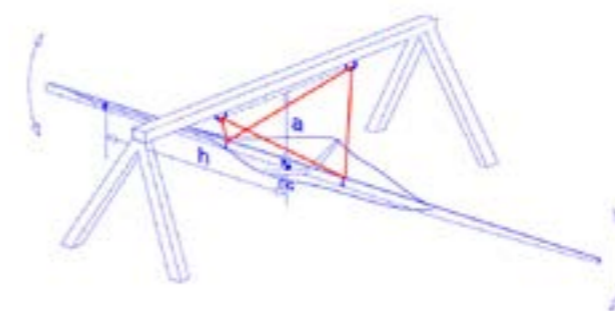


Рис. Н.4.9.1 Для измерения радиуса инерции мачты ее подвешивают горизонтально и перпендикулярно опертой балке с помощью легких нитей, пропущенных в петли. Измеряют расстояние «а» до ЦТ и период собственных колебаний Т.

систематическая погрешность является константой и не создает проблем.

Н.4.9 ЛОДКА ЦЕЛИКОМ В ТЕСТЕ НА КАЧАНИЕ

Тест Лэмбоули на качание проводился для «Летучего Голландца» в полной комплектации, включая паруса, однако это не стало общей практикой. Вспомним, что лодки благополучно ходят с экипажем на борту. Таким образом, для оценки мореходных свойств, следует исследовать всю яхту полностью. К счастью, в рамках упрощенной модели твердого тела можно легко вычислить радиус инерции всей лодки, введя данные индивидуальных компонентов в таблицу.

Центр тяжести (ЦТ) каждого плоского компонента можно определить, подвесив его по очереди в двух точках на гвозде и опустив вниз вертикальную линию с помощью отвеса. Точка пересечения этих линий есть ЦТ. Подвесив теперь тело на гвозде, можно опреде-

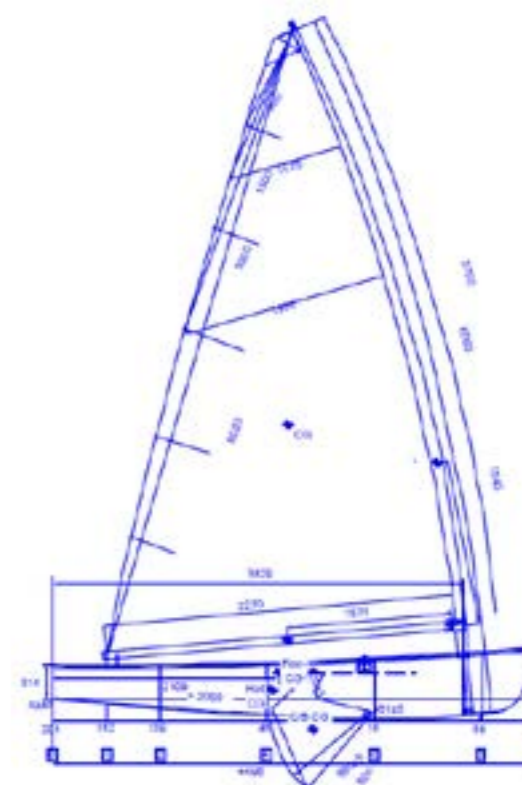


Рис. Н.4.9.2 Компоненты «Финна», с положением их ЦТ на остром курсе.

Таблица Н.4.9.1 Положения ЦТ, радиусы инерции и моменты инерции компонентов швертбота «Финн» на остром курсе

Наименование	Масса		Положение		Радиус инерции k	Момент инерции		
	кг	%	x м	y м		I_0 кг*м ²	$I_{\text{ЦТ}}$ кг*м ²	$I_{\text{ЦТ}}$ %
Тест Лэмбоули	кг	%	м	м	м	кг*м ²	кг*м ²	%
Корпус, шверт, скобы и т.п.	122,75		2,100	0,10	1,100	148,5		
«Финн» на остром курсе								
Корпус	106,34	75,5	2,05	0,08	1,16	143,9	147,1	52,5
Мачта	8,00	5,7	3,59	2,20	1,77	25,1	73,4	26,2
Парус	2,38	1,7	2,19	2,91	1,84	8,09	25,0	8,91
Перо руля	3,98	2,8	-0,04	0,08	0,44	0,77	19,3	6,87
Гик	5,60	4,0	2,19	0,55	0,98	5,36	5,92	2,11
Шверт (опущенный)	11,11	7,9	2,42	-0,28	0,31	1,03	5,16	1,84
Весло	0,57	0,4	0,30	0,00	0,29	0,05	1,95	0,69
Компас	1,41	1,0	2,91	0,33	0,04	0,00	0,91	0,32
Носовой конец	0,23	0,2	0,30	0,00	0,03	0,00	0,77	0,27
Черпак	0,14	0,1	0,30	0,00	0,01	0,00	0,47	0,17
Удлинитель румпеля	0,23	0,2	0,90	0,35	0,01	0,00	0,34	0,12
Гикашкот	0,91	0,6	2,10	0,42	0,08	0,01	0,03	0,01
«Финн» целиком	140,9	100	2,11	0,24	1,41		280,3	100



ОБМЕР ФОРМЫ КОРПУСА

IFA, 2011 / Перевод: Сергей Антипов

Для определения формы корпуса необходимо использовать специальное оборудование — обмерный стапель или обмерную рейку для того, чтобы проконтролировать и разметить обмерные линии корпуса.

1. ОБМЕР КОРПУСА С ПОМОЩЬЮ СТАПЕЛЯ

На странице 18 «Правил класса «Финн» в разделе D на рисунке изображена схема обмерного стапеля и расположение корпуса в стапеле.

Обмер начинается с размещения корпуса на стапеле килем вверх. Стапель должен включать в себя горизонтальную раму, показывающую расстояния в горизонтальной плоскости от исходной точки обмера корпуса (ИТОК) до обмерных сечений и из вертикальной рамы, провешивающей базовую линию над килем. Такая конструкция допускает позиционирование корпуса на требуемых расстояниях от базовой линии в обмерном сечении 0 и обмерном сечении 8.

Лодка должна быть жестко раскреплена килем вверх на горизонтальной раме таким образом, чтобы базовая линия проходила на высоте $X + 201$ мм над ИТОК и на высоте $X + 52$ мм над точкой киля, ле-

жащей на 4000 мм в нос от ИТОК вдоль базовой линии. При этом величина X является константой для данного стапеля. Наиболее удобно, чтобы продольная рейка, провешивающая базовую линию, располагалась горизонтально. Хотя идеология обмера требует лишь сохранения прямых углов между элементами стапеля и корпусом, горизонтальное расположение рейки допускает маркировку большого числа точек с помощью жидкостного уровня.

Конструкция стапеля должна включать несколько поперечных горизонтальных балок, расположенных, как минимум, в обмерных сечениях 1, 2, 4, 6, 8 (или на расстояниях 500, 1000, 2000, 4000 мм по горизонтали от ИТОК). Они совместно с вертикальными стойками на горизонтальной рейке предназначены для маркировки плоскостей размещения шаблонов и обмера кокпита.

Применение обмерного стапеля на главных чемпионатах и олимпийских регатах имеет некоторые неудобства. Так, транспортировка прецизионного стапеля, который должен обладать требуемой жесткостью, является непростой процедурой. Изготовление всякий раз нового стапеля для каждой регаты долго и дорого. Вместо стапеля можно использовать систему с обмерной рейкой.

2. ОБМЕР КОРПУСА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ОБМЕРНОЙ РЕЙКИ («ПРОДОЛЬНЫЙ БРУС»).

Инструменты: набор сертифицированных шаблонов «Финна», продольный брус, уровень (водяной или лазерный), шаблон для маркировки линии борта, малый угольник, угольник с большой полкой (в случае, если продольный брус не оснащен откидной полкой (рейсшиной)), линейка 30 см, прямолинейный деревянный брусок длиной 160 см, пластилин, 4 деревянных клина 1–10 мм для закрепления шаблонов по месту, малярный скотч 15 мм, карандаш и маркер, параллелограммный автодомкрат, 2 козелка высотой около 50 см.

«Продольный брус» (Strongback) представляет собой экструдированный, пустотелый, алюминиевый прямоугольный профиль длиной около 4700 мм, сечением 100 x 18 мм и толщиной стенки 2,5 мм, например 6063-T6 (EN-AW-6063) SAPA профиль №910-2041. Возможно изготовление разъемного «Продольного бруса» из трех частей. В таком виде его можно перевозить автомобильным и авиационным транспортом.

На одной стороне «Продольного бруса» должны быть отмаркированы линии, соответствующие ИТОК, обмерным сечениям 1, 2, 4, 6, 8 линии киля и номинальная длина корпуса 4495 мм. Для закрепления бруса над корпусом используются две подставки высотой 201 мм (обмерное сечение 0, ИТОК) и 52 мм (обмерное сечение 8). При этом ИТОК должна лежать на продолжении маркированной боковой линии ИТОК бруса, боковая поверхность бруса должна лежать в диаметральной плоскости корпуса, нижняя грань бруса должна совпасть с базовой линией корпуса (смотри чертежи и фото). Подставки и способ их крепления к «Продольному брусу» и корпусу должны устойчиво держать его в вертикальном положении с тем, чтобы была возможность маркировки обмерных меток на корпусе.

Один из возможных способов раскрепления «Продольного бруса» изображен на рис. 1–3.

В данном случае использованы вакуумный присос и малярный скотч.

Перед обмером лодка вместе с «продольным брусом» выставляется по горизонту, опираясь на два козелка под обрезом кокпита и параллелограммный автодомкрат под форштевнем. Используется жидкостный или лазерный уровень. Верхний край «продольного бруса» должен быть горизонтален.

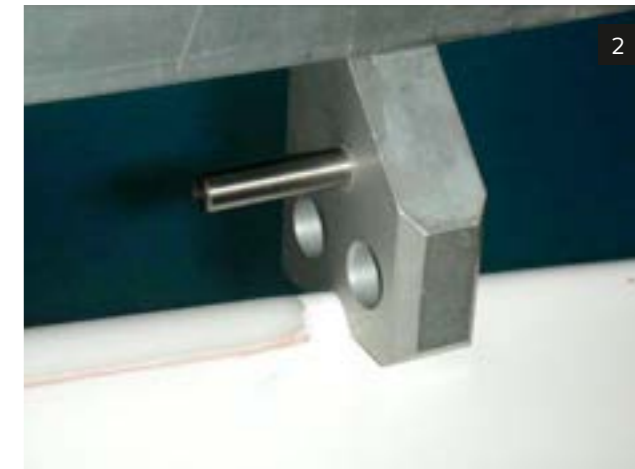
3. НАНЕСЕНИЕ МАРКИРОВКИ ОБМЕРНЫХ СЕЧЕНИЙ И ПРОЦЕСС ОБМЕРА.

Наносим маркировку обмерных сечений на киль, используя маркировочные линии на «продольном брус» (рис. 4).

Измеряем расстояния от базовой линии, представленной нижним краем «Продольного бруса», до киля в точках обмерных сечений.

Контролируем вертикальность транца, используя угольник или пузырьковый уровень. Максимальное расстояние поверхности транца от плоскости ИТОК (обмерное сечение 0) согласно Правилу D.9.1 не более 5 мм. Запишите это расстояние поверхности транца от сечения 0 с тем, чтобы учесть его при контроле расстояния передней кромки пера руля от обмерного сечения 0 (рис. 5).

Используя металлический угольник с длинной полкой, а лучше прецизионную откидную линейку (рейсшину) и отвес наносим точки обмерных сечений на линию борта в соответствии с боковой маркировкой «продольного бруса». Данные точки используются





для выставки шаблонов корпуса и последующего обмера кокпита.

Теперь можно измерить полную длину корпуса относительно ИТОК (сечение 0) (рис. 6–7).

Рекомендуется использовать шаблон, аналогичный шаблону для маркировки линии борта на палубе.

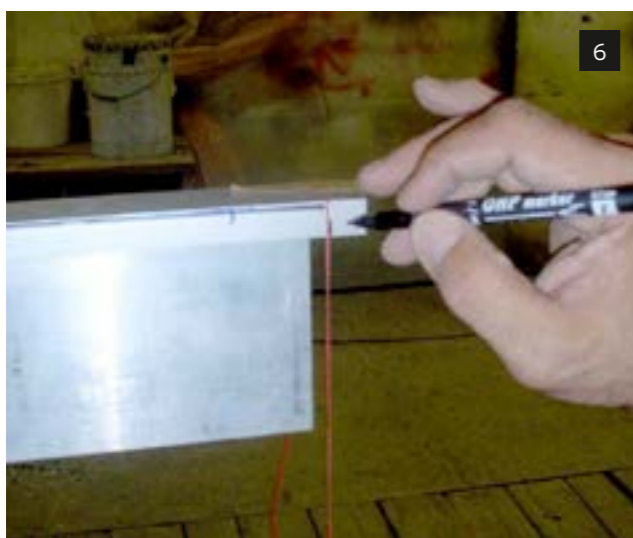
Установите шаблон по месту, используя липкую ленту или пластилин. С помощью отвеса нанесите отметку «горизонтальное расстояние от форштевня до «сечения 0» + 50 мм» (для этого конкретного шаблона) на верхнюю грань «Продольного бруса» и измерьте рулеткой. Реальная длина лодки на 50 мм короче.

Теперь снимите «продольный брус».

Нанесите расчетное положение точки приложения заднего края шаблона контроля профиля форштевня согласно Правилу D.9.1, страница 26 (в оригинале ошибочно указана страница 24).

Промерьте зазор между профилем форштевня (с внешней стороны накладки на форштевень) и шаблоном, используя линейку. Замерьте положение линии борта относительно марок на шаблоне.

Теперь, нанесенные метки обмерных сечений используются для установки шаблонов корпуса. В плоскости этих шаблонов промеряются зазоры между шаблоном и поверхностью обшивки корпуса. Используйте клинья для позиционирования и удержания шаблонов относительно поверхности корпуса. Здесь можно использовать пластилин. Замерьте зазоры линейкой. Допускается некоторая подгонка положения клиньев для правильной установки шаблона, с тем, чтобы линия борта лежала в поле допуска, а зазор не превышал 10 мм. Смотри рисунок из раздела D.9.1 — «Обмер



формы корпуса по шаблонам», страница 26 (в оригинале ошибочно указана страница 24). «Правил класса «Финн».

По всему корпусу должна выдерживаться плавность обводов и отсутствие вмятин согласно Правилу D.3.2 (f). Особое внимание обратите на возможные продольные вмятины возле обмерного сечения 1 на линии киля. От сечения 0 до сечения 6 вмятины на корпусе запрещены. От сечения 6 до форштевня вмятины в плоскости сечений запрещены. Допускаются небольшие искажения формы вследствие полимеризации пластиковых корпусов.

Допускается, как вариант, накладка на киль от сечения 0 до переднего края швертового колодца. В нос от швертового колодца накладки на форштевень и киль обязательны. Между сечениями 0 и 8 накладки, если установлены, должны выполняться отдельно от корпуса. Передняя накладка на киль может иметь вертикальный скос на длине 25 мм от передней щели швертового колодца.

Замерьте расстояние от оси вращения шверта до нижней поверхности киля, перемещение оси вращения шверта вперед-назад и ширину швертового колодца. Проконтролируйте расстояние от исходной точки обмера корпуса до задней кромки частично или полностью опущенного шверта, измеренное вдоль обшивки корпуса согласно E.2.5 (b).

4. ФОРМА ПАЛУБЫ И КОКПИТА

Установите лодку на ровный киль согласно правилу D.4. Нанесите положение обмерных сечений 2, 3, 4,

5 и нанесите положение обмерных сечений на пайол кокпита, используя прямую лату и жидкостной уровень. Метод обмера минимальных и максимальных размеров кокпита показан на D.4. На рисунке показано как промеряются предельные размерения кокпита в случае, если карлингс, переборка или волнорез являются наклонными поверхностями на окончаниях кокпита. Наклонная кормовая переборка по правилу D.9.1 имеет ограничение на уровне пайола, которое промеряется на высоте 30 мм над уровнем пайола. Что касается ограничений, определяемых в D.9.1 и D.4, то они требуют, чтобы панели, определяемые вышеупомянутыми правилами, лежали в зонах между обмерными сечениями вдоль воображаемых прямых линий, соединяющих допускаемые пределы в точках обмера. Отверстия в палубе, закрытые кусками пластика, запрещены. Разрешаются детали из дерева или другого материала, закрепленные на палубе, облегчающие откренивание (например, удлинители открена). Их можно считать дельными вещами в том случае, если они установлены на шурупах или болтах. Запрещается их приклеивание, так как в этом случае они становятся частью палубы.

Замерьте положение высшей точки палубы в диаметральной плоскости над линией борта в сечении 0 согласно рисунку D.4 и D.9.1. Отклонение точек палубы в диаметральной плоскости на прямой от форштевня до сечения 0 следует выполнить согласно рисунку D.4 (страница 22 «Правил класса»). Проконтролируйте: размеры бимса и швертового колодца согласно рисунку D.3.2 и D.9.1, расстояние от шпора мачты до нижней поверхности киля, как показано на рисунке со страницы 28 «Правил класса». ■

ОБМЕР ПАРУСА

IFA, 2010 / Перевод: Сергей Антипов

ДАННАЯ СТАТЬЯ ДАЕТ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ И ДЕТАЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОДГОТОВКЕ ОСНАСТКИ И ИНСТРУМЕНТОВ, А ТАКЖЕ — МЕТОДИКУ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЬНОГО ОБМЕРА ПАРУСОВ В УСЛОВИЯХ МАССОВЫХ СОРЕВНОВАНИЙ. ЭТОТ МАТЕРИАЛ БУДЕТ ПОЛЕЗЕН КАК МЕРИТЕЛЯМ, ТАК И СПОРТСМЕНАМ, ЧТОБЫ ЛУЧШЕ ПОНИМАТЬ — КАК КОНТРОЛИРОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ ТАК, ЧТОБЫ ЯХТА ОСТАВАЛАСЬ В КЛАССЕ.

Данная статья дает представление и детальные рекомендации по подготовке оснастки и инструментов, а также — методику проведения контрольного обмера парусов в условиях массовых соревнований. Этот материал будет полезен как мерителям, так и спортсменам, чтобы лучше понимать — как контролировать параметры так, чтобы яхта оставалась в классе.

ИНСТРУМЕНТЫ

- ▶ — Стол для обмера паруса. Размер столешницы: 200 x 600 см, удобная высота — 70 см.
- ▶ Поверхность столешницы должна допускать нанесение карандашных линий непосредственно на стол или допускать наклейку малярного



скотча для этой же цели. Иногда, вместо этого полезно наложение прозрачной майларовой пленки с нанесенными линиями¹. Каждая парусная верфь имеет здесь свои предпочтения.

- ▶ Шаблон для фалового угла паруса (см. рис. 1–2).
- ▶ Линейка на 1000 мм.
- ▶ Рулетка минимум на 7 м.
- ▶ Прозрачный майларовый шаблон с нанесенной дугой окружности протяженностью 90 градусов, с радиусом 425 мм и отверстием 5 мм в центре этой окружности.

¹ Возможно, также, использование чертежной пленки толщиной 100 микрон <http://www.graphitech.ru/xerox/paper/WidePaper/XeroxDrawingFilm/> (прим. переводчика).

ПОДГОТОВКА СТОЛА

Нанесите разметочные линии на стол (верхние точки задней шкаторины на расстояниях соответственно 425, 1500 и 3000 мм от точки фалового угла, верхние ширины в верхних точках задней шкаторины на уровнях 1500 и 3000 мм). Скрепите майларовый шаблон и шаблон для фалового угла паруса винтом, пропущенным через их центровые отверстия. Не затягивайте винт втугую с тем, чтобы обеспечить вращение фалового угла и фаловой дощечки паруса.

ПРОЦЕСС ОБМЕРА

Разложите парус на столе, совместив его фаловый угол с шаблоном (см. рис. 2). Шаблон позволяет проконтролировать ширину фаловой дощечки, высоту фаловой дощечки и высоту первичного усиления, положение задней точки фалового угла и расстояние 425 мм от верхней точки фалового угла до пересечения с передней шкаториной.

Данный шаблон с осью вращения, проходящей через верхнюю точку фалового угла, допускает разворот фаловой дощечки в плоскости стола с тем, чтобы убрать складки задней шкаторины и нанести маркировку верхних точек задней шкаторины 1500 и 3000

мм, а также обеспечивает промер расстояний от верхней точки фалового угла до точки шкотового угла.

Промеряйте размеры фалового угла и расстояние от верхней точки фалового угла до точки шкотового угла (рис. 3), совместив верхнюю точку фалового угла с центром винта (рис. 4).

Нанесите маркировку верхних точек задней шкаторины на ткань шкаторины (см. рис. 5). Промерьте верхние ширины. Проконтролируйте наличие вогнутостей на задней шкаторине и усилениях паруса.

Для промера лат удобно использовать узенькую лату с нанесенной маркировкой ее длины. Совершенно не требуется вынимать латы из латкарманов при измерении как их длин, так и длины задней шкаторины.

Промерьте размеры латкарманов и углов паруса.

В том случае, когда на парусе выполнен прямой шов по передней шкаторине вплотную к ликтросу, измерение охватов и ширин вызывает некоторые затруднения. Впрочем, многие парусные мастера не выполняют этот шов. Вследствие морщинок по передней шкаторине, ликтрос укорачивается, а верхние ширины могут удлиняться. Для надежности промеров переднюю шкаторину следует вытянуть и убрать морщинистость. Эта процедура требует некоторого практического навыка. ■

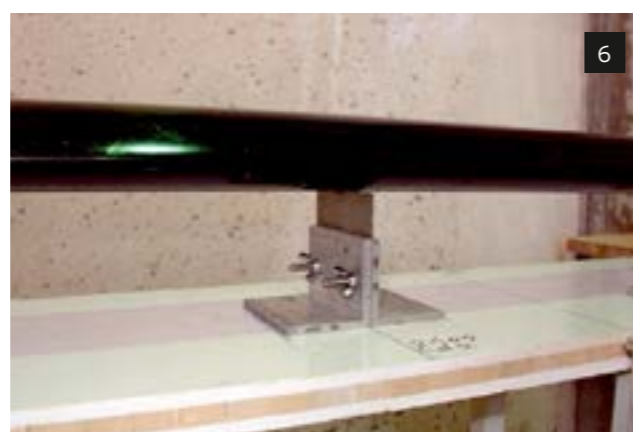
КОНТРОЛЬНЫЙ ОБМЕР РАНГОУТА В УСЛОВИЯХ СОРЕВНОВАНИЙ

IFA, 2010 / Перевод: Сергей Антипов

ДАННАЯ СТАТЬЯ ДАЕТ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ И ДЕТАЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТОМУ, КАК ПОДГОТОВИТЬ НЕОБХОДИМЫЕ ОСНАСТКУ И ИНСТРУМЕНТЫ, И МЕТОДИКУ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЬНОГО ОБМЕРА БОЛЬШОГО ЧИСЛА РАНГОУТА В УСЛОВИЯХ МАССОВЫХ СОРЕВНОВАНИЙ. ЭТОТ МАТЕРИАЛ БУДЕТ ПОЛЕЗЕН КАК МЕРИТЕЛЯМ, ТАК И СПОРТСМЕНАМ, ЧТОБЫ ЛУЧШЕ ПОНИМАТЬ, КАК КОНТРОЛИРОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ ТАК, ЧТОБЫ ЯХТА ОСТАВАЛАСЬ В КЛАССЕ.

ИНСТРУМЕНТЫ И ШАБЛОНЫ

- ▶ Стол для обмера, 30 x 700 см и высотой 70 см. Столешница должна позволять нанесение разметочных линий, использование крепежных винтов и двухстороннего скотча для фиксации шаблонов.
- ▶ Шаблон крепления шпора и опор для линии задней кромки (ЛЗК) (F.2.1 (d)) — деревянные бруски или отрезки из алюминиевого уголка высотой 60 мм по крайней мере. Должны крепиться к столешнице винтами.
- ▶ Шаблон для фиксации отверстия вилки крепления гика для контроля расстояния от центра отверстия до шпора (F.2.6) и ЛЗК (F.2.6). Прочный шнур (тетива) длиной 7 м.
- ▶ Шаблон для фиксации отверстия под болт гика для контроля расстояния от центра отверстия до внешней точки (F.3.4), (F.3.5).



- ▶ Клиновая опора с минимальной высотой 80 мм для подкладывания под мачту на расстоянии 2400 мм от шпора (шпор при этом не должен касаться столешницы) для контроля высоты центра тяжести (ЦТ) над шпором (F.2.7).
- ▶ Стальные шаблоны проходного типа (П-образные) для контроля продольных сечений рангоутного дерева в диаметральной плоскости с ширинами 100, 95, 85, 75, 65, 55 мм и глубиной 50 мм.
- ▶ Цифровой штангенциркуль для поперечных промеров.

- ▶ Весы с верхним пределом 15 кг и ценой деления 20 г. Платформенного или безменного (подвесного) типа.

ПОДГОТОВКА СТОЛА

Выберите на столешнице «кромку мерителя». Нанесите на столешнице ЛЗК на расстоянии примерно 120 мм от кромки мерителя, используя тетиву.

Нанесите линии поперек ЛЗК (и столешницы) следующим образом:

- ▶ линия шпора на расстоянии примерно 100 мм от левого края столешницы. Эта линия будет базой для вертикальных промеров;
- ▶ 820 мм от базы, линия центра отверстия вилки крепления гика;
- ▶ 2060 мм, 2400 мм, 2560 мм, 3560 мм, 4560 мм, 5560 мм (продольные сечения рангоутного дерева в диаметральной плоскости).

ПРОДОЛЬНЫЕ СЕЧЕНИЯ РАНГОУТНОГО ДЕРЕВА В ДИАМЕТРАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ И ЛИНИЯ ВЕРХНЕЙ ТОЧКИ МАЧТЫ (F.2.6 (D)).

Установите шаблон крепления шпора и опоры ЛЗК на расстояниях примерно 1600 и 2600 мм от линии шпора вдоль «кромки мерителя» столешницы (см. рис. 1 и 2).

Установите шаблон для отверстия вилки крепления гика (рис. 3) для контроля положения отверстия согласно F.2.6.

Закрепите шаблон отверстия под болт гика (см.рис. 4) вблизи от линии верхней точки мачты и прочертите линию внешней точки гика на расстоянии 3230 мм к левому краю столешницы (к шпору) от центра этого шаблона.

Установите весы на специальном кронштейне на другой стороне стола напротив ЦТ мачты (см. рис. 5).

РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ

Поместите мачту на столе так, чтобы: фал был в обратном состоянии (F.2.7), шпор был возле шаблона крепления шпора, вилка гика смотрела на мерителя.

Взвесьте мачту (см. рис. 5) и проконтролируйте высоту ЦТ относительно шпора, используя клиновую опору (рис. 6).

Зафиксируйте мачту на опорах ЛЗК и шаблоне крепления шпора (см. рис. 2). Проконтролируйте положение отверстия вилки крепления гика (рис. 7), высоту Верхней ограничивающей точки мачты, стопор грота-фала или стопор для паруса¹.

Проконтролируйте продольные сечения рангоутного дерева в диаметральной плоскости, используя П-образные шаблоны (рис. 8). Промерьте поперечные размеры, если требуется.

Положите гик на стол, зафиксировав отверстие под болт на шаблоне (рис. 7).

Проконтролируйте расстояние от центра отверстия до верхней грани гика. Проконтролируйте положение стопора галсового угла и положение внешней точки относительно соответствующей линии (рис. 4). ■

¹ В английском оригинале ниже этого текста неправильно вставлена фотография гика. Дело в том, что во фразе: «Check the position of the fork fitting hole» слово «fork» однозначно относится только к мачте, но не к гикку. (прим. переводчика)





ДИНАМИКА ПАРУСА И МАЧТЫ

Автор: Микко Бруммер / FINNFARE, апрель 2012

При обсуждении динамики мачты и парусов яхты полезно держать в голове метафору о поездке на автомобиле. Если представить парус как аналог двигателя вашей лодки, то комплекс мачта + гик будет аналогом подвески. Мачта управляет натяжением задней шкаторины грота, которая в свою очередь, амортизирует порывы ветра и ветровое волнение. На неровной дороге вам потребуется мягкая подвеска, на гладком асфальте жесткая подвеска будет предпочтительнее. Жесткость подвески настраивается с помощью наклона мачты.

ОСНОВЫ ДИНАМИКИ

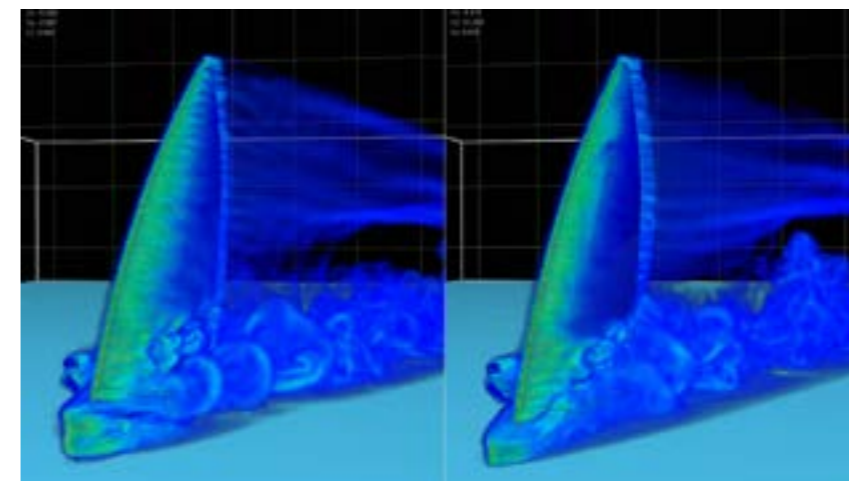
Давайте рассмотрим динамику управления яхтой на волне, по прямой траектории, причем рулевой при этом не помогает лодке движениями тела и руля в преодолении волнения. Ограничимся случаем лавировки.

При прохождении гребня волны, нос лодки резко идет вверх. Топ мачты при этом отклоняется назад, но вследствие момента инерции мачты это происходит

с некоторой задержкой. Мачта распрямляется и закрывает заднюю шкаторину грота. По мере того, как мачта наклоняется назад, вымпельный ветер отходит в навстречную сторону и несколько ослабевает. При закрытии задней шкаторины возникает риск выхода на запретный угол атаки грота и полной потери тяги. Получается, что парус работает не в фазе с продольной качкой; вам бы хотелось открыть шкаторину, при качании мачты назад.

После того, как нос лодки проходит вершину волны и стремительно ныряет вниз, топ мачты наклоняется вперед, но опять с задержкой из-за инерции. Инерция загибает мачту назад и задняя шкаторина открывается. В тоже самое время, из-за кругового движения топа мачты вперед, вымпельный ветер заходит круче к курсу лодки и усиливается. И опять парус оказывается в неудачной фазе; при заходе ветра к носу следовало бы подзакрывать заднюю шкаторину, с тем, чтобы сохранить выгодный верхний профиль паруса.

Подводим итоги. Проход через гребень волны приводит к вариации скорости и направления вымпельного ветра по высоте паруса, особенно в верхней



Турбулентность: численный эксперимент по моделированию турбулентного потока для «Финна» в условиях продольной качки. Движение лодки на волне сильно влияет на аэродинамику и, к примеру, может процентов на 10 в среднем уменьшить силу тяги паруса. Последние успехи в программах по вычислительной аэродинамике (CFD) позволяют гораздо точнее учесть влияние волны на парус и лодку.

части, где амплитуда движений максимальна. Все это губительным образом действует на скорость, если ничем не компенсируется.

Опытные финнисты нашли способ борьбы с этим явлением. Для того, чтобы заставить парус работать в фазе с вымпельным ветром, рулевой должен сделать мощный «качок» ногами и бедрами в момент восхода носа на волну. Иногда «качок» дополняется движением тела, при этом надо быть осторожным и не нарушать Правило 42. Импульс от нижней части тела гонщика через палубу и пяртнерс распространяется вверх по мачте и открывает заднюю шкаторину, как только нос всходит на волну. В этом случае парус оказывается в благоприятной фазе с качанием вымпельного ветра.

После схода с гребня волны задняя шкаторина закрывается и оказывается в выгодной фазе. Все сказанное происходит в течение 1–2 секунд, типичное время прохода гребня волны для «Финна». Таким об-

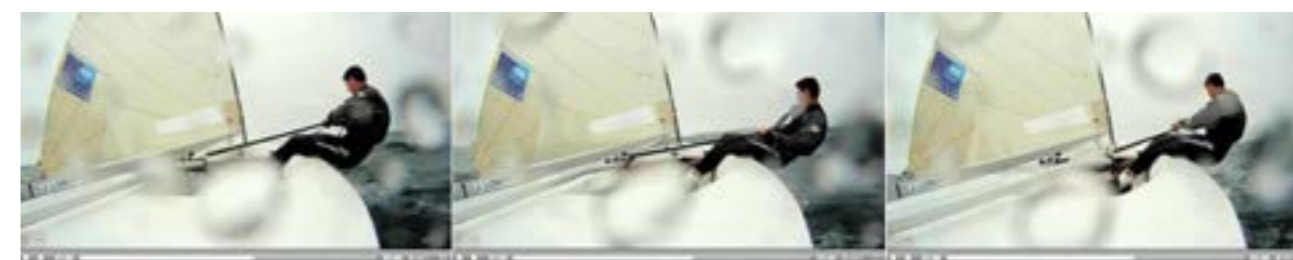
разом, следует обрабатывать каждую волну. Следует довести до автоматизма этот навык управления задней шкаториной в фазе с продольной качкой. Синхронизация этой процедуры не всегда проходит идеально, так как иногда возникают повторные рывки на парусе при сходе с волны.

Часто рулевой совмещает движения румпеля и тела, с тем, чтобы помочь лодке подстроиться под вымпельный ветер. Движения румпеля помогают, также, избежать зарывания в подошву волны и помогают выдерживать равновесие при открене. Впрочем, это в большей степени относится к управлению килевыми лодками. Когда лодка идет с креном, перо руля приобретает вторую функцию. При переключении румпеля на приведение, перо руля притапливает корму вниз, а при уваливании перо руля приподнимает корму, толкая нос вниз. Шкипер килевой лодки использует этот эффект, переключая румпель на приведение при подходе к гребню волны тем самым при-



На фото сверху: Даниэль Биргмарк – иногда большая волна требует энергичной работы на румпеле.

На фото внизу: Джонатан Лобер использует импульс всего тела для отработки каждой волны. Он откидывается назад, когда нос лодки ныряет с волны и перемещается вперед при проходе подошвы волны. Картинка сильно искажена камерой GoPro. На видео динамика выглядит нагляднее. Автор фото Лайнель Котин/Федерация парусного спорта Франции.





поднимая нос лодки. После прохода гребня рулевой переключает румпель на уваливание, заставляя нос лодки опускаться, следуя контуру волны и не допуская ударов носом о волну. Эта же техника применима

для «Финна» в сильный ветер, но несколько в меньшей степени, так как швертбот ходит с меньшим креном, чем килевка.

В условиях битой волны и нестабильного ветра обычно предпочтительнее мягкая мачта, особенно мягкая в верхней части в боковых направлениях. Она позволяет более эффективно передавать кинетику тела рулевого парусу, чем жесткая мачта. Мачты, мягкие внизу в продольном направлении («вперед-назад») (мачты с большим отклонением топа под нагрузкой в продольном направлении) могут быть также быстрыми на волне.

С другой стороны, на гладкой воде жесткая мачта позволит Вам идти острее. Как мы уже упоминали в начале статьи, для регулировки натяжения задней шкаторины используют наклон мачты. В условиях битой волны необходимо иметь более мягкую, отзывчивую заднюю шкаторину, поэтому в этих условиях лучше завалить мачту назад. ■



Динамика мачты при прохождении волны: когда нос яхты идет вверх, топ мачты отклоняется назад, но с некоторой задержкой из-за инерции. Инерция заставляет мачту выпрямляться, тем самым закрывая заднюю шкаторину — совершенно противоположное тому, чего мы хотели бы видеть. Для того, чтобы несколько смягчить этот эффект, мы хотим сделать мачту насколько можно легче. Парус также не избегает эффекта инерции, поэтому стараются по возможности использовать легкий материал и легкие таты.



МАЧТА — УПРУГОЕ СЕРДЦЕ «ФИННА»

Автор: Ален Мишо FRA 849

ПРЕДИСЛОВИЕ АВТОРА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Можно применять два основных вида настройки паруса:

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

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

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

предопределяют их будущее в смысле их применимости.

Просто!.. Не так все и просто!

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

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

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

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

НЕБОЛЬШОЕ ВВЕДЕНИЕ

ЖЕСТКОСТЬ

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

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

ОТЗЫВЧИВОСТЬ

(термин скорее субъективный, чем научный)

Мы часто говорим «отзывчивость» для того, чтобы выразить возможность «реагировать быстро» на из-

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

менения условий. Это динамическая характеристика. С одной стороны она зависит от жесткости (статической характеристики), то так же связана с массой, приводимой в движение и с фактором, который называется «коэффициентом амортизации». Отзывчивость обычно значительно больше при большой жесткости и становится маленькой при большой массе или сильной амортизации. Аналогия: масса машины, ее рессоры и амортизаторы.

В случае нашей мачты на ходу под парусами, масса — это масса мачты и части паруса к ней примыкающей, не забывая о том, что на другом конце присутствуют и лодка и рулевой. Жесткость — это статическая жесткость нашей мачты. В то же время коэффициент амортизации определяется материалом мачты (как бы мы имели амортизатор встроенный в мачту), к чему надо добавить амортизирующий эффект парусов, движущихся в воздухе.

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

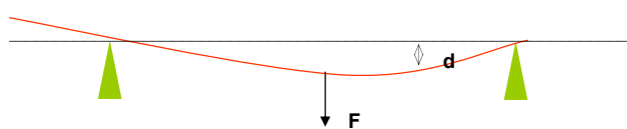
Мягкая мачта будет всегда менее «отзывчивой» по сравнению с жесткой мачтой. Для мачт со сравнимым возрастом и одинаковой жесткостью эта характеристика будет идентичной в гигантском большинстве случаев (и разница будет только в голове у рулевого). Так что относиться с недоверием к рассказам рулевых после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

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

МЕТОДИКА ИЗМЕРЕНИЙ

СТАТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (старый метод)

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

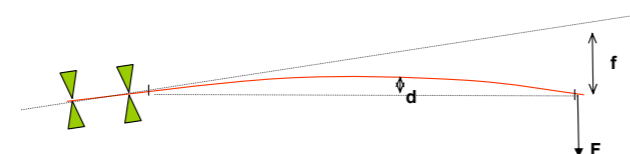


СТАТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (современный метод)

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

Такая методика позволяет сравнивать мачты между собой стандартным образом:

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



СТАТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (современный метод)

Критика метода

Возможны два случая:

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

1. Два последовательных измерения не совпадают между собой

Относительное измерение перемещения топа мачт:

- Когда мачта находится под собственным весом, с нулевой нагрузкой на топ (F=0), мы определяем наше начало координат, как положение топа (с помощью вертикально расположенной линейки).
- Когда мачта находится под нагрузкой F, мы измеряем новое положение топа и вычисляем разницу (f).

— f соответствует перемещению топа мачты под воздействием силы F: $F = K \cdot f$. K соответствует глобальной жесткости мачты, вставленной в корпус, находящейся под нагрузкой, приложенной к топу в соответствующей плоскости (в ДП или боковой).

Абсолютное измерение деформации между двумя измерительными марками:

- а) мачта находится под собственным весом с нулевой нагрузкой на топ (F=0). Теперь натягиваем шкертик между марками по касательной к рангоутному дереву AR на топе и к марке у гуснека (в месте крепления гика).
- б) мачта находится под нагрузкой F. Измеряем в нескольких точках расстояние d между шкертиком и поверхностью рангоутного дерева.

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

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

(Смотрите пример в приложении 1 в конце статьи)

Измерение статических характеристик (методика, применяемая в настоящее время)

Критика методики

2. Два последовательных измерения не соответствуют друг другу

Конечно, методика была изменена внесением дополнительного сравнения:

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

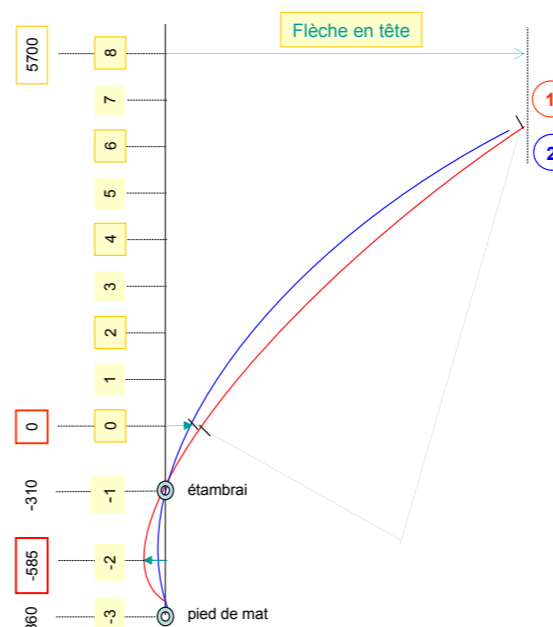
— Измерение перемещения топа мачты позволяет оценить глобальную жесткость мачты в тестовой конфигурации: от шпора до топа мачты.

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

Мы предлагаем сделать два дополнительных измерения:

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

Для иллюстрации, смотрите схему:



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

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

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

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

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

Как мы можем проанализировать это наблюдение? Гипотезы:

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

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

- Может влиять на изгиб передней шкаторины

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

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

- передняя шкаторина легко деформируется

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

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

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

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

Этап 1: Раз уж пузо паруса очень важно, давление со шкотов должно передаваться только краем паруса, его задней шкаториной. Остальная часть паруса должна

оставаться мягкой. Таким образом усилие передается на топ мачты (как в нашем испытании на жесткость)

Этап 2: По мере того, как изгиб мачты выбирает пузо паруса, материя в данной точке натягивается, сначала наверху где пузо маленькое, и, потом, постепенно распространяется все ниже и ниже. (вообще это верно в общем случае... но на самом деле желательнее лучше понимать важность точного знания деформации мачты и ее взаимодействия с парусом: в каждой точке форма паруса определяется локальной кривизной мачты и локальной кривизной передней шкаторины. Очень мягкая мачта при первом натяжении шкотов и создании напряжения у топа может вытянуть всю материю внизу до того, как сформировать форму паруса наверху.) Продолжая рассуждения, мы понимаем, что когда не остается больше материи вдоль передней шкаторины, парус становится твердым как жесть. Сила натяжения паруса по мачте распределена по шкаторине, а не сосредоточена только на топе

Свойства «этапа 2» тем более вытекают из того, что кривизна передней шкаторины небольшая и что материя паруса заблокирована в лик-пазе (кевларовые и майларовые паруса). Способ, которым парусным мастер кроит и ориентирует полотнища, тоже имеет важнейшее значение.

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

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

Измерение в точке -2



Измерение в точке 0



Измерение в точке -2



Измерение в точке 0



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

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

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

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

Вернемся к таблице измерений.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

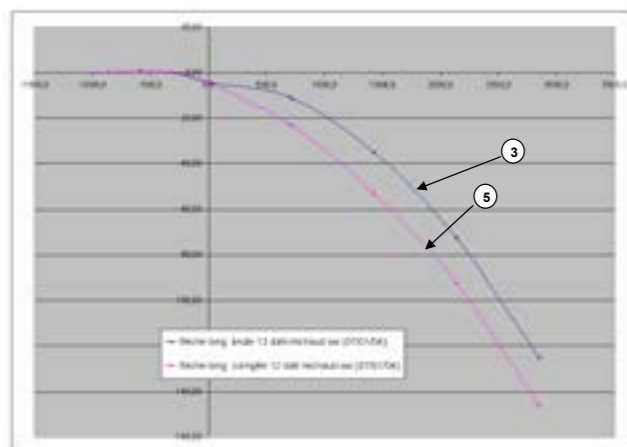
Оба метода измерения некогерентны между собой.
Снятие показаний и их трактовка

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

угол поворота	Матрица поворота L	V trans L	Матрица поворота I	V trans L
-0,087948423	0,99613503	0,0878351	0,00	0,9970498
-0,076833469	-0,0878351	0,996135	-4,34	-0,0767579
				0,9970498
				-2,48

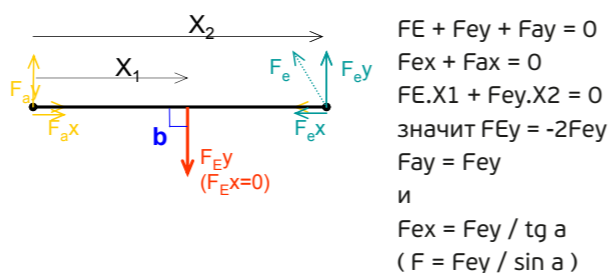
х замер	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	712,5	1425,0	2137,5	2850,0	3562,5	4275,0	4987,5	5700,0
продольная деформация бруто 12 daN Мишо xxx (07/01/04)				0,0	56,0	95,0	120,0	130,0	120,0	95,0	54,0	0,0
х продол. вычислен.	-860,0	-585,0	-310,0	0,0	714,7	1427,8	2139,8	2850,4	3559,3	4266,8	4973,0	5678,0
бок. стрелка,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

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

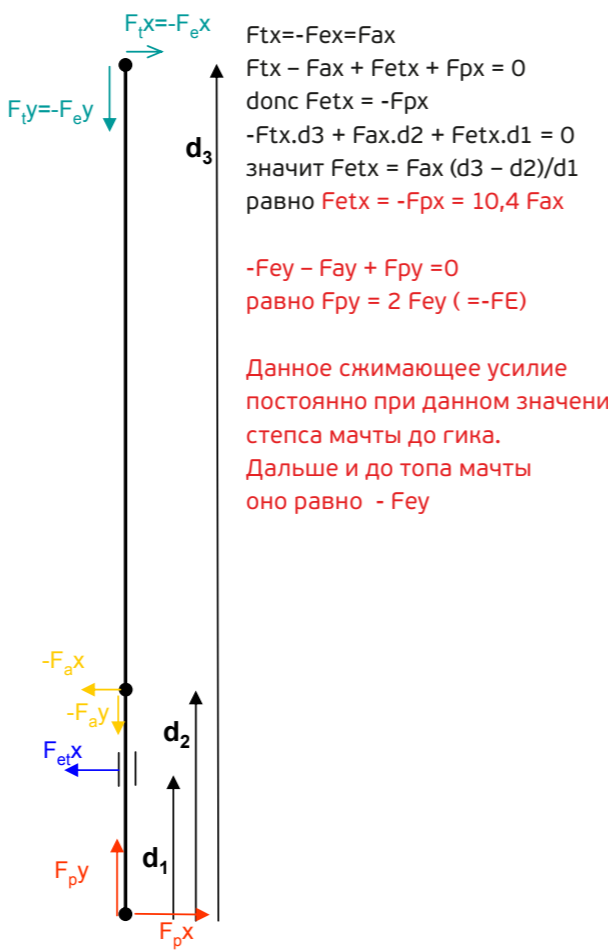


Flèche long. brute — стрелка продол. деформации бруто
Flèche long. corrigée — стрелка продол. деформации откорректированная

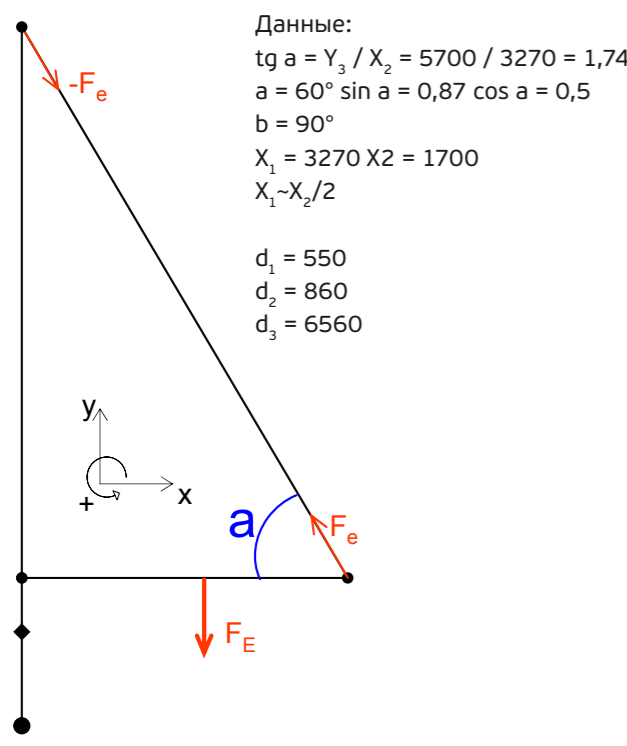
Баланс гика (без гик-оттяжки)



Баланс мачты (без гик-оттяжки)



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



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

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

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

На фазе 2, коэффициент упругости меняется (повышается).
Как только вся серповина передней шкаворины заполняется изгибом мачты (фаза 3), поведение всего комплекса главным образом зависит от параметров изгиба нижней части мачты.



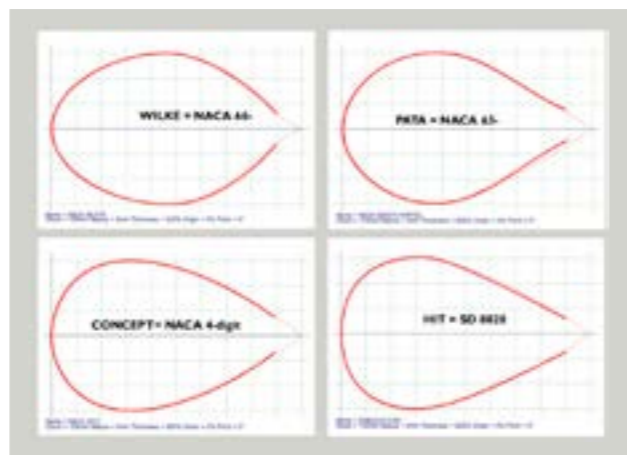
АЭРОДИНАМИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МАЧТЫ И ПАРУСА

Автор: Микко Бруммер / WB Sails, www.wb-sails.fi. Перевод: Мария Абашкина

Аэродинамическая форма мачты «Финна» вызывает большой интерес с тех пор, как после Олимпийских игр в Барселоне в 1992 году были внесены изменения в правила класса, которые разрешили производить мачты из углепластика и имеющие профиль крыла.

Компания WB-Sails уже давно занимается разработками форм мачт. В течение долгих лет мы конструировали профили мачт для таких классов как Европа, «Финн», 470 и «Звездный». Первую мачту для «Финна» мы сделали в 1995 году для Фредди Луфа, который выиграл предолимпийскую регату в Саванне (США). Но потом мачта-крыло, разработанная Латини, Луки Девоти практически полностью захватила рынок.

Не так давно у нас снова появился шанс вернуться к изготовлению мачт для «Финнов» в рамках проекта объявленного Французской федерацией парусного спорта (FFV). Кроме FFV, проект также поддержали Пол Иачкине, глава отдела исследований и научных разработок Национальной школы парусных и водных



Срез мачты на высоте около 1 метра над гиком. Профили сильно отличаются друг от друга, но, с другой стороны, каждый из них вполне соответствует аэродинамическому профилю крыла. Очевидно, что конструкторы справились со своей задачей. Все профили, кроме профиля мачты Pata, имеют максимальную, в соответствии с правилами, длину, и близкую к минимальной толщину.



Сканирование мачты с лазерным сканером. Врезка: 3D-модель мачты на экране компьютера в режиме реального времени. Фото: Пол Иачкине, ENVSN.

видов спорта (ENVSN — Ecole Nationale de Voile et des Sports Nautiques), Илли Бруммер — страховая компания Design and Transmer Assurances (финансовая поддержка). Прежде всего мы отсканировали пользующиеся наибольшим спросом мачты при помощи лазера в ENVSN, в Кибероне (Франция), сканирование делалось при помощи специального переносного прибора, размером с футбольный мяч. Результаты сканирования можно увидеть на 3D-модели на экране компьютера. Полное сканирование мачты занимает около часа. В конце дня мы с удивлением обнаружили несколько разные формы у мачт Wilke, HIT, Pata и Concept. В прошлом такой анализ проводился исследованием двумерных сечений паруса и мачты. Теперь же исследование было выполнено при помощи 3D-модели мачты и паруса. Для получения значимых результатов 3D-анализа необходимо исследовать мачту «Финна» с достаточным изгибом вперед и в бок, учитывая взаимодействие мачты и паруса.

Комбинация мачта-парус — основное, что описывает суть аэродинамического процесса взаимодействия между ними, а не только механические свойства или изгиб мачты. Для понимания аэродинамики, правильнее рассматривать мачту, как один из элементов парусности яхты. Мачта, действительно, играет важную роль в парусности: При слабом ветре, до 8 процентов движущей силы или тяги (силы в направлении движения лодки) приходится на мачту.

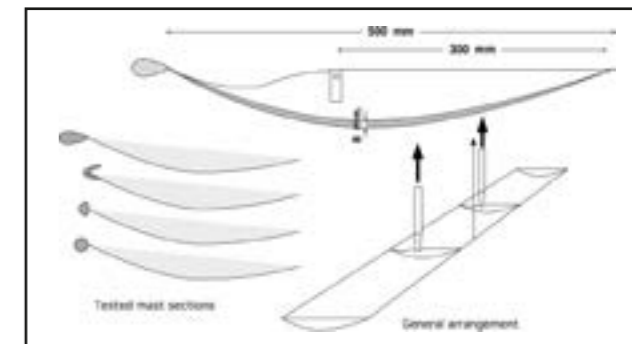
При среднем и сильном ветре роль мачты снижается, ее верхняя часть начинает наоборот тормозить лодку, а не двигать ее вперед, когда парус разворачивается в полную силу. Тем не менее, даже при средне-сильном ветре, 5–6 процентов силы тяги зависит от мачты. Площадь боковой поверхности мачты составляет около 0,5 квадратных метров, паруса — 10,8 квадратных метров, так что площадь мачты составляет около 4,5 процента от общей площади. Принимая во внимание насколько эффективно она работает ничего удивительного, что к ее форме проявляют такой интерес.

АНАЛИЗ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МАЧТЫ И ПАРУСА ПРИ ПОМОЩИ ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ АЭРОГИДРОДИНАМИКИ (CFD – COMPUTATIONAL FLUID DYNAMICS)

Тем не менее, есть и обратная сторона эффективности работы мачты, так как при переходе от мачты к парусу нарушается движение потока воздуха, особенно на подветренной стороне. Там, где ветер движется по касательной к поверхности мачты (или немного раньше), воздушный поток уходит от нее и возвращается к поверхности паруса через 20–40 см. Довольно большая площадь полезного разряженного воздуха



Испытания профилей мачты «Финна» в аэродинамической трубе в середине 1990-х годов.



Испытания профилей мачты «Финна» в аэродинамической трубе в середине 1990-х годов. Профиль в виде крыла оказался лучшим, а C-профиль (второй сверху) — худшим.

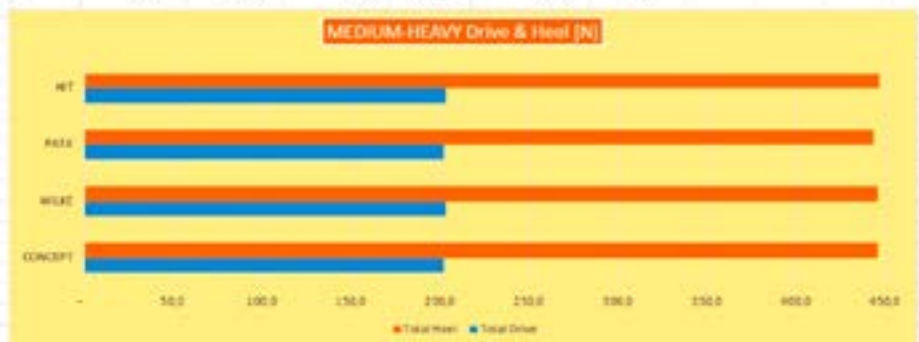
на передней части паруса теряется — особенно когда яхта идет вперед, если вспомнить, что давление всегда действует перпендикулярно к поверхности и передней шкаторине паруса, и таким образом получается, что он оптимально настроен на то, чтобы двигать лодку.

Зону, где воздушный поток уходит от мачты, часто называют «отрывной пузырь», даже если речь идет о мачте и трехмерном потоке, но было бы точнее называть его «отрывной вихрь». На самом деле, с подветренной стороны, за мачтой, воздух медленно поднимается по спирали вверх от галсового угла к вершине паруса.

При анализе при помощи вычислительной аэрогидродинамики (CFD Computational Fluid Dynamics) четырех профилей мачт, мы выяснили, что эффективность движущей силы этих мачт разная. Мачты тестировали во взаимодействии с парусом, а полные 3D-модели включали гик, но не учитывали лодку и спортсмена, так как можно предположить, что их влияние одинаково во всех случаях. Мачта HIT оказалась лучшей в слабый

MEDIUM-HEAVY WIND RESULTS

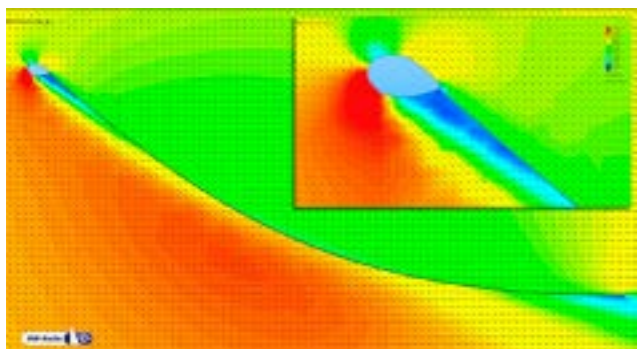
	Total Drive	Total Heel	Sail Drive	% tot. Drive	Mast Drive	% tot. Drive
CONCEPT	201,7	440,4	188,7	93,5 %	11,44	5,7 %
WILKE	202,8	440,2	188,7	93,1 %	12,47	6,1 %
PATA	201,6	441,2	188,1	93,3 %	11,82	5,9 %
HIT	202,9	448,2	188,8	93,5 %	12,74	6,3 %



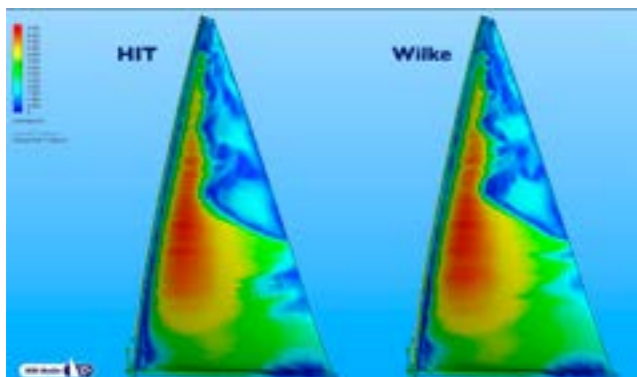
Результаты исследований при средне-сильном ветре, указаны значения движущей силы и кренящего момента, а также отдельные значения для мачты и паруса. Различия в общей силе тяги достаточно малы и совсем ничтожны, если добавить анализ неучтенных факторов. При разной силе ветра, значения для отдельных мачт могут быть разными, но при этом хорошая мачта может мешать парусу, и различия сглаживаются.

ветер, ее движущая сила приблизительно на 9 процентов больше, чем у мачт Concept или Pata.

При среднем и сильном ветре различие сохраняется, но мачта Wilke по своим показателям приближается к HIT. Но эти цифры относятся только к мачте.



Срез площади мачты Pata на 0,5 метра выше гика в сильный ветер. Синяя область — отрывной поток за мачтой. Эта область будет больше при слабом ветре.



Поверхностная диаграмма движения потока на мачтах HIT и Wilke в слабый ветер. Различия едва уловимые, но достаточные, чтобы компенсировать то, что HIT выигрывает за счет движущих сил мачты по сравнению с Wilke, когда речь идет о парусной тяге. Сине-зеленый область за мачтой соответствует отрывному вихрю. Поток, движущийся по выпуклому парусу с довольно низким центром тяги, практически трехмерный, поэтому необходимо анализировать и мачту, и парус во взаимодействии, а не только некоторые горизонтальные срезы мачты, как это делали раньше.

Когда вы добавляете силу тяги (и кренящий момент) и мачты, и паруса вместе, различия между всеми мачтами более или менее стремятся к нулю. Есть незначительные различия в показателях, когда речь идет о слабом, среднем или сильном ветре, но в целом, можно сказать, что все мачты, с идентичными парусами, работают одинаково. И когда вы что-то выигрываете, изменяя форму мачты, вы, как правило, теряете, нарушая работу паруса, и все ваши усилия сводятся к нулю. Вы можете сказать, что об этом уже давно известно, проверено опытным путем, на любой из этих мачт можно выиграть Золотой Кубок в классе «Финн». И это в полной мере объясняет, почему мы так и не достигли больших успехов, работая над профилями мачт для 470 или Звездников. Механические свойства мачты — характеристики гибкости — гораздо важнее, чем форма профиля. Мачта HIT толще впереди, что приводит к увеличению площади отрывной зоны на передней части паруса, чем у Wilke или Pata, у которых более тонкая передняя часть.

В дополнение к вышесказанному надо отметить, что движущая сила гика равна нулю — взятая в отдельности она не влияет на движение лодки вперед, несмотря на то, что он расположен точно под углом между ветром и направлением движения лодки. Однако даже с аэродинамической точки зрения гик вносит свою лепту. Он двигает нижнюю шкаторину паруса, и без него парус не будет так активно работать.

Необходимо еще добавить, что когда яхта идет против ветра, при движении корпуса «Финна» возникает небольшое сопротивление воздуха. Сила сопротивления в этом случае близка к нулю, и всегда составляет только половину или даже меньше сопротивления воздуха, возникающего при движениях спортсмена при откренении. Причина в том, что близко к поверхности воды, и между волнами, ветер значительно слабее. Следует отметить, что сейчас, когда мы говорим о сопротивлении воздуха, речь идет о силе противоположной направлению движения лодки, а не о силе действующей в направлении (вымпельного) ветра, как иногда пишут. ■



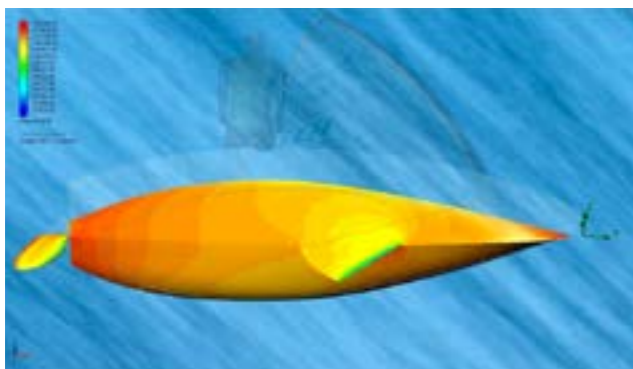
ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ГИДРОДИНАМИКА

Автор текста и рисунков: Микко Бруммер / WB-Sails

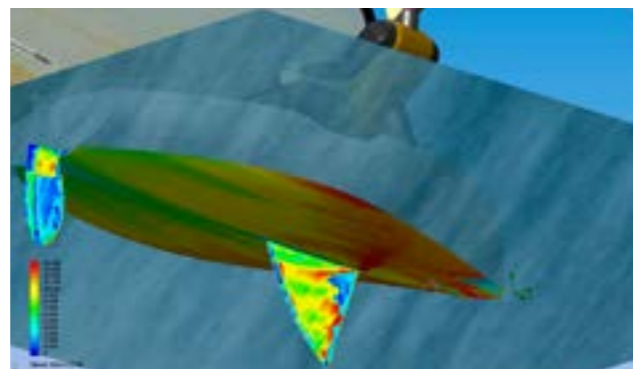
ПРЕДСТАВЛЯЕМ ВНИМАНИЮ СПОРТСМЕНОВ И ТРЕНЕРОВ НЕБОЛЬШОЙ АНАЛИЗ ГИДРО И АЭРОДИНАМИКИ ЯХТЫ КЛАССА «ФИНН», СДЕЛАННЫЙ МИККО БРУММЕРОМ, ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ПАРУСОВ WB-SAILS, НА КОТОРЫХ СЕЙЧАС УСПЕШНО ВЫСТУПАЕТ ЦЕЛЫЙ РЯД ГОНЩИКОВ ВЫСШЕГО УРОВНЯ ФРАНЦИИ, ШВЕЦИИ, ФИНЛЯНДИИ, ДАНИИ. ДАННАЯ СТАТЬЯ НЕ ДАЕТ КАКИХ-ЛИБО ПРЯМЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ГОНЩИКАМ, ПОСКОЛЬКУ ОСНОВНОЙ ЦЕЛЬЮ РАСЧЕТОВ БЫЛО ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОПТИМАЛЬНОЙ ФОРМЫ И КОНСТРУКЦИИ ПАРУСА, НО ДАННЫЙ МАТЕРИАЛ ПРЕДСТАВЛЯЕТ ПОЛУЧЕННЫЕ ПОПУТНО НАБЛЮДЕНИЯ И ЗАКОНОМЕРНОСТИ, КОТОРЫЕ ВОЗМОЖНО ПОДСКАЖУТ КОМУ-ТО ИДЕИ К ДАЛЬНЕЙШЕМУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ.

В новом цикле опытно-конструкторских работ (ОКР) по разработке паруса для «Финна», фирме WB-Sails потребовалась трехмерная модель лодки с корпусом, кокпитом, рулевым и кое-чем еще для наиболее достоверного моделирования. Модель корпуса у них была и расчетчики подумали: почему бы не добавить к ней шверт и руль и взглянуть на это из-под воды. Микко Бруммер из WB-Sails описывает, что получилось.

Цифровую модель корпуса взяли из работы Джильберта Лэмбоули по оцифровке теоретического чертежа «Финна»: «Определение обводов и их промер» от 2003 года. Кокпит и швертовый колодец аппроксимировали довольно грубо, шверт при этом полностью опущен. Гидродинамика была сознательно упрощена — не учитывалось волнообразование на свободной поверхности, поверхность воды задавалась плоской в силу того, что наш расчетный пакет компьютерной аэродинамики не умеет этого делать. Таким образом, не моделировалось волновое сопротивление, однако, мы полагаем, что форма свободной поверхности в первом приближении не влияет на линии тока и распределение давления на корпусе.

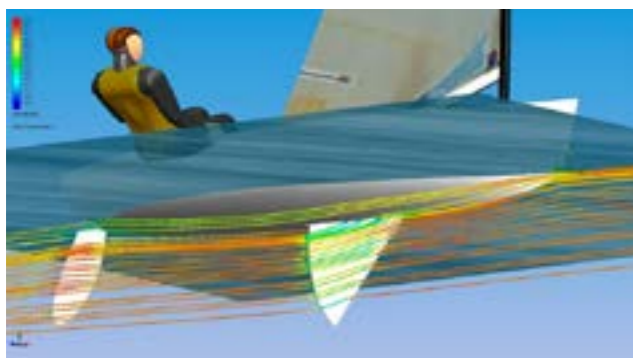


Распределение давления на подводной части и плавниках. Голубой/зеленый — низкое давление (разрежение), оранжевый/красный указывают на более высокое давление.



Напряжения сдвига в пограничном слое. Хорошо видны зоны отрыва потока — темно-голубой цвет — здесь напряжение сдвига близко к нулю. Отрыв потока на перо руля наблюдается на 2/3 его размаха вниз.

При равномерном прямолинейном движении все гидро- и аэродинамические силы и моменты находятся в равновесии. Особое внимание уделялось тому, чтобы аэродинамические силы на парусе: сила тяги и сила крена, и кренящий момент уравнивались соответствующими гидродинамическими силами и откреняющим моментом рулевого. Реальный откреняющий момент можно легко оценить по фотографиям швертботов и учитывая факт хорошо известный шкотовым на трапеции: центр тяжести человека примерно находится в районе пупка. Моделирование проводилось при истинном ветре 18 узлов. После определения аэродинамических сил, положение корпуса варьировалось таким образом (с заданием угла дрейфа и положения румпеля при скорости лодки 4,9 узла), чтобы гидродинамические силы уравнивались аэродинамическими. Форма паруса записывалась на видеокамеру, установленную на топе мачты на озере Гарда при стабильном ветре 18 узлов и при мелкой зыби. GPS навигатор при этом, зафиксировал скорость менее 5 узлов — на гладкой воде «Финн» легко превысил бы 5 узлов.



Линии тока окрашенные в соответствии со скоростью в районе шверта и пера руля. Обратите внимание на отклонение потока вниз на наветренной стороне шверта.

Также для контроля были сделаны расчеты по Программе предсказания скорости (VPP): было получено хорошее соответствие трех моделей, аэродинамики над водой, гидродинамики под водой и сил, получен-

ных из VPP. Сила тяги, равная силе сопротивления воды, при 18 узлах ветра равна 20,5 кгс — эту силу можно развить одной рукой.

АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ

Для анализа удобнее всего смотреть на копии экрана компьютера. Наиболее информативна круговая диаграмма «Баланса сил сопротивления». «Сопротивление» мы определяем, как силу, направленную противоположно направлению движения лодки. Наибольшая доля сопротивления возникает из-за волнообразования на свободной поверхности (индуктивное сопротивление), рассчитанного с помощью программы VPP. Наш пакет компьютерной гидродинамики (CFD) его не учитывал. Почти столь же велико вязкостное сопротивление корпуса, возникающее в пограничном слое смачиваемой поверхности. В этот же раздел отнесено сопротивление формы, возникающее из-за распределения давления воды от носа к корме. Также включено сопротивление транцевой застойной зоны — предполагалось, что транец заглублен на несколько сантиметров и тащит за собой воду. Значения вязкостного трения по VPP и CFD оказались близки.

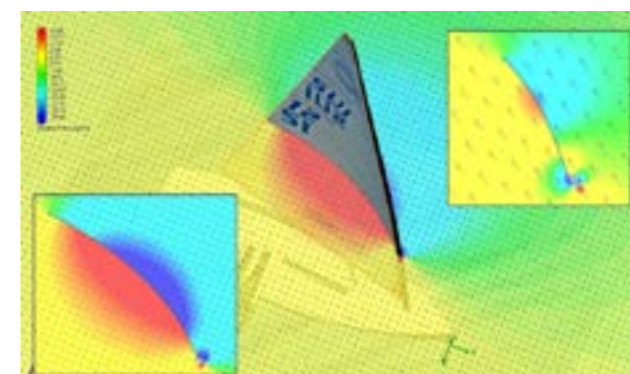
Шверт оказался более эффективным, чем ожидалось на первый взгляд. Тонкая треугольная пластина, совсем не похожая на современные плавники других яхт, тем не менее прекрасно выполняет свою роль. Перо руля, весьма изысканное на реальном «Финне», моделировалось нестрого, профиль нарисовали от руки. Так, что его сила сопротивления в реальности может оказаться меньше. Угол перекадки руля варьировали до тех пор, пока не удавалось достичь продольного равновесия лодки по углу рысканья. Момент рысканья стремится повернуть лодку на привод, либо на увал. Он должен быть компенсирован рулем, так, чтобы лодка двигалась по прямой. В результате моделирования был получен угол перекадки руля плюс/минус 1,5 градуса, что похоже на правду. Моделирование показало также, что баланс по углу рысканья чувствителен к положению каретки.



Баланс сил сопротивления движению «Финна» на остром курсе при ветре 18 узлов и мелкой зыби. Наибольший вклад вносит волновое сопротивление (28%, зеленый). Воздушное сопротивление лодки и рулевого самое маленькое, около 4% (серый).

Подводная смоченная поверхность корпуса также вносит вклад в боковую силу, препятствующую дрейфу под ветер, она обеспечивает около 10% от полной боковой силы.

Программа расчета скоростей VPP также показывает вклад волнового сопротивления, связанного с преодолением морских волн (волн, образованных ветром) — это сопротивление дает наибольший вклад. И, наконец, наименьший вклад дает аэродинамическое сопротивление корпус + рулевой на открене. Причем сила сопротивления тела рулевого — 0,5 кгс в два раза больше силы сопротивления корпуса — Рикар Сарби спроектировал «Финн» с высоким аэродинамическим совершенством. Сила аэродинамического сопротивления корпуса порядка 250 грамм ничтожно мала по отношению к полной силе сопротивления — 20500 грамм (20,5 кгс). Частично этот факт объяс-



Линии тока воздуха вблизи паруса. Цвет означает относительное давление. Врезка в левом нижнем углу соответствует высоте 1 метр над палубой. Обратите внимание насколько сильно разрежение на подветренной стороне мачты (пурпурный цвет). Это обеспечивает прекрасную силу тяги в нижней части. Ближе к топу (правая верхняя врезка) зона пониженного давления перемещается на наветренную сторону, создавая сопротивление вместо тяги.

ется вертикальным градиентом ветра, у поверхности воды его скорость менее 10 узлов, это было учтено при моделировании. Так что гонщику нет необходимости одевать облегчающий костюм горнолыжника.

ТВИСТ (ЗАКРУЧИВАНИЕ) МАЧТЫ

При увеличении закручивания мачты, верхушка ее займет еще более невыгодное положение к ветру, создавая большее сопротивление. С другой стороны, закручивание мачты и паруса немного повышают эффективность верхушки паруса. Обратите внимание также, что разность давлений на обеих сторонах паруса стремится к нулю: это означает фактическое обветривание верхушки паруса. Красный цвет означает положительное давление, голубой — отрицательное или иначе, разрежение и желто/зеленый цвет — нейтральное давление. 10 Паскаль примерно равны 1 кгс на квадратный метр.

Аэродинамическое моделирование дает не так много, как хотелось бы. Однако мы хотели бы подчеркнуть одну деталь. Общепринято считать, что твист мачты желателен. Вам бы хотелось подкрутить верхушку мачты в том же направлении, что и парус, чтобы выровнять ее по отношению к передней шкаторине. Данное моделирование не подтверждает этого. При сильном ветре верхушка паруса либо трепещет, либо отваливается под ветер и не несет большой нагрузки. Ветер набегает в основном на подветренную сторону мачты и верхушка начинает тормозить. Таким образом, чем больше закручивание верхушки мачты, тем больше она подставляет свой бок под ветер и больше тормозит. Отрицательный твист, если бы он был реален, был бы предпочтительнее. «Финн» отличается от обычного вооружения типа шлюп своей вращающейся мачтой — мачта, фактически, оказывается уже как бы скручена на угол около 12 градусов при гике добранном до привального буртика. Следует отметить, что в действительности у нас нет надежной информации о том, как закручен топ мачты реальной лодки. Этот параметр тяжело промерить или зафиксировать видеосъемкой с топа мачты. ■

Более подробная информация на странице «Финн» сайта www.wb-sails.fi





ВЗГЛЯНИ НА «ФИНН» СНИЗУ

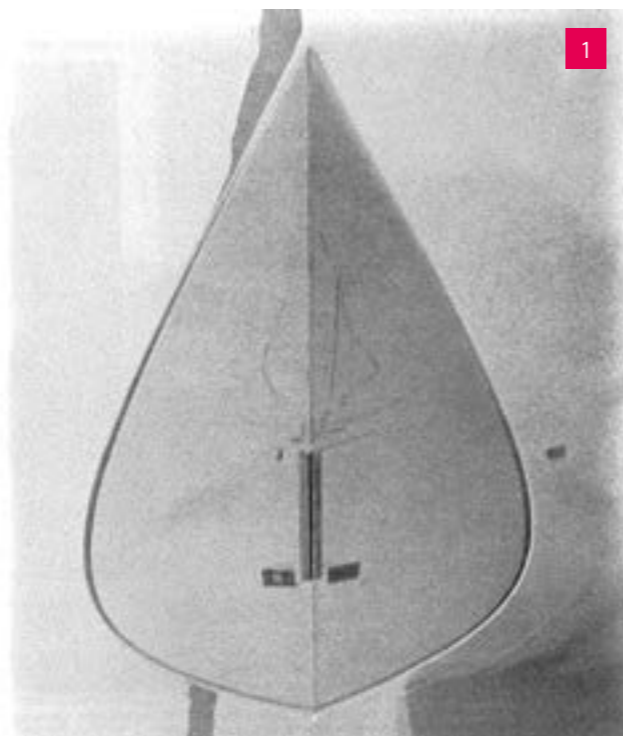
Фотографии: Крис Касвелл. Комментарии: Брюс Кирби. Перевод: Мария Абашкина

«Финн — олимпийский класс гоночных яхт, швертбот-одиночка, мы выбрали именно его для нашего эксперимента с подводной формой лодки, так как он обладает всеми качествами, присущими современным лодкам, выходящим на глиссирование, — хорошо обтекаемый впереди и плоский по корме.

Когда Крис Касвелл прислал свой материал по этой теме, его заметки начинались так: «Это та часть, которая залита водой, вот она ваша «булька», фотографии нижней части, как на подводной лодке».

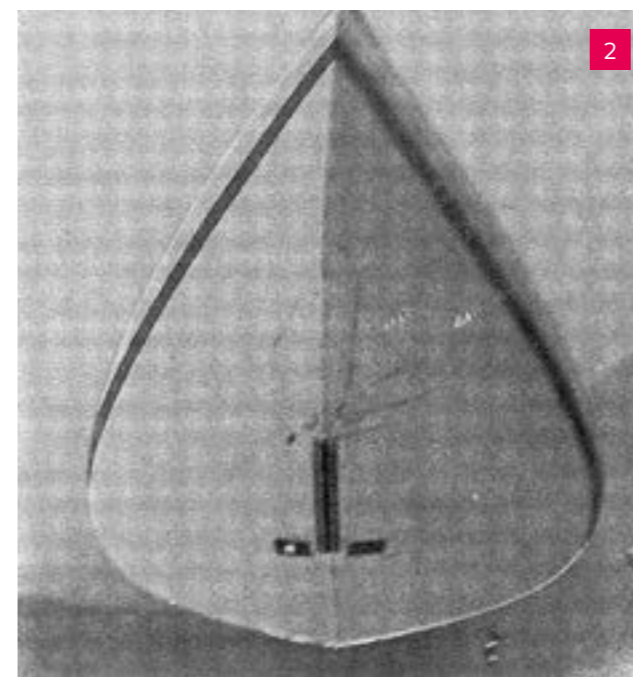
Потом он вспомнил, что идея этого проекта принадлежала именно ему, и немного успокоился. При содействии Ли Бендера, менеджера Олимпийского центра Лонг-Бич, Касвелл взялся за «Финн». Он нашел опытного рулевого-финниста, в задачу которого входило — «нагрузить» лодку, как было задумано по плану. Касвелл взял на воду верный Nikonos (фотоаппарат для подводной съемки, выпущенный компанией Nikon в 1963 году). С неудовольствием он заметил, что из-за его великолепных усов под маску для плавания обильно просачивается вода, что «для того, чтобы снять «Финн» во всю длину, надо опустится вниз чертовски глубоко», а также, что это очень утомительно — барахтаться в бассейне в метре с лишним от поверхности.

Крис хотел показать, как линия соприкосновения поверхности воды с корпусом меняется в зависимости от того, как лодка «сидит» на воде. Хотя при движении изменения немного другие, чем в спокойном положении, но на этих фотографиях четко видно,



как крен влияет на рулевое управление, и почему крен или загрузка носовой части лодки приводят к увеличению скорости в слабый ветер. Подводная съемка дает много пищи для размышлений.

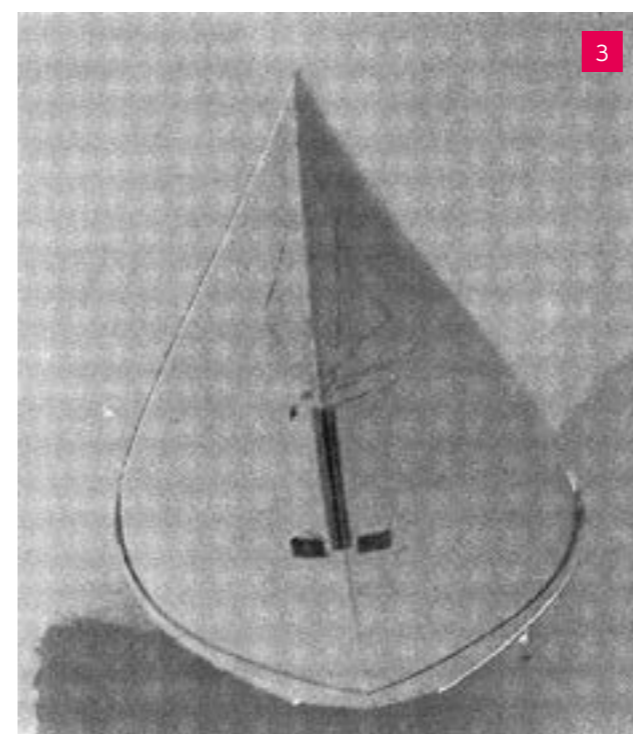
1. На фотографии №1 изображен «Финн» в том положении, как его спроектировали — нос, корма и траверз на одном уровне. И именно в таком положении



лодка должна находиться большую часть времени. Два квадратных участка — это устройства для слива воды, по одному с каждой стороны швертового колодца.

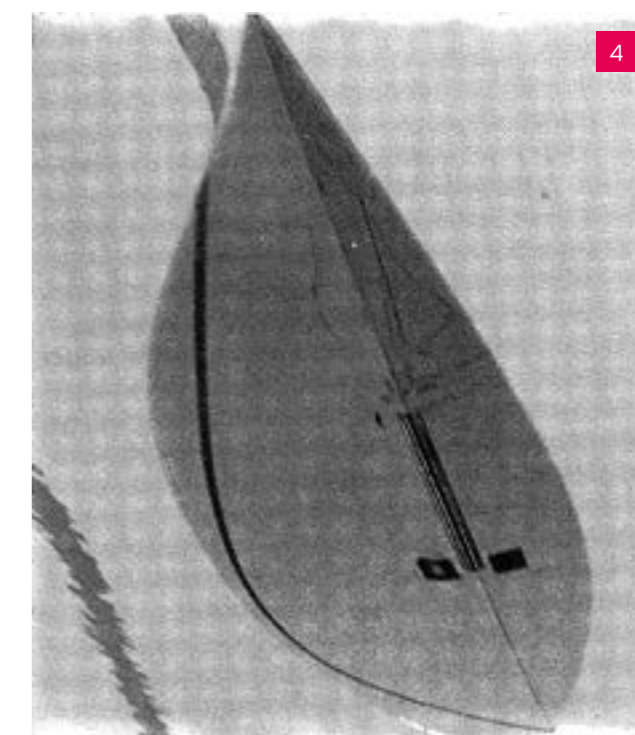
Царапины перед швертовым колодцем были сделаны при спуске лодки в бассейн, и журнал Yacht Racing, конечно, надеется, что издательство West Coast Editor найдет способ отчистить дно и отполировать его, прежде чем вернуть яхту владельцу.

2. На фотографии. №2 изображен «Финн», когда рулевой перемещает вес вперед от центра, что обычно происходит при слабом ветре, двигаясь или полными, или острыми курсами. Сравнивая эту фотографию

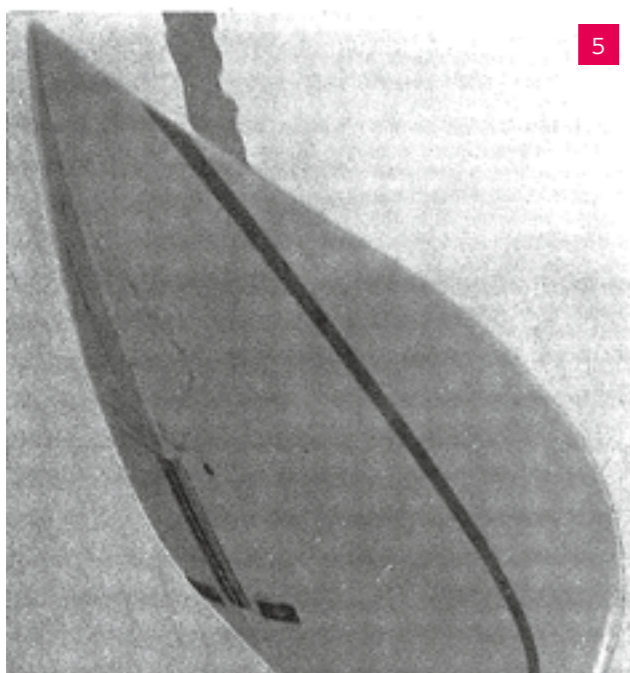


с первой, сделанной под тем же углом, сразу видно, что смоченная поверхность сокращается, так как носовая часть опустилась глубже в воду, а широкая кормовая часть поднимается над водой. Это положение корпуса выгодно при слабом ветре, и в некоторых случаях, в сочетании с креном либо на ветер, либо под ветер, снижает площадь смоченной поверхности и помогает наполнить парус.

3. На фотографии №3 корма загружена и широкая часть кормы, находится над водой (узкий форштевень поднят), а площадь смоченной поверхности увеличивается. Обратите внимание на острый край транца, показывающий, что транец от 8 до 10 см ушел под воду, и это почти всегда приводит к увеличению сопротивления, кроме тех случаев, когда лодка глиссирует. Лодка должна находиться в таком положении только тогда, когда она уже глиссирует. Для скольжения — или когда выходишь на глиссирование с помощью волны — форштевень должен находиться внизу, чтобы лодка пошла «вниз», а волна проходила под кормой. Когда лодка уже вышла на глиссирование, вес можно переместить на корму и дальше идти в этом положении.



4. На фотографии №4 нос и корма лодки уравновешены, но крен на правый борт составляет 10 градусов. А на фотографии №5, лодка наклонена таким же образом, но под углом 20 градусов. Сразу видно, что крен не только снижает площадь смоченной поверхности, но и искажает форму лодки в воде. Это искажение приводит к тому, что яхта начинает слишком сильно приводиться к ветру. Форма подводной части лодки похожа на «опущенный в воду банан», прямая линия на наветренной стороне (справа на этих фотографиях)



5

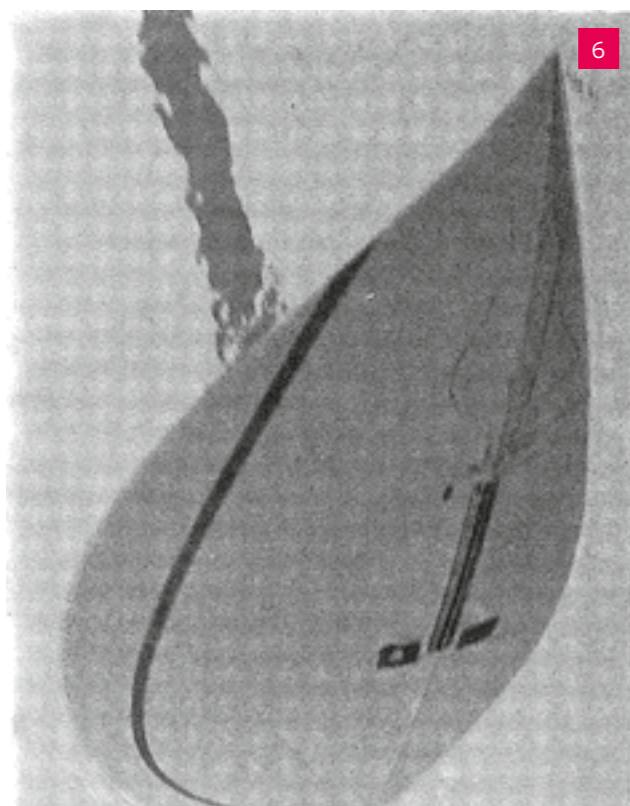
Но когда скорость ветра достигает четырех узлов, паруса соответственно наполняются, появляется носовая волна и волновой след, лодку необходимо поставить на ровный киль, так чтобы парус работал с эффективным углом к ветру, а слишком сильное приведение к ветру будет вызывать давление на перо руля и будет только мешать.

6. На фотографии №6 загружена корма лодки, и крен составляет около 10 градусов. При глиссировании яхта часто идет именно так: небольшой крен, вес смещен к корме, и при этом она способна развить неплохую скорость.

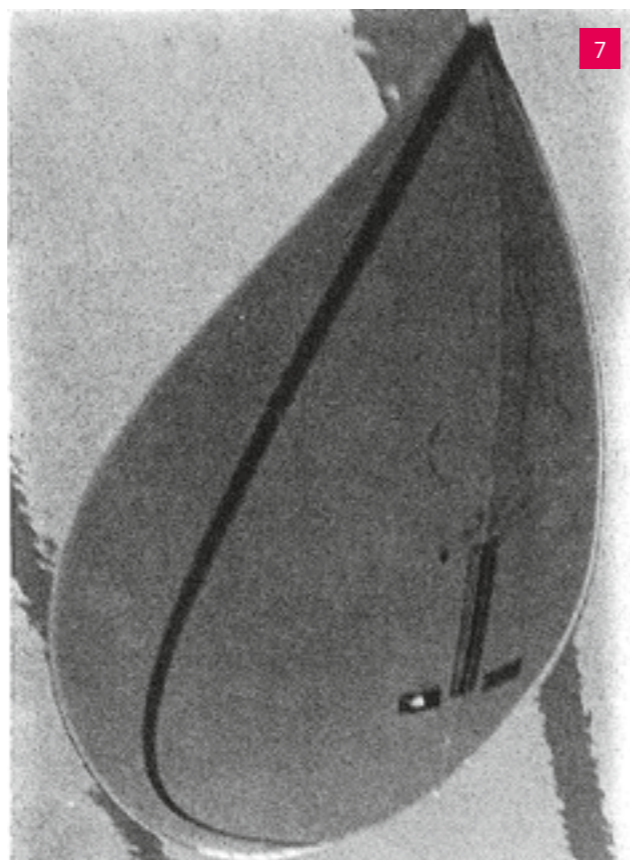
Рулевой должен приложить все усилия, чтобы держать лодку ровно при выходе на глиссирование, но крен в несколько градусов вряд ли замедлит ход глиссирующей яхты. Однако слишком большой крен изменит подводную форму лодки, и она начнет приводиться к ветру, что в свою очередь вызовет нагрузку на перо руля, и движение замедлится.

и сильно изогнутая — на подветренной. Этот «опущенный в воду банан», естественно, поворачивает на ветер, и это главная причина, почему любая обычная маленькая лодка постепенно начинает приводиться к ветру, когда накрывается. Тем не менее, когда ветер слабый, и яхта движется очень медленно, крен — это эффективный способ снижения площади смоченной поверхности и увеличения скорости.

5. При медленном дрейфе крен также может способствовать тому, что паруса примут некоторую форму, а не будут вяло висеть, что прибавит скорости.



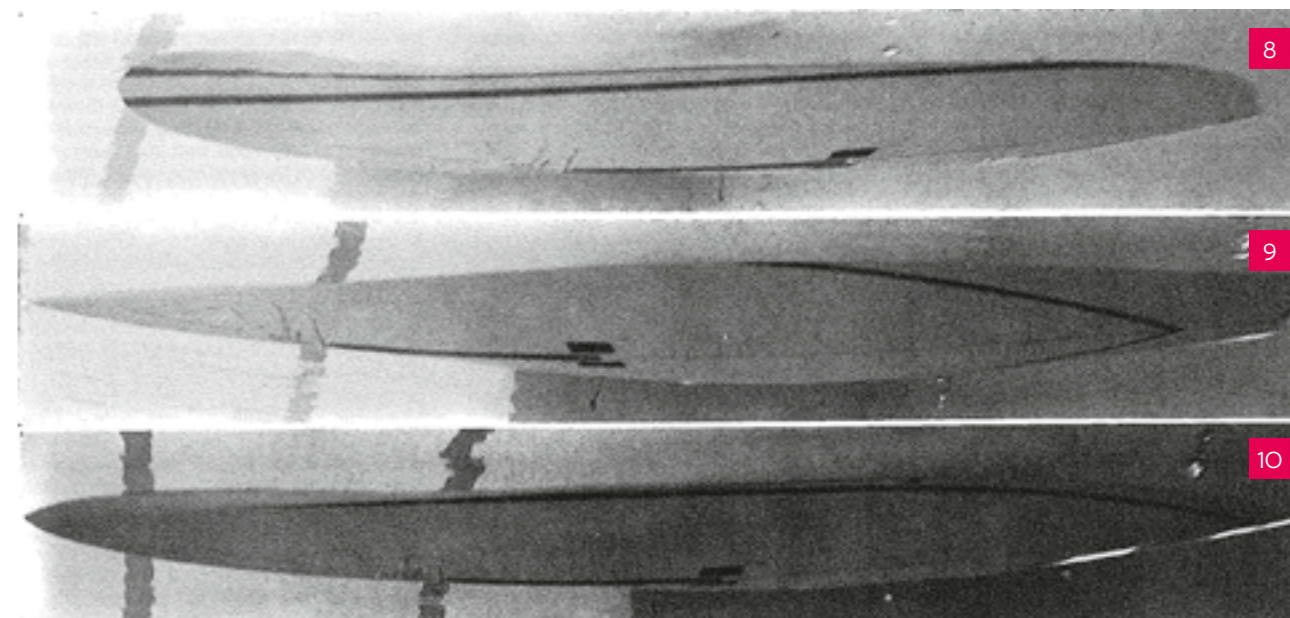
6



7

7. На фотографии №7 загружена носовая часть лодки и боковой крен. Это лучший способ уменьшить площадь смоченной поверхности, так как сочетает в себе и крен, и нагрузку на нос. Когда яхта идет острым курсом, она должна быть закреплена под ветер. Но на других курсах яхта будет двигаться быстрее, если крен на ветер. Причин для этого несколько.

1 — это уменьшает площадь смоченной поверхности, 2 — поднимает гик, что увеличивает площадь парусности, 3 — парус и руль работают в одном направле-



8

9

10

нии (приводятся к ветру), а форма корпуса («опущенный в воду банан») направляет руль в другую сторону. В результате руль уравнивается, и практически не надо прикладывать никаких усилий для управления, и скорость оказывается достаточно большой.

8, 9, 10. На последних трех фотографиях №№ 8, 9 и 10 лодка изображена сбоку в трех основных по-

зициях. Верхняя: загружен нос лодки, и погружен в воду. Центральная: загружена корма. Нижняя: ровное положение. И здесь наглядно видно, что на первой фотографии, когда нос лодки глубже уходит под воду.

Как бы там ни было, но лучше идти так, как задумал Рикард Сарби, — быстро и ровно. ■

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР

Devoti Sailing
RUSSIA

«DEVOTI SAILING РОССИЯ»

«Devoti Sailing Россия» — эксклюзивный представитель ведущего производителя яхт класса «Финн» Devoti Sailing в России, а также через эту компанию — дистрибьютор производителя мачт для яхт класса «Финн» — Hit Masts, парусов фирмы North Sails и специализированных автомобильных прицепов для перевозки яхт класса «Финн» (на одну и на две лодки).

Представительство «Devoti Sailing Россия» осуществляет помощь в подборе оформления и размещении заказа на фирме Devoti Sailing.

Поставка яхт класса «Финн» на территорию России осуществляется через официального дистрибьютора Devoti Sailing в России — компанию «Катер Лайф». «Devoti Sailing Россия» совместно

с компанией «Катер-Лайф» также обеспечивают следующие услуги:

- ремонт и обслуживание яхт класса «Финн»;
- организация поставки комплектующих;
- доставка, транспортировка яхт;
- консультационные услуги по таможенному оформлению яхт и специализированных прицепов;
- организация чартера яхт фирмы Devoti на зарубежных международных соревнованиях.

«Devoti Sailing Россия» является генеральным спонсором «Российской Ассоциации яхт класса «Финн» и международной регаты OPEN RUSSIAN.

Официальный сайт компании:
www.devotisailing.ru



Иметь быструю лодку — это не значит быстро идти. Чтобы получить нужную скорость, надо еще и владеть секретами техники управления яхтой — как правильно выставить парус, мачту, шверт, закрепить яхту, расположиться самому в ней, отработать рулем и еще много-много всего. В теории это решение сложнейшей задачи аэродинамики, гидродинамики, сопротивления материалов, помноженных на меняющиеся ветровые и волновые условия. На практике — это показатель того, насколько яхтсмен сросся с яхтой, стал чувствовать ее, понимать и вести ее как в танце — как это делает партнер по отношению к партнерше. Безусловно, это достигается многими часами тренировок на воде, однако и есть ряд наработанных приемов и секретов, которые формируют базу и помогают быстрее научиться и достичь до уровня относительно высокого мастерства. Об этих приемах и секретах в данном разделе.

ТЕХНИКА УПРАВЛЕНИЯ



ФИНН: РУКОВОДСТВО ПО УПРАВЛЕНИЮ И НАСТРОЙКЕ

По материалам Британской Ассоциации яхт класса «Финн». Перевод: Леонид Кляйман

ВСТУПЛЕНИЕ

Вы действительно должны попробовать походить на «Финне», чтобы понять все то, о чем многие говорят и пишут, и что было сказано не раз теми, кто однажды начал ходить на нем под парусом, и теперь понимает, как трудно бросить это занятие.

Много времени уйдет на освоение профессиональных приемов и техники управления, которые потребуют тщательного изучения и понимания. Затем надо доводить их до мастерства, до совершенства, чтобы быть уверенным, что в гонке вы всегда отвечаете за лодку и имеете достаточно сил и уверенности вести ее туда, где Вы хотите, чтобы она была на дистанции. Большинство методов требует совокупности хорошей координации, ловкости и иногда чисто грубой силы. Все говорят, что, чтобы управлять «Финном» хорошо в свежий ветер гонщик должен быть весом более 90кг. Бесспорно, дополнительный вес обеспечивает существенное преимущество в ветреные дни, однако совершенно точно известно и то, что много людей и меньшего веса могут

ходить на «Финне» со знанием дела во всех ветровых условиях.

Анализируя каждый аспект управления лодкой или ее настройки, обычно лучше разделить каждое действие на составляющие, чтобы лучше понять, что и с помощью чего может быть достигнутым. Именно это и было, хочется надеяться, достигнуто на нижеследующих страницах.

В этом руководстве по управлению есть основные разделы, посвященные хождению против ветра и по ветру, рассматриваются детали выполнения основных маневров и настройки грота. Однако главная идея состоит в том, чтобы представить общую картину того, как и почему «Финн» управляется и движется под парусом именно так, как присуще только ему.

БАЗОВЫЕ УМЕНИЯ УСПЕШНОГО РУЛЕВОГО ФИННА

- ✓ Уверенность и маневренность на стартовой линии
- ✓ Наблюдательность и использование заходов ветра

- ✓ Вычисление и использование течений
- ✓ Настройка грота и умение быстро повторить требуемые настройки
- ✓ Умение наглядно представить, что происходит на дистанции и постоянная практика в рулении и владении лодкой

ВНАЧАЛЕ О САМОМ ГЛАВНОМ

Когда все уже сказано и сделано, и вы с ходом пересекли стартовую линию, даже самая высокая скорость во всем флоте не даст вам возможность быть первым на верхней марке, если вы не умеете правильно проходить лавировку. Сделав несколько галсов поперек, а не в такт с заходами, вы будете идти, как самая медленная лодка флота, какие бы преимущества в ходе не имели.

Если вы будете ошибаться в настройке грота в соответствии с текущими ветровыми условиями, то будете выглядеть скорее как сдувшийся воздушный шарик, а не реять впереди, как гордый воздушный змей.

Хорошая матчасть безусловно важна, да, но она должна быть правильно использована, чтобы получить от нее максимум возможного.

ВЕТЕР

Будьте внимательны к тому, как меняется ветер. Есть только одна вещь, которую можно сказать про ветер определенно — это то, что он никогда не бывает постоянен по силе и направлению в течение любого отрезка времени. Поэтому очень существенным является постоянное наблюдение за компасом и соображение, что вы должны делать в соответствии с этими изменениями во время гонки. Важность этого трудно переоценить. Медленная лодка может быть на верхнем знаке раньше быстрой, если она следует лучшим маршрутом. Еще раз замечу, все, что следует далее бесполезно, если вы не сможете правильно проходить лавировку!

НАСТРОЙКА ГРОТА

Умение настраивать грот приходит, безусловно, с опытом прохождения гонок в широком спектре ветровых условий. Необходимо учиться на взгляд видеть форму грота, дающую максимальную скорость и уметь быстро повторять настройки, чтобы добиваться этой

формы. В качестве базового руководства к действию вы можете следовать следующей последовательности действий, когда настраиваете грот:

- ▶ Полнота грота должна соответствовать ветровым условиям;
- ▶ Гика-шкот и грота-шкот регулируют натяжение задней шкаторины, оно также должно соответствовать ветровым условиям;
- ▶ Не перебирать — если не хватает тяги или вам кажется, что вы «встали», травите шкот и набирайте скорость заново;
- ▶ Настраивайте погон и гика-шкот для большей крутизны или хода.

РЕЗЮМЕ

Все вышеперечисленное — это попытка объяснить, что вы должны обязательно выполнять базовые вещи раньше всего и делать это правильно, прежде, чем предпринимать что либо другое. Работа над всем остальным также возможна, но не ожидайте больших успехов, до тех пор, пока вы не станете мастером в базовых элементах управления «Финном». Новый парус даст вам больше хода, да, но настолько, на сколько, вы будете его правильно настраивать, и при этом брать хорошие старты и делать повороты вместе с заходами.

Сводка по настройке грота

- ▶ Гик-оттяжка — регулирует натяжение задней шкаторины на полном курсе (то есть позволяет регулировать твист грота)
- ▶ Оттяжка шкотового угла — полнота грота в нижней части и угол атаки задней шкаторины
- ▶ Оттяжка галсового угла — угол атаки передней шкаторины и профиль грота вдоль нижней шкаторины
- ▶ Оттяжка Кэнингхэма — профиль грота и полнота в районе передней шкаторины
- ▶ Гика-шкот — натяжение задней шкаторины и угол установки грота в соответствии с курсом по отношению к ветру
- ▶ Погон — угол атаки грота к ветру

Ветер (м/с)	Оттяжка шкотового угла	Оттяжка галсового угла	Оттяжка Кэнингхэма	Расстояние нока гика от палубы	Положение рулевого по отношению к погону	Положение погона
0-2	4" (10 см)	3" (7,5 см)	отпущена	От 15" до 12" (37,5-30 см)	На погоне	Нок гика — над палубой
2-4	4"-2" (10-5 см)	2"-1" (5-2,5 см)	Аккуратно добирается	От 9" до 1" (22,5-2,5 см)	5" (12,5 см) за погоном в корму	2" (5 см) внутри палубы
4-5	2" (2,5 см) или до упора	0,5" (1 см) или до упора		Уходит за палубу	7" (17,5 см) за погоном в корму	Травится, чтобы гик уходил за палубу



УПРАВЛЕНИЕ «ФИННОМ» В ЛАВИРОВКУ

Хотя на первый взгляд вооружение «Финна» кажется довольно простым относительно других яхт даже аналогичного размера, но с ним могут быть все те же проблемы с настройкой, как и с яхтами с двумя парусами. Первое отличие, которое отметят яхтсмены впервые севшие на Финн, это то, что гик устанавливается всегда под значительным углом к ДП и никогда не выбирается в ДП. Это обусловлено тем, что «Финн» не имеет переднего паруса, направляющего воздушный поток на подветренную сторону грота. Воздух отрывается от грота «Финна» раньше, чем это происходит в случае, когда имеется стаксель, который позволяет сдвинуть точку отрыва назад по отношению к максимальной глубине паруса, за половину длины хорды, что дает результирующую силу направленную больше вперед. Чтобы сделать это же на «Финне», погон сдвигают на подветер, увеличивают угол установки по отношению к ДП и результирующая сила толкает лодку больше вперед, чем в бок. Это будет видно позже, что чем более сильный ветер, тем больше гик уходит на подветер. Нок гика никогда не должен добираться больше, чем до положения «над задней палубой» и может быть иногда на пару футов за планширем (краем палубы) в хороший бриз.

Прежде чем мы двинемся дальше в управление лодкой, опишем, какие настройки доступны на «Финне».

Гик-оттяжка

Гик-оттяжка, обычно сейчас выглядит как рычаг с системой блоков, обеспечивает натяжение задней



шкаторины и используется для регулировки тяги грота на полных курсах. На лавировке в целом не используется, поскольку натяжение задней шкаторины обеспечивает гика-шкот. На полных курсах постепенно добирается с целью обеспечить нужную форму и натяжение задней шкаторины (твист).

Оттяжка Кэнингхэма

Оттяжка Кэнингхэма контролирует перемещение вперед-назад максимальной глубины (пузо) грота. По мере усиления ветра пузо смещается назад, делая управление лодкой тяжелее (результатирующая сила приложена в точке за точкой бокового сопротивления, что увеличивает приводящий к ветру момент). Натяжение оттяжки Кэнингхэма позволяет передвинуть пузо и центр парусности вперед. Это также дает эффект открытия верхней части задней шкаторины, что особенно существенно в свежий ветер, чтобы снять нагрузку, когда у рулевого уже не хватает веса, чтобы откренить лодку.

Оттяжка шкотового угла

Оттяжка шкотового угла используется для контроля полноты низа паруса и угла атаки задней шкаторины. Когда вы набиваете оттяжку шкотового угла, низ грота уплощается и задняя шкаторина открывается. В легкий ветер оттяжку отпускают, угол паруса отходит больше к мачте. Это дает увеличение полноты низа грота и делает заднюю шкаторину больше атакующей ветер. В результате лодка имеет больший момент приведения на ветер, она больше лежит на руле.

Оттяжка галсового угла

Оттяжка галсового угла используется в связке с оттяжкой шкотового угла, чтобы уплощить низ грота. Она также открывает нижнюю часть задней шкаторины и убирает полноту грота в районе передней шкаторины, когда набита. Набивание оттяжки галсового угла открывает парус в районе нижних лат и уменьшает «приводимость» лодки. Отпускание оттяжки — закрывает парус в районе нижних лат и увеличивает «приводимость» — позволяя идти острее.

Гика-шкот

Всегда необходимо смотреть за гика-шкотом, он оказывает больший эффект на форму паруса, чем все остальные снасти, вместе взятые. Натяжение гика-шкота критично как для остроты, так и для скорости хода. По мере выбирания гика-шкота, грот постепенно уплощается. Кроме того, это приводит к закрытию задней шкаторины, поэтому требуется с помощью оттяжек шкотового и галсового углов открыть ее опять. Плоский грот позволяет лавировать остро, хотя при этом скорость будет теряться. Потравливание шкота имеет обратный эффект — будет выше скорость, но потеряете в остроте. Найти компромисс трудно, необходимо скорее решать, что в данных условиях более выгодно иметь — остроту или ход, и то и другое невозможно иметь всегда.

Забойтесь всегда о том, чтобы добирать шкот до такого положения, чтобы он не был перебран (не давая вам ни хода, ни остроты) или уж так перебран, чтобы это давало явное преимущество в остроте хода. Степень натяжения гика-шкота всегда должна соотноситься с тем, как регулируются остальные оттяжки, чтобы грот был настроен корректно в соответствии с текущими ветровыми условиями.

Заметим, что если вы используете старый парус, вы должны скорее его больше выбирать, чтобы сделать более плоским, чем если вы используете более новый грот. Смещенное назад пузо паруса требует большего натяжения оттяжки Кэнингхэма и в целом большего натяжения оттяжек, чтобы сделать его более плоским.

ЧУВСТВО РУЛЯ

Чувство руля, а точнее чувство того, сколько усилия на руле — это один из важнейших аспектов управления «Финном». Стремление лодки приводиться (наветренный руль) необходимо, чтобы лодка шла острее в легкий ветер и дает необходимое чувство руля. Это может быть достигнуто ослаблением оттяжки галсового угла, при этом галсовый угол должен отходить от мачты. Чтобы получить большую скорость в устойчивый бриз, оттяжку галсового угла добивают, чтобы открыть нижние латы и сделать ведение лодки более легким. Небольшое ослабление оттяжки шкотового угла также дает усиление наветренного руля и помогает идти острее, но не отпускайте ее слишком много.

Начиная гонки на Финне гораздо важнее делать в начале базовые вещи правильно, прежде чем пытаться

заниматься тонкими настройками грота. В том числе, надо убедиться, что вы можете комфортно откренить лодку так, чтобы иметь возможность смотреть и видеть куда вы идете с легкостью. Тот, кто может хорошо откренить «Финн» длительное время немедленно получает преимущество. Подкладки для откренения и хорошие откреночные ремни — это необходимые вещи на современном «Финне». Убедитесь, что гика-шкот легко ходит в блоках и имеется стопорный фут-блок. Также проверьте, что гик может быть добран до палубы (при поставленном гроте, конечно), так как это его нормальное положение при ходе в лавировку в бриз любой силы.

ПОЛОЖЕНИЕ ГИКА

Первой задачей, которую надо решить при ходе в лавировку — это как должен быть расположен гик? На сколько высоко он должен быть от палубы и какой должен быть угол по отношению к ДП? В слабый ветер нок гика находится в 30–45 см. от палубы и примерно над серединой правой или левой половинки кормовой палубы. По мере усиления ветра гика шкот добирается, и гик кладется на кормовую палубу. При дальнейшем усилении ветра погон травится, и нок гика уходит с палубы достаточно далеко за борт.

Выбирая гика-шкот и притягивая гик к палубе, вы наклоняете и изгибаете мачту, что делает грот плоским и дает возможность лодке идти острее. На сколько выбирать шкот зависит от силы ветра и жесткости мачты. Жесткая мачта требует более плоского грота, мягкая соответственно допускает более полный парус. Когда добирается гика-шкот мачта прогибается вперед между точкой крепления гика и топом, забирая полноту паруса, поскольку средняя часть мачты уходит вперед. Более мягкая мачта будет гнущая больше, чем жесткая, и будет больше уплощать парус. Ваша задача должна быть в том, чтобы все колдунчики у передней шкаторины работали одинаково. Если вы переберете шкоты, то задняя шкаторина выйдет на ветер, и лодка будет идти вяло.

Сводка по настройке грота в лавировку

- ▶ Гик-оттяжка отпущена, чтобы было достаточно места пролезть под гиком на повороте оверштаг
- ▶ Положение погона — от 50% до 100% в зависимости от силы ветра
- ▶ Оттяжки шкотового и галсового углов постепенно добиваются в соответствии с усилением ветра
- ▶ Используйте полноту и профиль паруса, чтобы увеличить или нейтрализовать наветренный руль
- ▶ Используйте оттяжку Кэнингхэма, в сильный ветер
- ▶ гик на палубе при силе ветра от 3-х баллов и более

ЛЕГКИЙ ВЕТЕР

В совсем легкий ветер вам необходимо усесться на край палубы с незначительно добранным гика-шкотом. Все оттяжки должны быть отпущены, чтобы грот был наиболее полным и мощным. Необходимо позаботиться только о том, что бы не слишком стравить оттяжку шкотового угла, поскольку это позволит задней шкаторине закрыться и тормозить лодку. По мере усиления ветра вы должны начать откренивать, сохраняя лодку на ровном киле, гик по мере добора шкота постепенно приближается к кормовой палубе. Это прогибает мачту и делает грот более плоским. В это же время, когда грот делается плосче по мере выбора гика-шкота, он должен также делаться плосче за счет добирания оттяжек, включая оттяжку Кэнингхэма, когда ветер достаточно усилится. Когда откренивать становится трудно, необходимо отпустить погон под втер и продолжать сохранять лодку на ровном киле. В совсем легкий ветер лодку надо слегка закрутить, так чтобы парус мог принять свою форму, поскольку у ветра нет силы, чтобы сделать это.

ВЕТЕР И ВОЛНЫ

Если вы идете под парусом в море и имеется ветер, то велики шансы, что вскоре разовьется и волнение. Если это происходит, то возможно будет необходимо, чтобы лучше контролировать лодку, потравить погон раньше, чем это потребовалось бы на ровной воде. На довольно большом волнении необходимо прилагать больше усилий к рулению, чтобы сохранять скорость. Хлопанье корпусом по волнам может остановить «Финн», поэтому особенно важно правильно обруливать каждую волну. Когда вы подходите к волне, истинный ветер (результат сложения реального ветра и скорости яхты) позволяет вам немного привестись, чтобы пройти гребень волны под наиболее острым углом. Но на вершине волны скорость падает и вы должны увалиться для разгона с волны. Делать это надо в такой момент времени, чтобы нос лодки не хлопал по воде, а пошел гладко вниз по волне, позволяя набрать скорость. Поэтому процесс обруливания волны содержит фазу приведения, чтобы встретить гребень волны, и затем фазу достаточно резкого уваливания по ее склону, чтобы набрать опять скорость движения.

РУЛЕНИЕ

В достаточно жестких ветровых и волновых условиях, постоянное и частое энергичное руление, быстрая реакция рулем необходима, чтобы сохранять Финну высокую скорость. Прекращение правильного руления приведет к замедлению из-за ударов о волны и увеличения крена. И наоборот, на гладкой воде руль действует как тормоз и должен использоваться так мало, насколько это возможно, лодка должна контролироваться за счет крена и натяжения гика-шкота.

Есть всего два варианта, как лавировать на Финне. Или вы идете «на ход», или вы лавируете «на остроту».

В основном вы должны рулить «на ход», чтобы иметь высокую скорость и только затем подбирать грот, чтобы набирать высоту. В сильный ветер легкие рулевые должны выбирать вариант руления «на остроту», поскольку вес тела критически важен для руления «на ход». Обычно все рулевые используют комбинацию обеих техник в течение гонки в зависимости, что диктуется ситуацией на дистанции. Возможная ситуация, когда правильно рулить «на ход», — это в начале гонки, чтобы уйти быстрее со стартовой линии, а время рулить на остроту приходит позже, когда надо выйти на марку или когда надо убежать от подветренной лодки, или выдавить наветренную.

Приведенная выше таблица в принципе показывает, как надо настраивать «Финн» в разных ветровых условиях. Но только не следуйте ей буквально! Это всего лишь руководство к действию. С немного другим парусом и при немного другом волнении некоторые из этих настроек могут отличаться от рекомендуемых, и значительно. Используйте данные в таблице лишь как точки отсчета и более всего важно понимать, для чего это делается!

Сводка по рулению

- ▶ точное и жесткое в лавировку;
- ▶ мягкое и минимальное на полных курсах;
- ▶ настройка грота — полный грот дает наветренный руль;
- ▶ не перебирать и не «вставать» (не терять скорость);
- ▶ сохранять лодку на ровном киле во всех случаях, кроме легкого ветра.

ОТКРЕНИВАНИЕ И РУЛЕНИЕ

В прошлые времена на одном из национальных чемпионатов можно было наблюдать «Финны» идущие с креном между 35 и 50 градусов, и круто откренивающих их рулевых. Они откренивали на лавировке вывесившись так глубоко, что задняя сторона их бедер лежала на корпусе! То ли эти ребята были супер накаченными, то ли они просто забывали задать в стопор регулировку откреночных ремней?! В общем что-то было не совсем правильно... Комментарии последовали на торжественном обеде, им было сказано: «Успокойтесь и посмотрите, к чему это приводит». О чем же говорит новая концепция откренивания?

Ну, для начала будьте самокритичны. И не полагайтесь на то, что принято кем-то стандартом. Надо пытаться делать что-то как следует или не делать это вообще! Поэтому, найдите комфортную позицию для откренивания, в которой вы сможете нормально работать. Когда финнист рулит в классический морской бриз на битой прибрежной волне, то он затрачивает значительное количество энергии. При этом ему необходимо хорошо дышать, смотреть за гротом, ком-



пасом, волнами, порывами ветра и другими лодками. Все эти активности еще и требуют времени на раздумье. И это невозможно делать, если ты висишь в откренках, обездвиженный от боли и получая в лицо порции морской воды. Кто так ходил, тот знает, мы все там были!

Короче, сегодня ясно и без всяких лишних слов, что в лодке должны быть нормальные широкие откреночные ремни, накладки на борту для откренивания (с или без мягкой обертки) и рулевой должен быть одет в комбинезон для откренивания с латами на задней стороне бедер. Откреночные ремни должны быть регулируемы, чтобы обеспечить удобное расположение тела в соответствии с силой ветра, волнением и степенью усталости.

ОТКРЕНИВАНИЕ

Позиция для откренивания в новые времена изменилась от классической 'W' к простой посадке, позволяющей управлять «Финном» во всех условиях на лавировке в зависимости от силы ветра, возможности эффективно рулить лодкой, персональных веса и силы яхтсмена. Обратите внимание, что наиболее частая проблема новичков — это ошибочное убеждение, что откренивать «Финн» необходимо так, как это делают шкотовые на килевой яхте Солинг. И это ошибка не столько даже потому что это достаточно трудно делать, но и более потому, что в этой позиции весьма затруднительно дышать и видеть все, что происходит должным образом.

СТИЛЬ «БЫСТРЫЙ КРУИЗ»

Давайте вспомним, что обычно гонки на Финне длятся не более 4-х часов, добавим к этому время на путь на дистанцию и обратно и поймем, сколь-

ко из этого времени необходимо идти в лавировку с максимальным ходом, откренивая на всю катушку? То, чего должны добиваться финнисты, стремящиеся к высоким местам, то, что большинство из нас в реальности может достичь — это возможность проходить быстро примерно 1500 метров; вы должны быть способны включить эту возможность тогда, когда это имеет значение и отдыхать в готовности к подобному рывку на следующей лавировке.

Когда в гонке финнист должен приложить максимальные усилия?

- ✓ на старте гонки, чтобы выбраться из свалки на чистый ветер;
- ✓ в тот момент, когда приходит усиление ветра до тех пор, пока не приходится перенастраивать лодку, чтобы снять чрезмерную нагрузку;
- ✓ после каждого поворота оверштаг, чтобы быстрее разогнать лодку до максимальной скорости;
- ✓ в момент огибания верхней марки;
- ✓ при близком тактическом взаимодействии с другой лодкой;
- ✓ делая пампинг на полном курсе и в галфинд;
- ✓ на финишной линии, или для того, чтобы произвести впечатление на красивую молодую девушку на судейском судне, или для того, чтобы реально кого-то обойти на финише.

Исключая все перечисленные выше ситуации, в остальное время гораздо лучше принять стиль «быстрый круиз». «Ага, конечно», возразит новичок, «но моя лодка почему-то все время стоит «на ухах» и издает ужасные ухающие и хлопающие звуки! Поэтому я и вишу в откренках за бортом...» Повторим еще раз, вспомните все описанные ранее базовые вещи, настройте правильно грот, займите такую позицию для откренивания, в которой вы сможете



дышать, смотреть, слушать, чувствовать и думать, что делать... вот и все — включите свой мозг — и поехали!

СТИЛЬ РУЛЕНИЯ

Хорошее руление гораздо важнее контроля за парусами — это обычно забывают подчеркнуть в статьях про парусный спорт. «Финном» необходимо рулить особо, даже по сравнению с другими динги. Рассматривая именно «Финн», можно с уверенностью сказать, что перо руля оказывает больший эффект на то, как скоро будет достигнута верхняя марка, чем все настройки грота вместе взятые. Вначале — самое главное: в любой позиции откренивания, старайтесь держать руку, которой рулите, чуть ниже уровня груди, локоть и предплечье должны находиться примерно на уровне середины живота и расположены в одной плоскости с румпелем. Таким образом, удлинитель румпеля должен удерживаться в кулаке, который должен располагаться на конце удлинителя. Преимущества такого стиля руления могут быть неочевидны сразу, но в итоге рулевой получает больше обратной связи от пера руля, такой как: избыточное руление, наветренный руль, руль неожиданно стал легким, зацепил мель! Эти моменты-сигналы от пера руля дают возможность лучшего контроля, который необходимо вести непрерывно в ходе гонки.

Как держать удлинитель руля тоже важно. Большой палец смотрит вверх на конец удлинителя, а пальцы обхватывают удлинитель естественным образом. Возможно, это просто, но в легкий ветер совсем не надо сжимать удлинитель до белых костяшек. Варьируйте хватку в соответствии с ветром и волнением, это все дает лучший контроль и реакцию; также все это важно для получения обратной связи от лодки. В крепкий ветер сжимайте удлинитель румпеля лишь на столько, чтобы управлять плавно и четкими движениями. Когда ветер ослабевает можно использовать не всю ладонь, удлинитель можно держать кончиками пальцев. Но

не расслабляйтесь на столько, чтобы потерять удлинитель, когда лодку неожиданно потянет на привод.

КАК ДОБИРАТЬ ГРОТ

Все движения по управлению лодкой делаются нижней частью руки, ниже локтя, потому что это гораздо эффективнее по сравнению с тем, чтобы двигать всей рукой от плеча. Удерживая таким образом удлинитель румпеля, гика-шкот можно добрать быстро и плавно, помогая себе рукой, которой рулите. Свободной рукой надо захватить шкот у фут-блока и выбрать его до уровня груди, как раз к руке, которая держит удлинитель. Теперь надо захватить и удерживать шкот тремя нижними пальцами ладони, которая держит удлинитель, а свободная рука идет опять вниз к фут-блоку за очередной порцией шкота. У нижней марки это можно делать стоя так долго, на сколько это возможно, добирая шкот свободной рукой даже до уровня головы. Во время предстартовых маневров, когда все делается в лихорадке, умение добирать грот должно быть доведено до совершенства, поскольку в это время рулевой должен наблюдать за другими лодками, порывами ветра и волнением на дистанции.

ПРИОРИТЕТЫ НА ЛАВИРОВКЕ

- ▶ настройка паруса = скорость лодки
- ▶ точное и четкое руление через волнение и усиления ветра
- ▶ читать по воде — использовать компас — использовать заходы ветра
- ▶ стратегия первична — тактика вторична
- ▶ старайтесь вести лодку на автомате — наблюдайте за гонкой, а не за лодкой
- ▶ Чтение по воде

Что же, теперь вы вооружены фундаментальными знаниями об эффективной позиции для откренивания, знаете как вести лодку через волны и порывы ветра. Теперь несколько мыслей о том, как это все использовать в различных условиях.

Одна из самых больших ошибок — это не смотреть вперед и не читать ветровую картину по воде. Удивительно, но воздух невидим (шутка!), а компас на лодке дает только направление ветра в данный конкретный момент, но никогда не даст прогноза изменения силы ветра или его направления. За чем же надо наблюдать, что надо искать?

Если вы идете позади нескольких лодок, смотрите за тем, что происходит у этих ребят, приходит ли им усиление ветра и как они реагируют на него. Смотрите когда их закренивает или наоборот, они штилеют, и думайте, как быстро этот ветер дойдет до вас и что вам надо в связи с этим сделать?

Читайте по воде. Сканируйте взглядом воду в секторе от 90 градусов с наветра до линии направления движения лодки на расстояние от 50 до 500 метров вперед. Порывы ветра видны на воде как более темные пятна. Смотрите вперед и ищите различия в волнении — большим или малом. Действительно ли это — большой участок с заходом ветра, или это — просто локальный порыв? Обычно, чем темнее пятно на воде, тем сильнее порыв ветра; означает ли это, что через 5 минут ветер будет сильнее, что потребует поднабить оттяжку Кэнингхэма или подобрать гика-шкот на 1–2 дюйма? Это нормальное постоянное состояние тревоги, которое описано во многих книжках про парусный спорт, но бросьте думать обо всех оттяжках ради одной важной вещи — управление рулем!

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РУЛЯ

Поставьте шкоты в стопор и приложите все свои усилия к правильной работе рулем. Постарайтесь вести лодку строго на ровном киле, проходя приводясь к ветру гребни волн и затем моментально уваливаясь под ветер. Парус не должен реально запласкивать, колдунчики должны располагаться вдоль паруса практически все время, при этом перо руля должно работать как короткое весло. Следите за тем, чтобы амплитуда хода румпеля была не более 10 дюймов (25 см), при этом скорость движений увеличивается соответственно силе ветра. Понятно, что ничто не бывает постоянным, поэтому будьте готовы обрулить случайную большую волну, комбинируя приведение для прохода волны и уваливание с волны, сохраняя лодку на абсолютно ровном киле. Чистый вес и рост никогда сами по себе не обеспечат правильного хода лодки, поэтому сохраняйте комфортную позицию откренивания в режиме «быстрого круиза». Через какое-то время такого активного руления мышцы рук и плеч начнут уставать, поэтому вам понадобится время для передышки.

Если будете слишком сильно отклонять перо руля, что является довольно распространенной ошибкой, лодка замедлится, начнет ударяться об волны, кре-

ниться и соскальзывать вбок. Для целей тренировки, отпустите полностью погон и попробуйте вести лодку с наполненной передней шкаториной как раньше. Сделать это в гонке — самоубийство. Поэтому добавьте пару колдунчиков в точку — половина высоты передней шкаторины, половина хорды паруса и следите за ними. Если лодка чересчур перегружена, идите острее, чтобы передняя часть паруса запласкивала, при этом ориентируйтесь именно на дополнительные колдунчики в центре паруса, следя за тем, чтобы они все время работали одинаково, то есть были в равномерном потоке.

НАБЛЮДАЙТЕ ЗА СИТУАЦИЕЙ ВОКРУГ

Перед стартом гонки, когда адреналин приводит к некоторой нервозности, лучше выходить на дистанцию пораньше. Когда придете в район гонки, приведите лодку в боевое состояние и лавируйте на ветер туда, где будет стоять верхняя марка. Через пять минут, выбравшись подальше от всех лодок и сделав несколько поворотов оверштаг, остановитесь. Если ваш мозг еще не включился, то вот как раз этому самое время. Пока лодка будет потихоньку дрейфовать в полгрота, оглядитесь внимательно вокруг и особенно в направлении верхней марки.

Какого типа волнение, возможно чуть больше или меньше, насколько близко волны друг к другу?

- ✓ Посмотрите внимательно на воду, видны ли пятна с порывами ветра?
- ✓ Можете ли вы легко увидеть наветренную марку и также нижнюю, если они уже стоят?
- ✓ Есть ли какие-то приметные места на берегу, позволяющие быстро сориентироваться для выхода к наветренному знаку?

Вспомните всю свою практику, которую вы накопили, и подумайте, какая форма паруса вам нужна в этих условиях, какой должен быть у него профиль? Теперь перенастройте парус, если это необходимо. Делая все это, не опоздайте на старт. Если есть еще время, идите опять в лавировку в гоночном режиме и рулите так, чтобы сохранять наветренную носовую палубу параллельно линии горизонта. Если чувствуете, что лодка перегружена, что нагрузки высоки, потравите погон и полностью потравите гика-шкот на некоторое время. Затем добирайтесь так, чтобы нок гика постепенно сдвигался ближе к ДП, до тех пор, пока не найдете правильной позиции. Теперь остается проверить это на обоих галсах. Если используете компас, то самое время сделать несколько засечек и вы будете готовы к гонке.

Перечисленные действия являются основой для нахождения скорости хода в лавировку. Заходы ветра и течения описаны подробно различными профессиональными авторами и это все абсолютно необходимо знать, чтобы не проходить на дистан-

ции лишние половину мили. Вооружение Финна состоит из достаточно полного набора инструментов и вам необходимо понимать, что делает каждая оттяжка и для чего это делается, поэтому — включайте мозги. Безусловно, сложно отмахнуться от того факта, что «Финн» требует больше физической формы, чем другие динги, поэтому плохое откренивание не помогает идти быстрее. Хожение на Финне — это смесь физических способностей и интенсивного использования всего арсенала технических элементов парусного спорта. Все, кто когда-либо ходили на Финне, возможно, испытывали дефицит знаний, умений или возможностей в той или иной области. Этот дефицит можно преодолеть за несколько лет, но это можно сделать только, если внимательно наблюдать и понимать, что происходит с вами и с другими яхтами вокруг. Вокруг есть много всего, что стоит видеть и чему стоит учиться.

ОСНОВА ПОБЕДЫ — РАБОТА С КОМПАСОМ

В 1991 году на церемонии награждения Чемпионата Европы, Чарльз Куррей (Charles Currey) заметил в своем выступлении, что победитель значительно легче, чем второй призер чемпионата. Большой — значит не всегда лучший, а вот использование мозгов, конечно, очень полезно для победы; постоянное наблюдение и пристальный анализ всей быстроменяющейся окружающей картины — это есть неотъемлемая способность того, кто хочет побеждать.

Следующий важный набор знаний и навыков после настройки яхты и руления — это компас. Также как и все предыдущее, компас должен использоваться с умом, иначе это лишь потеря в ходе и расстоянии. Разумное и эффективное использование компаса может дать вам возможность проходить в лавировку расстояние примерно на 20% короче, чем проходят остальные лодки. Это слишком большое преимущество, чтобы им пренебречь просто от недостатка желания думать, поэтому будьте готовы использовать компас в гонке все время. Он может использоваться в следующих обстоятельствах:

- ▶ определение наклона стартовой линии
- ▶ выбор позиции на стартовой линии
- ▶ нахождение знаков дистанции
- ▶ отслеживание заходов ветра
- ▶ определение, с какого галса следует начинать лавировку
- ▶ определения, когда делать поворот фордевинд

РАСПОЛОЖЕНИЕ КОМПАСА В ЛОДКЕ

Достаточно часто на старых лодках можно было видеть два компаса, расположенных симметрично на каждом борту, но на сегодня наиболее популярная позиция для компаса — это расположение его перед швертом в начале швертового колодца. Такое распо-

ложение признано наиболее удобным для считывания показателей, нужно только убедиться, что при поднятии шверт не ударяет в компас.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОМПАСА НА СТАРТОВОЙ ЛИНИИ

Возьмите пеленг на направление ветра и пеленг направления, как расположена стартовая линия. Вы считайте, чтобы решить, где стартовать, какой конец линии дает угол, меньший 90 градусов по отношению к ветру и стартуйте у этого конца. Пеленг направления линии помогает и при подходе к подветренному концу стартовой линии. Если курс, которым вы идете, подходит к подветренному концу стартовой линии, совпадает с замеренным ранее направлением линии — то вы на линии, если же больше, то вы находитесь за линией.

ОТСЛЕЖИВАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ НАПРАВЛЕНИЯ ВЕТРА

Одно из важнейших действий, которое надо выполнять перед гонкой — это периодическое определение направления ветра или курсов, которыми идет лодка в лавировку на обоих галсах. Тогда, для каждого данного направления ветра в гонке вы будете знать, толи ветер зашел по часовой стрелке (veer), или же он отошел против часовой стрелки (back) от среднего направления и тогда вы будете иметь возможность предпринимать соответствующие действия.

Идите в лавировку некоторое время и следите внимательно за показаниями компаса. Если значения курса увеличиваются, значит, ветер идет вправо (по часовой стрелке), если уменьшаются, значит ветер поворачивает влево (против часовой стрелки). Записывайте на пробной лавировке все значения курса на правом и левом галсах (заметки делают обычно либо прямо на борту несмываемым фломастером, либо приклеивают кусок белого дакрона 10x10 см. и пишут на нем карандашом — прим. переводчика).

Если ветер постепенно поворачивает в одном направлении, то вы должны это знать и видеть и действовать в соответствии. Если вы не будете наблюдать за этим, вы этого никогда этого и не обнаружите. Изменение ветра из-за географических особенностей местности обнаружить сложнее — необходимо пройти значительную часть дистанции, чтобы это понять. Но если дистанция находится по ветру от места выхода в море, тогда можно проверить направление ветра по мере хода полным курсом в район старта. Кстати, это может избавить от необходимости пройти небольшую лавировку перед стартом.

Итак, если ветер поворачивает влево, против часовой стрелки, а вы идете правым галсом, то вы должны видеть, как показания компаса будут уменьшаться. Соответственно, вам надо повернуть на более вы-

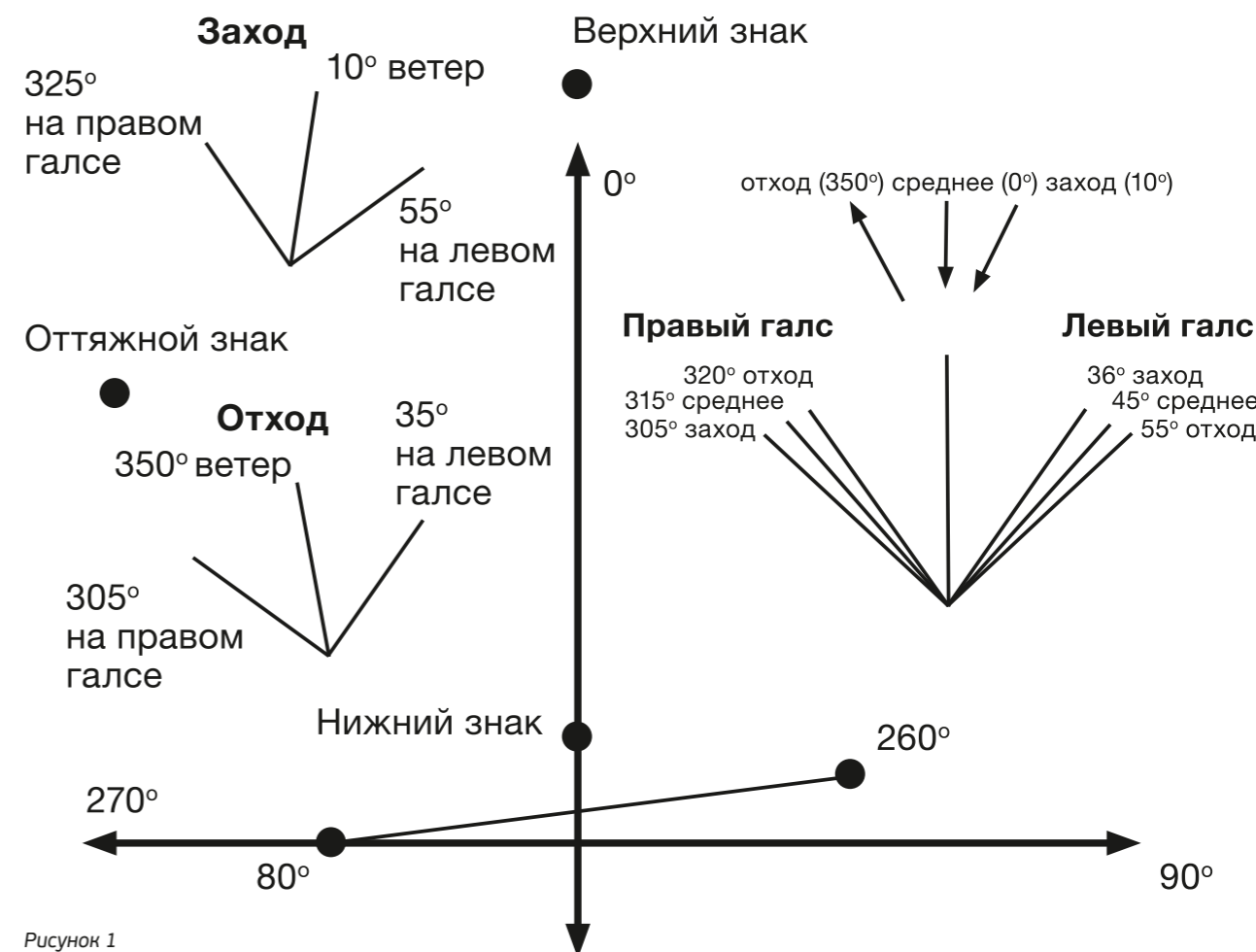


Рисунок 1

годный левый галс. Если ветер затем поворачивает вправо, по часовой стрелке, показания компаса будут увеличиваться, и это означает, что пора поворачивать обратно на правый галс.

Есть простое объяснение тому, почему надо быть на правильном галсе. Дело в том, что продолжение движения со скоростью 5 узлов на неправильном галсе при отклонении ветра на 5 градусов в течение всего 1-й минуты даст проигрыш по отношению к сопернику на правильном галсе порядка 5-ти длин корпусов (22–23 метра). Соответственно, больший заход и более длительное движение в неправильную сторону дают пропорционально большее драматическое отставание.

**ЗАУЧИТЕ ПРАВИЛО:
КУРС НА ПЛЮС = ПОВОРОТ НА ПРАВЫЙ ГАЛС;
КУРС НА МИНУС = ПОВОРОТ НА ЛЕВЫЙ ГАЛС.**

Описанная выше процедура записи курсов на правом и левом галсе — это критически важная информация — она позволяет вычислить среднее направление ветра в предстоящей гонке и ключевые направления ветра, по отношению к которым вы будете сравнивать заходы и отходы. Знание среднего направления ветра дает возможность оценить, надо ли поворачивать при небольших от-

клонениях ветра, если при этом компас показывает, что вы в целом идете выгодным галсом. Если, к примеру, компасный курс колеблется от 70 до 90 градусов, то среднее направление ветра должно быть 80 градусов. Тогда, если вы идете правым галсом, и на компасе было 90 градусов, то дальше значения упали до 80 градусов, то пока еще поворачивать не надо. А вот когда значение курса упадет ниже 80 градусов, тогда надо поворачивать и повторять тот же процесс, но уже на новом галсе. Поверьте, это реально легко.

Давайте рассмотрим один конкретный пример с числами для закрепления, возможно что-то в нем и упрощено по отношению к тому, что бывает в реальных гонках, но он покажет самые важные точки принятия решений при использовании компаса (см. Рис. 1).

- ▶ Читаем значения компаса: среднее направление ветра = 0 градусов (45 градусов — компасный курс на правом галсе; 315 градусов на левом галсе), заход = 10 градусов (55 градусов на правом галсе; 325 градусов на левом галсе), отход = 350 градусов (35 градусов на правом галсе; 305 градусов на левом галсе)
- ▶ Направление стартовой линии 260 градусов (если идти к подветренному концу) или 80 градусов (если идти к наветренному

концу линии) — линия наклонена правым наветренным концом на 10 градусов по отношению к среднему направлению ветра

- ▶ Дистанция — треугольник
- ▶ Во время захода, если значения компаса на левом галсе становятся > 45 градусов, поворачиваем на правый галс
- ▶ Во время отхода, если значения компаса на правом галсе становятся < 315 градусов, поворачиваем на левый галс
- ▶ В районе нижней марки начинаем лавировку, ветер = 5 градусов (видим на компасе 50 градусов, идя на левом галсе), принимаем решение повернуть на правый галс
- ▶ На подходе к наветренной марке ветер = 355 градусов (видим 310 градусов на компасе, идя на левом галсе), принимаем решение повернуть на левый галс
- ▶ После огибания на полном курсе ветер = 5 градусов, делаем поворот фордевинд, чтобы идти левым галсом
- ▶ На полном курсе делаем повороты фордевинд в такт с изменениями направления ветра
- ▶ Огибаем нижнюю марку на лавировку, ветер = 350 degrees (видим 40 градусов на компасе на левом галсе), остаемся на левом галсе
- ▶ Поворачиваем в такт заходам ветра, лавируя на финиш

Запись компасных курсов позволяет понять, что происходит с направлением ветра, однако эти записи не смогут сказать, что произойдет в реальном будущем. Читателю настоятельно рекомендуется познакомиться с книгой Дэвида Хоугтона «Стратегия ветра» ('Wind Strategy' by David Houghton), в которой еще более подробно объясняется, как сделать компас потрясающим оружием, какое вы только могли когда-нибудь для себя найти.

ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ

В управлении яхтой, в том числе и Финном, есть некоторые области, которые могут и должны быть усовершенствованы быстрее и лучше, чем другие. На пример, это такие навыки управления лодкой, которым можно легко научиться, просто потренировать, в которых немедленное улучшение может быть достигнуто сразу за счет правильной техники действий. Более абстрактные навыки и умения, такие как чувство ветра, концентрация, настройка на гонку, практиковать гораздо труднее. Техника поворота оверштаг — это как раз одна из таких областей, которую можно тренировать даже в ходе гонки и теперь мы подробно объясним и проанализируем эту технику.

Для начала зададим, что рулевой находится в позиции откренивания на курсе острый бейдевинд. Теперь опишем комбинацию из положения рулевого,

удлинителя румпеля, гика и особенно predominantly high weight of a Finn, которые дают складываются в уникальную технику, применяемую для хорошего поворота оверштаг.

Заметим прежде только, что конец румпеля должен иметь слегка изогнутый вниз конец. Это дает возможность румпелю полностью двигаться в горизонтальной плоскости, когда вы даете удлинитель румпеля от себя, иначе румпель просто упрется в гик (прим. переводчика: в настоящее время все румпели поставляются именно в таком исполнении).

Делаем поворот оверштаг в следующем порядке:

- ▶ Вы открениваете, гика-шкот в стопоре, гик на палубе, вы готовы к повороту в случае изменения направления ветра
- ▶ Высвободите шкот из стопора и плавно дайте румпель на привод
- ▶ Одновременно с этим сядьте на палубу и снимите с ног нагрузку от откренивания
- ▶ Наклонитесь вперед и вниз, рука с гика шкотом двигается вниз к фут-блоку, это движение позволяет гик подняться и удлинитель румпеля продолжает двигать румпель на подветренную сторону лодки
- ▶ В момент, когда лодка пересекает линию ветра, начинайте двигаться поперек лодки к новому наветренному борту, делая первый шаг ногой, расположенной ближе к корме
- ▶ Удлинитель румпеля держите крепко, и если ветер легкий, то вам лучше добавить момент вращения, чтобы увеличить скорость поворота
- ▶ Как только вы пройдете под гиком, резко верните румпель в положение «прямо» и одновременно встаньте в лодке, удерживая шкот в руке, так чтобы при этом гик оказался в положении добран к палубе на новом галсе (это действие позволяет лодке быстро набрать ход, при этом даже может быть набрано некоторое количество высоты)
- ▶ Ставьте ногу на наветренный борт сразу за откреночный ремень, развернув стопу носком к ДП пяткой к борту, чтобы нога оказалась сразу под ремнем, когда вы сядете на наветренный борт (добавлено переводчиком)
- ▶ Садитесь на новую наветренную сторону, протяните руку со шкотом поперек тела и поставьте гика-шкот в стопор, управляя лодкой рукой, которая держит удлинитель румпеля из-за спины
- ▶ Перехватите удлинитель румпеля освободившейся от гика-шкота рукой (добавлено переводчиком)
- ▶ Контролируйте величину крена с помощью удлинителя румпеля.

На фото — фрагмент из кинограммы поворота оверштаг в исполнении Дениса Карпака, момент встав-

вания в лодке с одновременным добром гика-шкота. Обратите внимание на положение левой стопы спортсмена, она сразу заведена под откреночный ремень.



На следующем фото — Джорджио Погги выполняет завершающую фазу поворота, одна рука ставит шкот в стопор на борту, другая продолжает управлять лодкой «из-за спины».



Итак, такая техника поворота оверштаг позволяет достичь двух важных вещей:

1. быстрый добор паруса (хлопок) дает возможность не терять высоты во время поворота
2. вставание с одновременным добром шкота позволяет добрать гик к палубе, используя по сути только мышцы ног. Это гораздо лучше, чем наполнять парус ветром за счет уваливания, затем лодка закрепится, а потом вы ее открените и будете добирать шкот с помощью рук, которые устанут намного быстрее!

В более легкий ветер используется немного другая техника, поскольку гик расположен выше и не лежит на палубе — это «поворот перекатом». В этом случае рулевой обычно сидит на внутреннем краешке палубы. Когда румпель отдается на подветер и лодка пошла на приведение рекомендуется слегка подбросить гика-шкот и откренить лодку на ветер (сделать мах гротом). Когда гик подойдет ближе к ДП, рулевой должен поднырнуть под гик и в этот момент нырка

гика-шкот должен быть потравлен. На новом галсе гика-шкот должен быть добран в соответствии с силой ветра. Необходимо заметить еще важный момент, что финнисты с большим весом могут даже добиться большего вращения в момент поворота, чем более легкие.

Вы узнаете, что сделали хороший поворот по тому, как лодка «выстрелит» после поворота ровно и с ходом. Разбейте поворот на маленькие компоненты и старайтесь визуализировать себе каждое движение во время поворота — где вы и лодка должны быть в каждый конкретный момент. Потом практикуйте каждую компоненту до тех пор, пока поворот не будет проходить свободно и гладко. Описанные выше элементы техники направлены на то, чтобы поддержать скорость лодки во время поворота, это особенно важно на волнении, когда плохой поворот может полностью остановить лодку.

ТОНКОСТИ УПРАВЛЕНИЯ

РУЛЕНИЕ БЕЗ РУЛЯ

Перо руля — это вообще-то наиболее, скажем так, проблемный способ управления яхтой, поскольку поворачивая руль, вы включаете тормоз. Вместо этого надо пытаться использовать парус, шверт и крен, чтобы достичь того же эффекта — приведения или уваливания яхты. Руление в этом случае происходит более плавно и не сопровождается сопротивлением воды от пера руля.

Чтобы привести лодку:

- ✓ крен под ветер
- ✓ шкот добрать
- ✓ опустить максимально шверт
- ✓ Чтобы увалить лобку:
- ✓ крен на ветер
- ✓ шкот потравить
- ✓ поднять (немного) шверт

Эти техники работают, потому что вы используете силы, действующие на корпус лодки и парус, чтобы действовать управлению. В нормальном положении все силы сбалансированы, поскольку вы хотите двигаться по прямой. Как только вы измените соотношение сил, они начнут работать, чтобы повернуть лодку в одну или другую сторону.

УПРАВЛЕНИЕ НА МАЛОЙ СКОРОСТИ

В гонке бывают ситуации, когда существенно важно корректно управлять лодкой, двигаясь при этом на небольшой скорости. Например, в плотном старте при большом количестве лодок, когда у вас нет возможности действовать с тем размахом, как бы вам это

хотелось. Если вы хотите взять хороший старт в такой ситуации, вам надо уметь продвигаться среди других лодок в то место, куда вам надо и тогда, когда вам это надо! Это умение не приходит легко, а только с опытом и практикой. Далее разберем четыре базовых маневра, в которых вы должны достичь мастерства. Это — остановка, разгон, движение под ветер и движение на ветер.

ОСТАНОВКА

Если вы обнаружили, что подходите к стартовой линии слишком рано, то вам надо уметь остановить лодку и, возможно, отойти даже немного назад. Наилучший способ быстро остановить «Финн» — это шагнуть вперед, упереться и вынести гик на ветер так, чтобы грот наполнился ветром с обратной стороны. Не держите грот слишком долго, поскольку вы довольно быстро можете пойти назад — это последнее, что вы хотели бы сделать в момент плотного старта. Надо лишь остановить лодку и затем стоять на месте, используя руль и шкот. Будьте внимательны, чтобы не застрять на месте, поскольку затем вы действительно начнете двигаться назад и будет достаточно проблемно перейти к разгону.

РАЗГОН

Способность быстро разогнать лодку с места отличает хороших рулевых от остальной массы. Это означает, что вы можете:

- ▶ уйти со старта наиболее быстро
- ▶ быстро разогнать лодку после поворота
- ▶ лучше огибать марки дистанции

Если рулевой способен делать все это, добиваясь по сравнению с другими преимуществ в 1 корпус, то это даст ему большое преимущество (складываем 5 огибаний знаков, 10 поворотов оверштаг на лавировке, 3 поворота фордевинд = 38 длин корпусов = 171 метр!)

Таким образом, необходимо уметь ускорять лодку до максимальной скорости за минимальное время. Представим, что вы неподвижны и стоите практически в левентик. Закрените лодку под ветер, увалитесь (гребаните пару раз рулем резко на увал) и затем открените лодку на себя, добирая одновременно шкоты и приводясь к ветру. Эти движения должны вытолкнуть лодку вперед. Это примерно такое же действие, как и мах на ветер гротом в повороте перекатом.

Если вы застряли в положении против ветра и не можете повернуть лодку и начать движение быстро, то возьмите гика-шкот прямо у гика или прямо за сам гик и вытяните его на ветер. Нос лодки должен быстро соскользнуть под ветер, не забудьте положить руль от себя, так как у вас пойдет небольшой задний ход, затем бросайте шкот, добирайтесь и вперед.



На фото — Джорджио Погги выполняет маневр уваливания на старте гонки.

ДВИЖЕНИЕ ПОД ВЕТЕР

Возможно вам понадобится съехать немного на подветер, например, если вы вышли немного раньше на стартовую линию или за нее, и вам надо отработать назад, а времени на то, чтобы обогнуть концы линии и занять позицию снова уже нет. Сидение с потравленным гротом не поможет, рекомендуется поднять шверт. В этот момент вы начнете быстро дрейфовать по ветру. Держите шверт поднятым пока не решите, что вы пришли в нужную позицию. Подобным образом вы можете срейфовать перед стартом к наветренному концу стартовой линии (если, конечно, у вас с подветра нет соперников — прим. переводчика).

ДВИЖЕНИЕ НА ВЕТЕР

Легитимных способов заставить двигаться лодку на ветер нет, но это может быть сделано за счет двух быстрых поворотов оверштаг. Это реально требуется, например, чтобы занять или сохранить лучшую позицию на стартовой линии по отношению к подветренной лодке. Приведите резко лодку к ветру и, как только нос лодки пойдет на увал, тут же сделайте поворот обратно. Фокус и мастерство состоит в том, чтобы сделать эти маневры без движения лодки вперед. Это легко сделать на встречном течении, практически невозможно на попутном, и возможно делать с большой пользой для себя на спокойной воде.

ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ «ФИННОМ» НА ПОЛНЫХ КУРСАХ

Хожение на Финне по ветру в сильный бриз — это наверно самая большая награда и самое большое удовольствие из всех парусных удовольствий. Это возбуждение от власти над скоростью, это скольжение с волны с брызгами летящими над головой — это то, что надо испытать на себе, чтобы быть признанным

финнистом. Не смотря на то, что большинство гонок выигрываются или проигрываются на лавировках, необходимо сказать также, что проигрыш (или выигрыш) на полном курсе довольно трудно отыграть затем на лавировке. Скорость на полном курсе в основном зависит от концентрации и баланса в гонках в слабый ветер, но еще больше зависит от силы, техники и координации в сильный ветер.

БАЛАНС И РУЛЕНИЕ

Когда вы идете на Финне в лавировку в хороший бриз, энергичное руление достаточно часто необходимо, чтобы идти с максимальной скоростью. А вот когда вы идете полным курсом, обычно картина полностью противоположная, перо руля действует как тормоз каждый раз, когда вы его используете. Вы должны нацелиться на то, чтобы использовать руль так мало, как это только возможно, потому что как только вы его поворачиваете, вы тем самым снижаете скорость лодки. Вместо того чтобы крутить рулем, управляйте ею с помощью баланса (крен на ветер или под ветер) и постоянной работы с гика-шкотом. На лавировке лодка должна преимущественно идти на ровном киле, а на полном курсе она должна быть накрена на ветер на фордевинде и на подветер на бакштаге. Однако будьте осторожны с креном на подветер, любой порыв может заставить вас врасплох и доставить неприятные хлопоты.

Крените лодку, чтобы помогать рулению. «Финн» можно повернуть на привод или увалить и сделать поворот фордевинд даже быстрее, если использовать комбинацию из крена и работы шкотами. Понятно, что обойтись без руля совсем невозможно, но когда уж приходится им пользоваться на полном курсе, надо это делать нежно и плавно так, чтобы не гасить скорость. Одно финальное замечание, убедитесь, что во всей вашей рулевой системе нет никаких люфтов. Все части должны сопрягаться друг с другом плотно, чтобы лодка реагировала мгновенно на действия рулем, а не спустя даже доли секунд после. Также убедитесь, что ваши гика-шкоты имеют достаточную длину, чтобы вы могли потравить гик на угол до 100 градусов от ДП.

РАБОТА ШКОТАМИ

На полном курсе управлять гротом можно беря шкот напрямую с гика. Это дает гораздо большее чувство тяги паруса. Вы можете чувствовать даже самые легкие усиления и ослабления ветра или изменение направления ветра и реагировать на них гораздо быстрее. Но если ветер усиливается, то вы начнете испытывать трудности, удерживая грот в руке на одном шкоте. Поэтому имеются другие способы, как работать со шкотом, но не использовать при этом все три блока, добираясь через фут-блок.

Первый вариант — закрепите конец шкота в стопоре или же дайте проскользнуть всему шкоту вплоть до момента, когда стопорный узел на конце шкота упрется в фут-блок (этот вариант не применяется на галфинде). Вы можете работать тем концом шкота, который идет с блока на гике или же взять шкот от блока на погоне.

Второй вариант — возьмите шкот перед фут-блоком и работайте с ним напрямую от блока на гике.

В средний и сильный ветер работа с гротом через меньшее количество блоков дает преимущество при использовании пампинга, а пампинг, хоть и не всегда дозволенное, но самое эффективное средство для ускорения движения лодки на полном курсе. Однако хороший пампинг требует сил и хорошей физической формы, требует сильных рук и хорошей техники, чтобы иметь возможность делать это эффективно.

ОЧЕНЬ ЛЕГКИЙ ВЕТЕР

Для того чтобы идти с относительно высокой скоростью в слабый ветер необходимо максимально уменьшить смоченную поверхность корпуса. Вся поверхность, которая погружена в воду обуславливает трение и объем воды, который тащит за собой корпус. На бакштаге рекомендуется садиться достаточно далеко вперед, иногда даже перед погоном так, чтобы поднять область корпуса у транца над водой. В это же время дайте лодке крен. Это уменьшит всю площадь корпуса, имеющую контакт с водой. Все движения в лодке должны быть сведены к минимуму, поскольку каждое может вытряхнуть остатки ветра из грота. Такая экстремальная техника используется только в очень слабый ветер, когда ветер усиливается, вес тела переносится обратно назад, так чтобы перо руля было достаточно погружено в воду для эффективного управления лодкой. Устойчивый поток ветра, обтекающий парус — это обязательное условие для наличия хода в слабый ветер. Приводитесь до достаточно острого бакштага, чтобы набрать ход, затем можно постепенно уваливаться, но при этом надо сохранять крен под ветер, чтобы парус также сохранял свою форму.

Сводка по бакштагу в очень легкий ветер

- ▶ крен под ветер
- ▶ открытая задняя шкаторина
- ▶ сохраняйте покой в лодке
- ▶ минимальное натяжение гик-оттяжки
- ▶ используйте всю полноту паруса

На фордевинде шверт должен быть полностью поднят и немного опущен на бакштаге. Общее правило говорит, что шверт надо опускать на столько, чтобы лодка двигалась по прямой. Если шверт будет опущен недостаточно, то лодка будет соскальзывать вбок. Шверт

также дает смоченную поверхность и тянет воду, поэтому используйте его площадь и глубину минимально. Еще одна важная снасть — это завал-таль в виде резинового жгута, чтобы удерживать гик на подветренном борту. Без этой снасти лодка не может быть закреплена на ветер на фордевинде или на полном бакштаге, потому что гик будет падать под своей тяжестью обратно в ДП лодки.

В слабый ветер грот на полном курсе должен быть достаточно плоским с открытой задней шкаториной. Гик-оттяжка набита слегка или вовсе расправлена. Набитая гик-оттяжка закрое заднюю шкаторину и убьет скорость. Отпустите оттяжку галсового угла, чтобы увеличить пузо паруса в его нижней части, и постоянно работайте шкотами.

Сводка по фордевинду в очень легкий ветер

- ▶ шверт поднят полностью
- ▶ грот потравлен до 90 градусов к ДП
- ▶ вес тела переносим вперед
- ▶ рулим с помощью крена и работы шкотами
- ▶ гик-оттяжка едва набита
- ▶ завал-таль для удержания гика
- ▶ крен на ветер
- ▶ ищем ветер, чтобы выдувал форму паруса (иначе переходим на бакштаги — прим. переводчика)

СРЕДНИЙ ВЕТЕР

По мере усиления ветра необходимо начать добирать гик-оттяжку, чтобы задняя шкаторина не вываливалась за мачту. Если это допустить, то возникает момент сил, способных перевернуть лодку через наветренный борт. Однако если этот момент контролировать, то эта техника в сочетании с ходом в увал (обратный бакштаг) может давать высокую скорость. Для хождения обратным бакштагом необходимо иметь достаточный твист грота. Ослабляйте гик-оттяжку, чтобы увеличить твист задней шкаторины, и она смогла бы больше выйти подветер, когда идете обратным бакштагом и наоборот, добирайте, чтобы уменьшить твист и вернуть шкаторину назад, когда приводитесь до бакштага.

На полном курсе мачта оказывает негативное влияние на аэродинамику паруса, делая хождение обратным бакштагом для Финна с его вооружением типа кэт даже эффективнее, чем хождение в бакштаг и, уж тем более чем в чистый фордевинд. Когда «Финн» идет обратным бакштагом, ветер заходит в парус со стороны задней шкаторины грота, поэтому закрытая задняя шкаторина — это барьер на входе ветра в парус. Чтобы полностью использовать преимущества хода в обратный бакштаг, гика-шкоты должны быть достаточной длины, чтобы дать возможность гикну расправиться

на угол до 100 градусов от ДП (чтобы добавить им длины травите погон до борта).

Сводка по фордевинду в средний ветер

- ▶ шверт поднят
- ▶ гик-оттяжка слегка набита
- ▶ гик потравлен на 90 градусов
- ▶ шкот берем напрямую с гика
- ▶ крен на ветер

В средний ветер на полном курсе необходимо сдвигаться больше назад, чтобы улучшить управляемость лодки и поднять нос выше из воды (особенно важно, когда ветра достаточно для начала глиссирования). Парус нужно слегка уплотнить, иначе лодку будет сложно контролировать. Набивание гик-оттяжки без уплотнения паруса приведет к закрытию задней шкаторины грота, что в свою очередь приведет к излишней приводимости лодки к ветру. Это устраняется за счет уплотнения нижней части грота так, чтобы задняя шкаторина открылась. Также шверт должен быть слегка опущен, чтобы придать лодке большей стабильности на курсе фордевинд и не проскальзывать вбок на бакштаге. Гика-шкот требует постоянной работы. Травите его пока грот не начнет слегка заплоскиваться и затем добирайте, пока подветренные колдунчики не покажут, что грот перебран, затем опять травите до легкого заплоскивания передней шкаторины и так все время.

Сводка по бакштагу в средний ветер

- ▶ постоянно отрабатывайте порывы ветра и волны
- ▶ доберите гик-оттяжку, чтобы грот работал равномерно по всей высоте
- ▶ сидите дальше назад, чтобы поднять нос
- ▶ небольшое натяжение на оттяжках шкотового и галсового углов
- ▶ держите лодку на ровном киле

НАСТРОЙКА ФОРМЫ ГРОТА НА БАКШТАГ

Фундаментальное требование для успешного хода в бакштаг — это одинаковый угол атаки паруса к ветру в районе передней шкаторины. Отрегулируйте полноту и профиль грота в соответствии с ветровыми условиями и затем доберите гик-оттяжку на столько, чтобы колдунчики на передней шкаторине работали синхронно. Если ветер слабеет, то будет меньше усилий на переднюю шкаторину, она закроется и парус будет работать хуже. Ослабьте гик-оттяжку, пока колдунчики не начнут опять работать все вместе. Если ветер усиливается, давление на переднюю шкаторину увеличится, твист увеличится. В результате передняя шкаторина не будет работать равномерно



по всей высоте. Добейте гик-оттяжку, чтобы привести грот в нужное состояние — прикрытая задняя шкаторина и выпрямленная передняя. Если вы не добрали гик-оттяжку — это будет видно по заплоскиванию передней шкаторины, а если переберете, колдуны на задней шкаторине будут выглядеть безжизненными и не будут развеваться в потоке сходящего с грота воздуха. Таким образом видно, что на попутном курсе, проходимом в бакштаг, гик-оттяжкой надо работать постоянно, почти так же как и гика-шкотом для того, чтобы сохранять оптимальную форму грота.

ПРИОРИТЕТЫ НА КУРСЕ БАКШТАГ

- ▶ лодка должна быть в балансе (не приводиться и не уваливаться), чтобы минимизировать руление и дрейф
- ▶ постоянная работа со шкотом в соответствии с изменениями направления ветра
- ▶ настройка грота — ровная передняя шкаторина, задняя отвечает за силу тяги
- ▶ настройка грота на порывах и затишьях с помощью гик-оттяжки и шкота
- ▶ предпочтительны чистый ветер и свободное пространство, чтобы реализовать стратегию

ВОЛНЫ

Не вызывает никаких сомнений, что рулевой, способный использовать волны на пользу может иметь большое преимущество перед теми, кто этого делать не может. В основе своей эта техника содержит наблюдение за подходящей сзади волной, управление лодкой с помощью шкота, баланса и немного рулем чтобы поймать волну, затем скольжение (серфинг) с волны вниз, потеря ее, и затем поиск и посадка на новую вол-

ну. Стремитесь всегда быть в ложбине между волнами и вы будете катиться с волны. Если вы будете стремиться к гребню волны, то вы всегда будете взбираться на холм, а это будет вас тормозить. Когда оседлаете волну, рулите в самую нижнюю точку, которую только видите, так вы будете дольше катиться вниз с волны. Если ветра достаточно много вы возможно начнете утыкаться носом вопереди идущую волну. Приводитесь или уваливайтесь и садитесь на новую волну прежде, чем вы воткнетесь в волну впереди себя. Втыкание в волну не только снизит значительно вашу скорость, но у вас появляется значительный риск брочинга (неконтролируемого приведения). Если ветер не столь силен, чтобы дать возможность идти со скоростью волн, то волны вас будут догонять, гребни волн будут проходить под корпусом лодки. В момент подхода волны под корму делайте мощный пампинг (максимум 3 маха гротом на 1 порыв или 1 волну), чтобы ускориться и сохранить позицию на волне так долго, как это только возможно, направляйте нос лодки в самую нижнюю точку воды вокруг вас, таким образом вы всегда будете двигаться быстро. Когда вы сойдете с волны, приводитесь и ищите следующую волну, на которую можно сесть и прокатиться, и на ней уваливайтесь, делая опять пампинг, чтобы начать серфинг.

ПОЛНЫЙ КУРС В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР

Управление «Финном» на полном курсе в сильный ветер требует сильных рук и быстрых отработанных рефлексов. Ваша первая задача — не давать носу лодки зарываться в волну, потому что это не только снижает скорость, но и приводит к высокому риску опрокидывания и это бывает тем зрелищнее, чем более полным курсом вы шли. Поэтому смещайтесь достаточно сильно назад, чтобы поднять нос лодки. Работайте со шко-

тами постоянно, либо от гика, либо даже из фут-блока, поскольку это дает лучшее положение для тела — вас не может вытащить из лодки порывом ветра, а может только втащить в нее.

Порывы ветра необходимо отрабатывать следующим образом. На бакштаге на порывах надо уваливаться, чтобы дольше оставаться в области сильного ветра, на затишье приводитесь и ищите следующий подходящий порыв.

На фордевинде стоит приводиться на шквалах, чтобы лодка перешла в режим глиссирования и уваливаться на ослаблениях. Однако в условиях близких к борьбе за выживание стоит наоборот уваливаться на сильных порывах, чтобы уменьшить крен и легче контролировать лодку и немного приводиться, когда становится возможным перевести лодку в режим глиссирования, идя на ровном киле.

Сводка по фордевинду в сильный ветер

- ▶ сохраняйте грот достаточно плоским
- ▶ поднимайте шверт наполовину
- ▶ сидеть больше назад
- ▶ набивать гик-оттяжку, но не настолько, чтобы упереться гиком в волну
- ▶ отпускать гик-оттяжку во время поворота фордевинд

Потравленная гик-оттяжка и плоский грот — критически важные факторы для успешного поворота фордевинд в сильный ветер. При такой настройке гик уходит выше вашей головы и на нем становятся



Фотография: Jonathan Haare

меньше усилия. Также старайтесь быть осторожным с добиванием гик-оттяжки на бакштаге. Порыв может закрутить вас на столько, что гик упрется в воду с подветра и лодка перевернется. Возможно в каких-то других классах яхт весом тела и можно выдернуть гик из воды, но на «Финне» это практически невозможно. Поэтому старайтесь держать лодку на ровном киле или же с легким креном на ветер и травите слегка гик-оттяжку, если видите, что гик начинает цеплять воду. Волны, разумеется, только усложняют ситуацию и надо различать, когда лодка кренится в ритме с проходящей волной, а когда из-за неправильного положения гик-оттяжки и шкотов.

Решение о том, на сколько надо выбрать шверт — принимается индивидуально. Грубая ориентировка — угол шверта на уровне колодца. Опускание больше обычно уже излишне, а меньше делает лодку плохо контролируемой на волне и порывах, но вы можете опускать меньше шверт, если вы уверенно контролируете лодку.

СКОРОСТЬ НА ПОЛНОМ КУРСЕ

На лавировке та лодка приходит первой на знак, рулевой которой лучше отработал заходы ветра, учел течение и т.д., говоря короче, прошел наименьшее расстояние, какое только возможно. На полном курсе скорость лодки имеет большее значение, чем расстояние, которое надо пройти. Всегда стремитесь идти по свободной воде и чистому ветру. Битая волна и прикрытый ветер драматически влияют на скорость, поэтому старайтесь прокладывать маршрут в стороне от других лодок и препятствий. Возможно это будет достаточно кружной маршрут к нижней марке, но если вам удастся поддерживать на нем высокую скорость, в то время как другие будут идти со скоростью половины от возможной, вы обязательно окажетесь у нижней марки быстрее.

На постоянном по направлению ветре всегда пытайтесь увеличить тягу паруса, травя гик-оттяжку и уваливаясь до обратного бакштага, поднимая шверт и уменьшая площадь смоченной поверхности. А вот на изменчивом по направлению ветре хождение обратным бакштагом может оказаться более медленным, поскольку лодка будет стремиться сделать поворот фордевинд и понадобится больше работать рулем, чтобы удерживать ее на курсе. Поэтому лучше подобрать гик-оттяжку и идти чистыми бакштагами, поддерживая максимум тяги на гроте.

ПРОДВИНУТОЕ УПРАВЛЕНИЕ «ФИННОМ» НА ПОЛНЫХ КУРСАХ

В настоящем руководстве излагался набор достаточно очевидных техник, применение которых позволяет рулевым, ходящим в середине флота, получить больше шансов на выигрыш. Чековая книжка не нуж-



Фотография: Jonathan Haare

на, нужен только энтузиазм работать со своей лодкой, мачтой и пером руля. Однако есть еще несколько деталей на которых стоит задержаться, например — аденозинтрифосфат (АТФ).

Лавировка связана с большими нагрузками на ноги, на верхней марке наступает небольшое расслабление, но далее могут следовать нагрузки на ноги и руки на полном курсе, поскольку необходимо работать с волнами, делать пампинг и работать с силой до самой нижней марки. Делая все это можно и запыхаться.

ЭНЕРГИЯ

Проще говоря, чтобы ваши мышцы нормально работали, необходима поддержка АТФ (АТФ — это нуклеотид, который играет исключительно важную роль в обмене энергии и веществ в организмах, в первую очередь это соединение известно как универсальный источник энергии для всех биохимических процессов, протекающих в живых системах), который обеспечивает сокращение ваших мускульных волокон. Чтобы организм продуцировал АТФ в достаточном количестве, необходимо наличие в крови глюкозы и большого количества кислорода. Если мышцы испытывают недостаток кислорода, то организм начинает тратить больше глюкозы, извлекая сахар из крови. Далее в мышцах начинает образовываться молочная кислота, которая не только становится причиной боли и судорог в мышцах, но и заставляет работать вашу печень, чтобы вывести токсины из организма, поэтому вы истощаетесь еще быстрее. Есть простое средство, чтобы избежать этих проблем в гонке. Вам нужны большие легкие и сильное сердце, чтобы получать больше кислорода и толкать его быстро к мускулам. Забудьте таблетки с глюкозой, она поступит в мышцы

слишком поздно, а лучше дышите глубоко и равномерно — это ваш единственный шанс. К счастью это возможно — расширить ваши легкие. Бег, плавание, езда на велосипеде, танцы и все подобное, что повышает ваш пульс на 15 минут или больше в день — применимо в этом случае.

Чтобы реально идти быстро на полном курсе вы должны быть мобильны, работать шкотами напрямую с гика или через один блок, затем иметь достаточное спокойствие, чтобы обогнуть четко нижнюю марку и встать на правильный галс на следующую лавировку. Это все требует хорошей физической формы. Этот аспект хождения под парусом на «Финне» не может быть легко выброшен из головы, если вы хотите делать это лучше.

УПРАВЛЕНИЕ НА ПОЛНОМ КУРСЕ

Румпель — это конечно серьезный инструмент для работы. Но вообще-то было бы неплохо от него избавиться! Используемый плохо он в ответе за многие проигранные гонки и потерянные места гораздо больше, чем многие другие части лодки. Причина этому то, перо руля становится супер-тормозом при грубом и неправильном обращении с ним. Руль должен использоваться в сочетании со всеми другим элементами, способными поворачивать лодку. Имеется в виду крен на ветер в сочетании с отклонением назад корпуса, чтобы увалить лодку и крен подветер с отклонением корпуса вперед для приведения. В это же время надо соответственно работать с гика-шкотом — травить на уваливании и добирать на приведении.

Если вы имеете сильное ощущение наветренного руля, то это может быть, потому что грот вы чуть перебрали, идете с креном подветер, не открениваете, или шверт опущен слишком низко. В любом случае,



излишний наветренный руль тормозит лодку, вы пропускаете волны не обруливая их, лодка позже выходит на глиссирование и, постепенно, вы отстаёте от других лодок. Если есть сомнения, что это именно так, давайте их разрешать. Управляйте своей парусной яхтой!

Безусловно, руль реально нужен в какой-то степени на полном курсе, но в разумной мере в соответствии с ветром и волнением. В легкий ветер на руле не должно быть никаких усилий — добейтесь нейтрального руля, перо должно обтекаться равномерно с обеих сторон. Чтобы достичь этого, добейтесь настройками лодки такого состояния, чтобы на ровном киле вы могли держать удлинитель румпеля лишь кончиками пальцев и сохранять при этом одно положение корпуса. Если вам надо двинуться, сделайте это постепенно. Двигайтесь в лодке плавно, исключая какие-то тактические ситуации. Если надо посмотреть вокруг, поверните только голову, а не все тело или вы собьёте лодку с хода.

В средний бриз, но еще до того, как можно глиссировать или делать серфинг с волны, небольшие волны будут стучаться в корпус и перо руля. В этом случае надо дать рулю немного вилять в изменчивом потоке воды, удлинитель румпеля колеблется с амплитудой на 2–3 см в каждую сторону от средней позиции. Снова повторим, ведите лодку с помощью крена, чтобы удерживать ее на курсе, и меняйте курс с помощью всех трех компонент управления: парус, крен и руль.

В сильный ветер правильное руление особенно критически важно: порывы бросают лодку на привод, волны встают перед носом лодки. Ключ к успеху — упреждение! Потравите грот и дайте крен на ветер, если надо увалить под пришедший порыв. Отклоняйтесь назад, когда встречаете большую волну, пытающуюся превратить вашу лодку в субмарину. Только

не сидите как истукан, двигайтесь в лодке и сохраняйте ее в балансе. В затишьях поднимайте взгляд и крутите головой в поисках темных пятен на воде, они показывают порывы.

ТЕХНИКА НА ВОЛНЕНИИ

Перед тем как удачно поймать волну и выйти на глиссирование необходимо минимально работать рулем (можно сказать и по другому — на руле не должно быть никаких усилий). Преимущество от быстрого выхода на глиссирование может быть не достигнуто, если тормозить лодку пером руля. Держите это постоянно в голове. На высокой скорости шверт обычно является причиной приведения лодки к ветру и соответственно возникновения крена, поэтому поднимите его практически до конца. Идея в том, чтобы идти большей частью во впадине между волн, чтобы лодка все время соскальзывала вниз с волны. Лодку при этом нужно держать на ровном киле, а рулевой должен постоянно работать шкотами и отклонять корпус наружу или внутрь лодки. Помните, на высокой скорости большое перо руля «Финна» может оказать драматическое влияние на курс лодки, поэтому работайте им плавно. Глиссирование на скате волны довольно часто приводит к рискованным ситуациям. Чтобы сократить опасность слегка приведите, доберитесь и отклонитесь назад, помогая носу лодки подняться и уклониться от масс воды, которые вы догоняете. Затем ищите новую возможность начать глиссировать снова.

Для некоторых финнистов пампинг представляется чем-то запрещенным, однако, это факт жизни на всех многонациональных акваториях все топ-рулевые используют эту технику, как только позволяют правила. Поэтому мы все должны научиться использовать эту технику эффективно (заметим только,

что плохой пампинг может наделать больше вреда, чем принести пользы). До трех рывков шкотом можно и нужно делать, когда нос лодки оказывается на гребне уходящей волны, и в это же время смещайтесь всем телом вперед, чтобы бросить нос лодки в ложбину, подбирайте шкот в соответствии с выросшей скоростью лодки и смещайтесь немного назад чтобы сохранить нос лодки над водой. Если вы глиссируете с громадными пластами воды, поднимающимися от носа лодки до половины высоты мачты, то вам надо пересечь дальше назад!

Поддерживайте скольжение так долго, как это возможно, важно больше практиковать это в правильных условиях. Метод продления содержит в себе мягкий слалом вокруг линии спуска по ветру между большими волнами опять же в комбинации с управлением креном, шкотами и рулем. В условиях короткой и битой волны пробуйте проходить волны приводясь или уваливаясь, но всегда уходите от прочь от более высоких волн, идущих перед вашей волной. В этом случае, когда серфинг закончиться вы не сможете забраться на стену воды, а будете вынуждены отворачивать, гик упрется в воду и оверкиль! Даже если вы слегка побаиваетесь, старайтесь поддерживать агрессивный ход и использовать элементы, описанные выше — не валяйте дурака. Если же, однако, вы достаточно устали, отпустите гик-оттяжку, опустите больше шверт, садитесь прямо на заднюю палубу, доберите шкот, и рулите, чтобы сохранить мачту в вертикальном положении. Если лодка кренится на вас — руль от себя на привод, руль на себя, если лодку приводит на ветер.

Существенный объем практики поможет вам прогрессировать с технической точки зрения, а хорошая физическая форма и гибкость важны для того, чтобы дольше сохранять активное движение.

ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД НА «ФИННЕ»

Фордевинд на «Финне» относится к тому виду маневров, который требует практики и легко совершенствуется с практикой. Однако, очень важно визуально представлять себе, что вы хотите добиться во время поворота, где вы должны быть в лодке и что нужно делать всякий раз в перед поворотом, во время поворота и после поворота. Как вы заходите в поворот и как вы выходите из поворота, является, возможно, более важным, чем сам поворот, поскольку именно в эти моменты ошибки делаются наиболее часто. Существует несколько техник для осуществления поворота фордевинд, выберите одну из них комфортную для себя и делайте ее уверенно в любых условиях.

ПОДГОТОВКА

Некоторые аспекты техники подходят ко всем техникам поворота фордевинд. Главная идея — проде-

лать поворот так, чтобы лодка не потеряла скорости, сделать это, плавно и спокойно с минимумом суеты. Чтобы дать себе достаточно места под гиком, гик-оттяжка должна быть достаточно ослаблена. В сильный ветер это особенно важно, так как надо подобрать гик так, чтобы задняя шкаторина грота не выходила за мачту. Набитая оттяжка гика даст вам большее ускорение после поворота, но надо остерегаться низкого гика. Потравленная оттяжка даст возможность сделать поворот более безопасно, но не даст возможность хорошо разогнаться после переброски грота из-за того, что задняя шкаторина грота будет открыта. Положение шверта должно отвечать следующему компромиссу — опущен слишком много, так, что лодка может «споткнуться» и перевернуться на повороте и опущен слишком мало, так, что лодка проскальзывает вбок. В целом устанавливайте шверт в позицию, когда его угол задний угол слегка поднимается над швертовым колодецом. Это дает примерно 10 дюймов (25 см) шверта под лодкой. Гика-шкоты должны свободно проходить в блоках, не цепляться за дельные вещи и пр. в лодке, не должны скручиваться и застревать в блоках.

КОГДА ДЕЛАТЬ ПОВОРОТ

Если у вас есть достаточно времени, то есть только один самый правильный момент для поворота фордевинд в сильный ветер. Делайте поворот в тот самый момент, когда лодка идет с наибольшей скоростью с самой большой волны, которую вы поймали. В этот момент можно быть уверенным, что на гроте имеется наименьшее давление и его будет легко перебросить на другую сторону. Также, когда гик перейдет на новую подветренную сторону, на нем будет немного тяги (помним, что вы еще скользите вниз с волны), и лодку будет легко контролировать пока вы будете занимать позицию в копите на новом галсе. На действительно большой волне вы даже обнаружите, что гик будет сопротивляться перейти на другую сторону лодки и парус какое-то время будет заполаскивать в ДП. Это происходит потому, что вы обгоняете ветер, скользая достаточно быстро с волны. В этом случае наблюдайте, когда лодка начнет замедляться и удостоверьтесь, что гик будет переброшен именно на ту сторону, куда вы хотели.

УПРАВЛЕНИЕ РУЛЕМ

Управление рулем — очень важная часть поворота фордевинд. В сильный ветер то, как вы управляете рулем на входе и выходе из поворота, определяет, насколько успешным будет поворот, то есть буквально перевернетесь вы или нет. Вы должны управлять лодкой уверенно в момент поворота. Не стесняться и не отступать — именно нерешительность неизменно является причиной перевертывания на повороте фордевинд в ветреную погоду или значительной потери ско-

рости в легкий ветер. Теперь главное — достаточно часто стоит рулить в повороте так, чтобы прочертить на воде след в виде латинской буквы S — уваливайтесь достаточно на поворот, и в момент переброски грота снова уваливайтесь, чтобы восстановить свой первоначальный курс.

СПОСОБЫ ПОВОРОТА

Существует два принципиально разных способа делать поворот фордевинд. В одном способе вы располагаетесь лицом к гик, когда он проходит линию ветра над вами, а в другом — вы располагаетесь спиной к нему. Способ, которым вы воспользуетесь, может меняться в зависимости от обстоятельств, в которых вы находитесь, хотя в принципе лучше освоить один способ и быть в нем отличником. Возможно, однако, вы иногда будете вынуждены сменить способ, на пример в очень ветреную погоду в экстренный поворот, чтобы избежать другой лодки или препятствия.

ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД ЛИЦОМ К ГИКУ

Если вы работаете шкотом через фут-блок, не напрямую с гика, тогда во время поворота возьмите как минимум один конец с гика, а лучше возьмите в руку все шкоты, идущие с гика, чтобы перекинуть гик. Не пытайтесь сделать поворот коротким рывком через фут-блок (исключая такие ветровые условия, когда вы заняты выживанием). Дело в том, что потребуются довольно длительное время, чтобы гик среагировал на ваш рывок, взятие шкотов напрямую от гика дает гораздо более точную реакцию на действие, это более надежно.

В легкий ветер, когда фордевинд делается с бакштага на бакштаг, лодка может быть закреплена на ветер так, чтобы гик начал падать вниз. В тот момент, когда гик пересечет линию ветра, закрепите лодку в другую, ставшую наветренной сторону. Если ветер усиливается, то лучше все время вести лодку вовремя поворота на ровном киле. Важно стараться потянуть грот в тот момент, когда ветер дует в подветренную четверть. Соответственно, техника такова:

- ▶ слегка доберитесь, ослабьте гик-оттяжку, и переложите удлинитель румпеля в противоположную от себя сторону;
- ▶ уваливайтесь, пока ветер не будет направлен в подветренную четверть;
- ▶ возьмите шкоты напрямую от гика, рваните гик уверенно на себя, так сильно, как только позволяет ваша рука;
- ▶ как только гик пройдет над головой, сделайте шаг поперек лодки той ногой, которая была ближе к корме, встав при этом в лодке лицом вперед;

- ▶ удлинитель румпеля окажется у вас за спиной, в этот момент надо четко отруливать в противоход тому, куда стремится лодка. Обычно лодка пытается продолжить циркуляцию и привести к ветру, в этом случае надо достаточно резко дать рулем на увал, чтобы это предотвратить (2-я половина буквы S);
- ▶ когда лодка пошла устойчиво по прямой, бросьте удлинитель на борт или сядьте на него, поменяйте руку, которая держит шкот и возьмите удлинитель свободной рукой (в легкий ветер смена рук может быть произведена стоя, сразу после переброски гика);
- ▶ доберите гик-оттяжку, потравите шкот и настройтесь на новом курсе.

Главное преимущество данного метода состоит в том, что вы можете видеть, когда гик идет на вас и рассчитывать свои движения более точно.

ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД СПИНОЙ К ГИКУ

Этот метод сильно отличается от того, что был только что описан. Вы сначала меняете руки на шкотах и удлинителе румпеля до того, как начинаете поворот фордевинд. Это дает возможность идти сразу в удобной позиции после поворота. Как результат — ваша скорость на повороте может быть выше. Гик оттяжка и шкот регулируется также, как и в предыдущем случае.

- ▶ отпустив удлинитель румпеля, повернитесь спиной к гик и возьмите удлинитель рукой, которая стала ближе к корме, сохраняйте удлинитель румпеля на текущей наветренной стороне лодке
- ▶ рукой, которая ближе к носу возьмитесь за шкоты
- ▶ потяните шкоты и поднырните под гиком, который должен перебраться на бругую сторону
- ▶ разверните удлинитель румпеля сразу после того, как пройдет гик
- ▶ двигайтесь спиной вперед, чтобы сесть на палубу
- ▶ настройтесь на новом курсе

Из описанной последовательности понятно, что как только гик пройдет над вашей головой вы можете эффективно завершать маневр. Все, что вы должны делать — это сидеть и точно вести лодку. Эта техника поворота иногда называется «поворот эксперта» из-за того, что выглядит более ясной и дает лучший результат. Однако на самом деле эта техника намного труднее в исполнении и может принести много проблем в ветреную погоду, потому что лодка идти на ровном киле в течение всего того времени, пока вы расположены в лодке лицом в обратную сторону и не можете сидеть на палубе. В этой технике легче допустить ошибку и затем гораздо тяжелее из нее вырваться, поскольку ваши руки могут оказаться перекрещены. Но практика — залог успеха!



НАСТРОЙКИ ФИНА НА РАЗНЫЕ УСЛОВИЯ

Автором нижеследующих коротких сводок является Стюарт Чилдерлей (Stuart Childerley), они сделаны в 1988 году. Помните, что важны не абсолютные цифры, а понимание того, зачем и почему это делается.

НАСТРОЙКА НА СЛАБЫЙ ВЕТЕР

- ▶ Завал мачты 6.76 м. Эта величина варьируется на разных лодках, но дает отправную точку.
- ▶ Работаете постоянно с гика шкотом, чтобы менять натяжение задней шкаторины. Выход из задней шкаторины должен быть параллелен ДП, но пытайтесь прогнуть мачту, чтобы была острота хода (слегка добейте гик-оттяжку — прим. переводчика).
- ▶ Оттяжка шкотового угла — примерно 4" (10 см.) от задней марке на гике.
- ▶ Подстройте галсовый угол так, чтобы парус хорошо стоял.
- ▶ Не используйте оттяжку Кэнингхэма.
- ▶ Немного добивайте гик-оттяжку на полных курсах.
- ▶ Резиновая завал-таль сильно натянута.
- ▶ Вес тела — близко к погону.
- ▶ Очень аккуратно с движениями рулем.
- ▶ На полном курсе шверт полностью поднят или если опущен, то совсем немного.

НАСТРОЙКА НА СРЕДНИЙ ВЕТЕР

- ▶ Завал мачты 6.78 м. (топ мачты — вперед)
- ▶ Натяжение гика шкота и положение погона так, чтобы конец гика ложился на заднюю палубу в районе ее кромки.
- ▶ Оттяжка шкотового угла немного добрана.

- ▶ Галсовый угол около мачты.
- ▶ Иногда используйте оттяжку Кэнингхэма.
- ▶ Добивайте гик-оттяжку на полных курсах, чтобы увеличить тягу грота.
- ▶ Вес тела — назад от погона.
- ▶ Рулите активно на короткой волне и ведите лодку на ровном киле.
- ▶ На полном курсе шверт немного опущен.

НАСТРОЙКА НА СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР

- ▶ Травим погон, но постоянно с ним работаем.
- ▶ Галсовый угол вплотную к мачте.
- ▶ Оттяжка шкотового угла добрана до марки.
- ▶ Используйте оттяжку Кэнингхэма по месту.
- ▶ Гик-оттяжка добрана на полном курсе, но не забывайте отпускать на повороте фордевинд!
- ▶ Активно работайте рулем.
- ▶ Вес тела назад, чтобы предотвратить зарывание носа лодки в волну.
- ▶ На полном курсе шверт опущен немного больше.
- ▶ Радуйтесь и гордитесь — вот как вы можете!

ИДЕМ В ГОНКУ

Ну, вот лодка настроена. Все настройки, конечно, должны становиться еще более точными или меняться в соответствии с вашим весом, корпусом лодки, выбранной мачтой и парусом так, чтобы лодка шла, как по рельсам. Теперь вы знаете, как этого можно добиться. Все, что вы должны сделать теперь — это выйти на воду на «Финне» и проделать достаточно большой объем работы, который называется никак иначе как парусный спорт. ■

КАК ВЫЖИТЬ НА «ФИННЕ» В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР

Автор: Питер Могилла / Перевод: Мария Абашкина

В журнале FINNLOG в основном публикуются статьи, написанные экспертами для экспертов. А интересы новичков в классе «Финн» не принимаются в расчет. Но эта статья написана для тех, кто только начинает ходить на «Финне». Возможно, эксперты встретят эту публикацию с сочувственной улыбкой и не согласятся с некоторыми утверждениями, но новички с удовольствием прочитают о том, о чем не имели смелости или возможности спросить. Я постараюсь рассказать, как последние 20 лет я ходил на «Финне», при скорости ветра более 5 баллов по шкале Бофорта. И если ваша основная задача — дойти до финиша и не перевернуться, то, надеюсь, эта статья поможет, но вы должны понимать, что ради безопасности вам придется пожертвовать скоростью.

1. ПОДГОТОВКА ЛОДКИ В НАЧАЛЕ СЕЗОНА

Для того, чтобы действовать правильно в ситуации, которая возникает за несколько секунд до того, как ваша яхта перевернется, надо принять некоторые меры предосторожности. На современных «Финнах» многое сделано в этом направлении, но вряд ли найдется лодка, на которой ничего нельзя было бы усовершенствовать. Производители, строящие лодки, думают, прежде всего, о скорости, рассчитывая, что вес гонщика, который ей управляет, будет около 85 кг. Но если вы новичок и весите 70 или 75 кг, вам наверняка захочется кое-что изменить.

Правила требуют, чтобы на лодке было 4 бака плавучести. Если у вас есть возможность выбирать,

то разместите их под носом и кормой, и не загружайте борта. Мачта должна быть хорошо закреплена в пяртнерсе крепким шкертиком, таким образом, чтобы верхнее кольцо не могло выскочить из отверстия в палубе. Это важно не только после того, как яхта перевернется, но и в случае, если вы на буксире идете домой. Перо руля, румпель и удлинитель румпеля должны быть очень крепкими. Оковки не должны болтаться. Румпель должен подниматься кверху, и стопор рулевого устройства должен быть достаточно сильным, чтобы руль не выскочил и удерживал руль после того, как лодка перевернулась. Я предлагаю вам проверить болт крепления гика к мачте и стопор руля, дернув вверх крепление гика к мачте и рулевое устройство. Может быть, вам покажется, что это уже лишнее, но на самом деле при резком опрокидывании воздействие будет такое же. Если крепления вы-



держат эту пытку, то, даже если яхта перевернется, вы будете чувствовать себя спокойно. Стандартное крепление рулевого устройства «Финна» не слишком крепкое.

Резиновая оттяжка шверта также должна быть достаточно упругой, чтобы можно было поднять шверт, если лодка дрейфует вверх ногами. Сделайте отметку на шверте, обозначающую, что он полностью поднят. Очень важно, чтобы шкоты свободно двигались через три блока, для того, чтобы быстро добраться или потравиться на бакштаге или фордевинде. Нижний блок гика-шкота должен свободно вращаться вокруг своей оси в любом направлении и должен быть закреплен вертикально с помощью пружины, так же как и блок на погоне. Блок на гике также должен хорошо двигаться, но здесь пружина уже не нужна¹.

Трос оттяжки гика должен быть из стали и очень крепкий² — сечение троса должно быть более 30 мм², она должна легко добиваться и травиться, чтобы ее легко было контролировать. Соотношение верхней и нижней части рычага гик-оттяжки должно быть около 1:40. Стопора гик-оттяжки должны быть расположены как можно дальше назад, так чтобы вам не приходилось сильно выдвигаться вперед, чтобы работать с гик-оттяжкой, это даст возможность в исключительных случаях работать и с подветренным стопором. Я, например, предпочитаю располагаться в лодке за погонем, а не перед ним.

То же самое справедливо и для шверт-тали. Отличная работа гик-оттяжки и шверт-тали в критических ситуациях, если проводки к ним не расположены слишком близко друг к другу, может предотвратить опрокидывание. Еще я советую поставить специальные крепления на оттяжку шкотового угла на сильный ветер, так как в случае обрыва регулировки шкотового угла у вас могут возникнуть серьезные проблемы. В районе блока Каннингхэма на мачте поставьте стропу, не дающую выскочить лик-тросу паруса из мачты³.

2. ПОДГОТОВКА ПЕРЕД ГОНКОЙ

Завяжите на конце шкота узел-восьмерку, так чтобы гик не мог двигаться наружу более чем на 85° от центральной линии. Проверьте грота-шкот, чтобы вы могли быстро потравить грот, даже если мачта находится под водой, и вы не можете видеть шкот и стопор. Настройте проводку к блоку Каннингхэма, это облегчает вашу работу на бакштаге и фордевинде. Если знаки будут слева по левому борту, то концы веревок

¹ Пружину на блок погоне ставили, так как было запрещено правилами тех лет пампинговать за ходовой конец от гика, после отмены этого требования надобность в пружине отпала.

² Современные троса используют без применения стали, так как они превосходят стальные троса по прочности.

³ Чаще всего это происходит при огибании верхнего знака, при потравливании галсового угла и Каннингхэма.

гик-оттяжки и шверт-тали также должны быть выведены на левый борт, а оттяжки Каннингхэма — на правый борт. Если вы не сделаете этого, то вам придется перелезть на подветренную сторону в конце второго бакштага — и у вас появится еще одна возможность перевернуться — для того, чтобы освободить оттяжку и шверт-тали. Сделайте узлы — «восьмерки» на концах всех веревок, так чтобы они не выскакивали из стопоров и блоков, если вы не поставили шарики на концы веревок еще до начала сезона. Подготовьте буксировочный конец таким образом, чтобы вы могли добраться до середины мачты с буксировочным концом после опрокидывания. Если вы носите очки, соедините веревочкой дужки очков друг с другом, иначе какая-нибудь волна может их смыть. Закрепите ковш и весло. В сильный ветер я надеваю хоккейный шлем, и советую делать это вам, тогда, если у вас есть защита для головы, вы будете идти в лавировку или делать поворот фордевинд, не опасаясь ничего.



3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Теперь мы подошли к сути этой статьи — описание конкретных ситуаций, которые могут быть. Но для начала несколько определений.

Шверт: полностью опущен — будет обозначено, как 100%, полностью поднят (eagmarked видна в нормальной позиции) — 0%.

Гик: угол между центральной линией и гиком обозначен в градусах. Для «Финна» на фордевинде возможен угол 120°, но в сложных погодных условиях рекомендуется ограничение в 85°. Не забудьте на конце шкотов завязать «восьмерку».

Румпель: по аналогии с гиком расстояние между центральной линией и румпелем указано в градусах.

Гик-оттяжка: очень сильно добита — 100%, полностью потравлена — 0%.

Положение каретки погоне: на миделе — 0%, полностью ослабла — 100%.

4. ВО ВРЕМЯ ШТОРМА

Давайте начнем с техники, которая поможет выжить в условиях очень сильного ветра, без больших потерь. Все, что здесь описано, надо сделать до нача-



ла гонки или при необычно сильных грозových шквалах, короткой продолжительности, если вы решили подождать, пока все соперники не утонут или не сойдут с дистанции.

Шверт — 60%, гик-оттяжка — 50%, гик — 45°, перо руля — 30° на подветренную сторону, курс: полный бейдевинд около 60–70° против ветра. На самом деле ваш курс будет 90° к реальному ветру из-за сильного дрейфа. Пусть ваша яхта двигается, а не просто стоит на месте, иначе вы не сможете ее контролировать. Таким образом, даже новичок способен выжить при 8 баллах по шкале Бофорта. Если идет град, то используйте вместо шляпы черпак. Держитесь подальше от ваших соперников, они могут перевернуться перед вами, или лечь на вас парусом..

5. ЛАВИРОВКА

На лавировке на «Финне» проще и безопаснее всего идти до 6 или 7 баллов по шкале Бофорта. Положение каретки погона — 98%, для того, чтобы замедлить движение из стороны в сторону. Немного ослабьте шкоты, так чтобы гик находился выше на 6–8 см выше ограничителя шкота, чтобы не цеплять за воду и свободно работать. Ослабьте гик-оттяжку полностью, так у вас будет больше места, чтобы передвигаться под гиком, но убедитесь, что контролирующие веревки находятся в стопоре. Шверт — 100%, пока ветер не заходит независимо от его силы; до 90% или 80%, если ветер порывистый. Мягкая мачта в этих условиях — большое преимущество, особенно когда ее верхняя часть может гнуться в разные стороны. Располагайтесь на расстоянии около 60–80 см позади погона, так чтобы большая часть веса приходилась на широкую кормовую часть. Идите, сохраняя небольшую напряженность на руле. Если лодка имеет тенденцию уваливаться, позвольте ей немного увалиться, а затем приведите ее обратно на ветер. В штормовую погоду направление ветра и волны часто меняются. Поэтому будьте готовы идти двумя галсами по-разному. Если волны движутся навстречу, и если вам надо пересекать их под углом более 45°, сядьте ближе к корме и увалитесь еще больше. Если волны идут попутно вашему курсу, под углом менее 45°, подтяните немного каретку на погоне и наберите скорость, располагаясь на небольшом расстоянии от погона. Время от времени хорошенько смотрите через окно в парусе в обе стороны, чтобы или уступить, или потребовать дорогу. Независимо от права дороги часто лучше пройти позади соперника, а не делать перед ним поворот, рискуя столкнуться. Я рекомендую новичкам заказать окно в парусе, которое в задней части приблизительно выше, чем 40 см — и почти под прямым углом продолжает линию от блока Каннингхэма к задней шкаторине, а не параллельно нижней шкаторине. При сильном ветре через такое окно видно гораздо лучше, особенно если лодка постоянно кренится.

Пока вам не нужно неожиданно делать поворот из-за соперника, который идет правым галсом, отбросьте шкоты за ноги. И вы почувствуете себя комфортнее.

6. ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ

Время от времени на лавировке вам нужно сделать поворот, чтобы дойти до знака, или избежать столкновения, или просто перенести напряжение с одной на другую сторону для улучшения кровообращения. Ослабьте гик на 5 см, наберите скорость, дойдите до места, где нет сильного волнения. Переведите румпель на подветренную сторону, потравите шкоты на 1 метр, двигаясь под гиком, вы готовите румпель для следующего галса, затем перехватите шкоты в другую руку, снова схватите румпель, ноги под откреночным ремнем, вытянитесь назад, потяните шкот и расслабьтесь. Все это надо сделать в три раза быстрее, чем вы прочитали предыдущее предложение. Будем надеяться, что для этого маневра вы не забыли отпустить гик-оттяжку.

7. ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ КРУГОМ⁴

Специальная техника для сильного ветра, поворот, который делают между двумя бакштагами или на фордевинде для того, чтобы не крутить поворот фордевинд. Отрегулируйте шверт на 70–80%, гик-оттяжку — на 50%. Затем приведитесь к ветру и — что очень важно — в то же время подтяните шкот, чтобы поддерживать скорость. Если вы идете под углом 60–70° против ветра, резко сделайте поворот и снова увалитесь. Если вы делаете маневр на знаке, который огибаете бакштагом, пройдите знак на расстоянии 4–5 длин корпуса, если рядом есть другие яхты, то на расстоянии 6–7 длин корпуса, чтобы уже точно пройти ниже знака.

8. ОСТРЫЙ ГАЛФИНД — ПОЛНЫЙ БЕЙДЕВИНД

Если при сильном ветре вы идете под углом 60–100° к истинному ветру (50–70° к вымпельному ветру), то есть опасность перевернуться на подветренную сторону. Для того, чтобы безопасно идти в этом направлении, надо поднять шверт до 60 или даже 40%, так что вы могли подбирать шкоты и удерживать лодку на ровном киле. Гик-оттяжка добыта на 80%, каретка погона на 100%, если она работает там нормально и не трется о боковую часть палубы или расположена таким образом, что гик не касается лодки. Не допускайте того, чтобы гик рыл воду, садитесь ближе к корме в кокпите и наклоняйтесь назад. Двигайтесь прямо по курсу и контролируйте крен, добирая и потравливая шкоты, до тех пор, пока парус не начнет заполаскивать за мачтой. После того как лодка набрала хорошую скорость, она начинает глиссировать.

⁴ Называется поворот через корову.

Нужно, чтобы откреночные ремни, за которые вы цепляетесь ногами, надежно держали ваше тело, и чтобы вы могли двигать корпусом по кругу: наружу — назад — внутрь — вперед, в соответствии с увеличением и уменьшением скорости вымпельного ветра.



9. ПОЛНЫЙ БАКШТАГ

На курсе 80–160° к истинному ветру (60–140° к вымпельному ветру) при сильном ветре, опасность перевернуться на наветренную сторону составляет 60% и на подветренную — 40%. Задача на этом курсе — это избежать обе опасности. Установите гик-оттяжку на уровне 60%, шверт — 70%, расположитесь в кормовой части кокпита, ноги должны быть под откреночным ремнем. Старайтесь идти прямо по курсу, но контролируйте крен, перемещая вес тела и, главным образом, добывая и потравливая шкоты. Если лодка кренится на подветренную сторону — потравите шкот, если на наветренную — то доберите. Если гик начинает рыть воду, то увалитесь, но будьте готовы сразу же резко привести, так как на этом курсе существует большая опасность опрокинуться на наветренную сторону. Яхта имеет тенденцию ускоряться, может случиться, что рулевого может вынести за борт, если слишком сильно привести. Крепко держите шкоты, если пытаться удержать лодку одним рулем, то это приведет к тому, что он сломается. Если удастся удержаться пальцами за откреночный ремень, не сдавайтесь, прежде чем ваша мачта окажется под водой, доберите шкоты, приведите к ветру — и молитесь.

Для того чтобы не рисковать, идя этим курсом, было бы лучше пройти этот отрезок дистанции фордевиндом и крутым бакштагом. Если у вас хорошая гик-оттяжка, я считаю фордевинд безопаснее, чем полный бакштаг.

10. ФОРДЕВИНД

На этом курсе вы никогда не знаете, на какую сторону «Финн» опрокинется — наветренную или подветренную.

Самая безопасная техника на этом курсе: гик — 80°, шверт — 90°, вы располагаетесь на палубе ближе к корме, ваша ближняя к корме нога под подветренным откреночным ремнем. Румпель прижмите к бедру, чтобы рулить мягче, спокойнее. Идите прямо по ветру,



если это возможно, то крайне осмотрительно. Если лодка начинает крениться, контролируйте крен шкотами. Если кренится на подветренную сторону, то потравите шкоты и отклонитесь на наветренную сторону.

Если лодка будет отклоняться на корму, то доберите шкоты, немного приведите и наклонитесь к миделю. Если движение стабилизировалось, то потравите снова и двигайтесь прямо по ветру, чтобы ослабить давление на румпель. Всегда помните, что лучше выравнивать лодку при помощи шкотов, и снизить давление на руль до минимума. Чтобы принять все необходимые меры предосторожности в случае, когда «Финн» выходит из под контроля, прочитайте статью Шимона Крейга Ван Колли («Бросая вызов оверкилю»).



Никогда не сдавайтесь, даже если ваш «Финн» сильно зарылся в волну, держите его ровно, и нос поднимется снова. Не прыгайте в воду до тех пор, пока ваша яхта двигается, даже если вам кажется, что вы находитесь на 4 м выше носа лодки. Ждите, даже если 30 или 70 литров воды выльются из носовой части, до тех пор пока сосалки (водоотсасывающие клапаны) открыты, у вас еще есть шанс.

Еще одна проблема может возникнуть, когда вы уваливаетесь после огибания наветренного знака или после поворота оверштаг кругом (поворот через корову) на фордевинде. Установите гик-оттяжку на 90%, гик на 70°, расположитесь на корме, просуньте пальцы ног в откреночные ремни и наклонитесь на подветренную сторону. Если лодка кренится на подветренную сторону, увалитесь, если на наветренную — идите ровно, и вы легко пройдете неприятную часть пути, когда на полном курсе лодка начинает ускоряться. После того как поток ветра отходит, потому что угол становится слишком большой и ветер

уже не может плавно обтекать парус, ход яхты снова замедлится. Тогда вы подтравливаете шкоты, полностью уваливаетесь и направляетесь к подветренному знаку.

11. ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД

Избегайте делать поворот фордевинд (см. 7).

Кроме того см. статью о повороте фордевинд. Самая важная часть этой статьи воспроизводится ниже, чтобы завершить наш список техник выживания на «Финне».

Шверт — около 50%, оттяжка гика от 20 до 40%, а значит, вы должны ослабить ее по сравнению со стандартной позицией для бакштага или фордевинда, и угол между гиком и центральной линией около 70°. Затем поверните удлинитель румпеля на подветренную сторону, которая после поворота станет наветренной, и встаньте на колени перед румпелем. Парус стоит под углом 70°, переместите свой вес в центр лодки, лодка будет крениться на подветер, немного увалитесь, что уравновесит лодку, потянув за румпель к наветренной стороне, в противоположную сторону от паруса. Если лодка кренится на наветренную сторону, двигайтесь прямо, если на подветренную, тяните румпель, таким образом, вы можете ровно держать лодку на воде. Уравновесьте свое положение в лодке, держась рукой со шкотами за край борта. В этом положении вы отлично видите парус и увидите, когда он будет перекидываться на другую сторону. Как только парус начнет двигаться, вы быстро опускаетесь на палубу, потянув удлинитель румпеля за собой и отпустив шкоты (при условии, если вы сделали правильный узел, который не даст им выскочить из нижнего блока). Важно, чтобы вы закрепили лодку на ставшую теперь наветренной сторону, так что гик не попал в воду, и таким образом на парусе нет никакого ветрового давления, он свободно полощется. Теперь надо развернуться лицом к корме, и переложить румпель

из одной руки в другую. Вы садитесь ближе к корме, ноги в откреночном ремне, и, наконец, берете в руку шкот из нижнего блока.

12. КАК ПОСТАВИТЬ ЛОДКУ

Если, несмотря на все вышеперечисленные рекомендации, вы перевернулись, тем не менее у вас еще есть шанс.

Пока ваша лодка перевернулась только на 90°, и вы сидите на ней или стоите на гике, переберитесь на шверт, и вы сможете сразу поставить свой «Финн». Если вы плаваете, то постарайтесь добраться до паруса и мачты, прежде чем они утонули и не случился полный оверкиль. Поверните лодку так, чтобы топ мачты был на 1–3 м ближе к ветру, чем нос. В этом положении вы можете попробовать поднять мачту так, чтобы парус вставал против ветра, и поставить лодку. Но убедитесь, что шкот НЕ находится в стопоре, иначе лодка перевернется снова или, что еще хуже, может уплыть, и вы не сможете ее догнать. Учтите, что вы не сможете догнать дрейфующую лодку вплавь, пока лодка перевернулась только на 90° и не сделала полный оверкиль. Поэтому, если это возможно, достаньте носовой конец, прежде чем ставить лодку.

Если вам удалось поставить яхту и вы все еще в воде, уставший и тяжелый из-за намокшей одежды, лучше всего забраться в лодку с наветренной стороны кормы. Вы поворачиваете ногами на руль таким образом, чтобы румпель повернулся к вам, затем закидываете одну ногу на руль сверху, хватаетесь за откреночный ремень и подтягиваете свое тело боком на кормовую часть палубы, а ноги на следующей подходящей волне.

Удачи вам в сильный ветер, и напишите нам в FINNFARE, если вы с чем-то не согласны или если вы нашли новый способ перевернуться. ■





ИДТИ ПРОТИВ ВОЛНЫ

Авторы: Энди Хортон и Дейв Повлисон.
По материалам сайта SailingWorld.com. Перевод: Мария Абашкина

В 2009 году на Золотом Кубке перед первой гонкой зимней серии класса Melges 32 в Форт-Лодердейл, штат Флорида, ветер дул 25 узлов, и была большая волна. К началу первой гонки скорость ветра упала до 5 узлов, а волны, достигавшие 2-х футов (0,6 метра), двигались под углом 40 градусов к направлению ветра. И в этих условиях на одном из галсов на лавировке лодки почти останавливались. Каждый раз, когда лодка врезалась в волну, ее приходилось разгонять снова. Если удавалось немного подняться на волне или слегка увалиться, чтобы направить нос чуть выше угла удара волны, то это позволяло команде уйти вперед. Каждый, кто попадал в штилевое пятно между волнами или оказывался против ветра, останавливался намертво, а остановка означала — остаться на растерзание волн.

Энди Хортон и Дэйв Повлисон:
«Направление волны не всегда совпадает с направлением ветра. Когда это происходит, то техника ведения лодки на курсе должна быть другой».

«Гонки среди волн» Ким Даунвинг:
«Наблюдая за флюгаркой. Когда идешь под парусом среди волн флюгарка на топе мачты будет качаться. Когда нос поднимается на гребень волны, мачта наклоняется назад (на рисунке — слева), а затем, когда нос лодки скользит вниз с волны и верхушка мачты наклоняется вперед (на рисунке — справа). Если топовая флюгарка раскачивается слишком сильно, то это признак того, что нужно увеличить полноту и твист паруса».

На большинстве акваторий нет таких экстремальных различий между направлением ветра и волны, но такие условия все же не редкость, даже на небольших, внутренних озерах, и на одном галсе это ощущается сильнее, на другом слабее, или просто яхта ведет себя по другому. На одном галсе волны могут бить прямо в нос, и вы будете стучаться в них, как будто

«колете дрова». На другом галсе волны будут толкать лодку в бок. Очевидно, что ветер и волны не движутся в одном направлении, и, если вы пытаетесь использовать одну и ту же технику, двигаясь на разных галсах в лавировку — каретка погона стаксель-шкота на том же месте, ахтерштаг и парус без изменений — вы сильно потеряете в скорости.

Чтобы идти на обоих галсах с хорошей скоростью, надо учитывать два важных фактора — полноту и твист паруса. Есть и другие факторы, но эти два являются самыми важными, такие вещи можно легко отрегулировать для каждого галса. Я думаю, что, когда направление волн не совпадает с ветром, вы должны обязательно увеличить скрутку (твист) и полноту паруса на одном из галсов.

ОШИБСЯ, ЧТО УШИБСЯ — ВПЕРЕД НАУКА!

В тот день на Золотом Кубке движение левым галсов было прямо против волн, и мы увеличили твист и полноту паруса. Если в подобной ситуации вы просто расправите парус, то потеряете слишком много тяги. Вот зачем нужны паруса с большей полнотой. Это можно назвать «волновой режим». Это то, что вы можете сделать, чтобы лодка быстрее пошла вперед.

Что касается настройки грота, то надо добиться, чтобы шкотовый угол оставался с наветренной стороны, а верхняя часть паруса была немного открыта. Начните с перемещения ползуна погона гика-шкота на наветренную сторону. Немного потравите гика-шкот, чтобы приоткрыть верхнюю часть задней шкаторины паруса, немного отпустите ахтерштаг, чтобы добавить полноту на верхние две трети паруса, и потравите оттяжку шкотового угла, чтобы сместить нижние латы немного на наветренную сторону, и обеспечить тем самым больше полноты внизу. На такой яхте как J/24, поиграйте с настройками ахтерштага, погоном гика-шкота и гика-шкотом — в этой связке — на лавировке, меняя галсы, вы непременно сможете сбалансировать все эти три элемента управления. Если волнение сильное, то двигайте погон гика-шкота на ветер, немного ослабляете ахтерштаг и слегка травите парус.

Если бы у вас была возможность посмотреть на парус сзади, то вместо относительно прямой задней шкаторины паруса, как на спокойной воде, вы бы увидели, что нижний угол — шкотовый угол паруса — немного больше вынесен на наветренную сторону, верхняя часть задней шкаторины немного больше на подветренную сторону, а средняя часть шкаторины в том же положении, как и была бы с прямой шкаториной. Чем сильнее волнение, тем больше мы должны принести нижнюю часть шкаторины на наветренную сторону, чтобы открыть верхнюю часть. Закрутите шкаторину, а затем увеличьте полноту паруса, ослабив ахтерштаг, и тяга будет такая же, как на гладкой воде. Дополнительно вы получите скрученный профиль шкаторины, который будет более устойчивым.

После того, как основной парус установлен, необходимо соответственно установить стаксель. На Melges 32, мы перемещали каретку погона стаксель-шкота вперед на дюйм или два и травили стаксель-шкот. Перемещение каретки вперед дает тот же эффект на стакселе, как и ослабление оттяжки гика-шкота влияет на грот — добавляет полноту в нижней части паруса. Ослабление стаксель-шкота дает такой же результат, как и перемещение каретки погона гика-шкота на наветренную сторону — немного больше увеличивает твист в верхней части паруса. Верхняя часть задней шкаторины находится в том же положении относительно краспицы, только, может быть, немного большее открыта, общий твист больше, и нижняя часть шкаторины немного вынесена на наветренную сторону. Этот «возврат» на наветренную сторону нижней части стакселя направляет больше ветра обратно в грот. Если мы также сможем немного качнуть, то будет совсем хорошо.

НА ДРУГОМ ГАЛСЕ

После того как мы побились о волны на одном галсе, другой кажется нам спокойным и быстрым, мы настраиваем лодку для 5 узлов ветра так, будто море совсем спокойное: прямые задние шкаторины для стакселя и для грота. Подтяните ахтерштаг и выберите шкот, натяните шкаторину и отпустите оттяжку гика-шкота. Это «режим гладкой воды».

Помните, что вам нужно, чтобы середина паруса находилась в том же положении, как и тогда, когда вы шли прямо на волну, но при этом подтяните верхнюю часть и выровняйте нижнюю часть задней шкаторины, чтобы уменьшить твист. На этом галсе погоны стаксель-шкота должны находиться в таком же положении, как будто поверхность воды гладкая, и вам придется добрать стаксель побольше, чтобы профиль задней шкаторины стакселя соответствовал профилю задней шкаторины грота.

Иногда, вы можете почувствовать, как волны приходят к лодке сбоку, почти так, как вам и надо. В этой ситуации, приходится больше работать рулем, чем на гладкой воде, потому что, когда волна ударяет в нос лодки, движением руля необходимо предотвратить поворот носа лодки в подветренную сторону. Чтобы предотвратить это, доберите грот больше, чем обычно, а стаксель не трогайте. И когда волна толкнет нос лодки под ветер, вся задняя шкаторина грота будет работать на то, чтобы лодка двигалась на ветер: грот держит ее и она будет идти по курсу прямо.

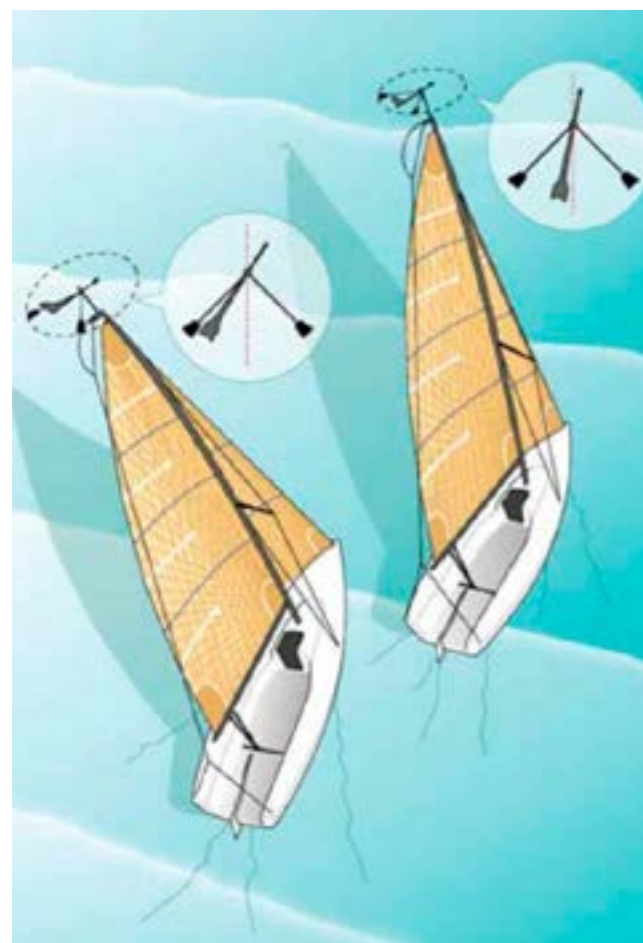
КАКОЙ ТВИСТ ВАМ НУЖЕН?

Для большинства людей такой волновой режим самый сложный. Когда кто-то много времени находится возле топа мачты [Хортон регулярно находился на вершине мачты Luna Rossa во время испытаний претендентов на 32 Кубок Америки-Ред.], то он пони-

мает, как сильно движется верхняя часть мачты. Показатель этого — флюгарка на топе мачты. Каждый раз, когда нос лодки скользит вниз по волне, верхняя часть мачты идет вперед, а выпельный ветер заходит к носу (см. на рисунке ниже). И это можно увидеть по направлению, которое указывает флюгарка. А когда нос поднимается вверх, то мачта наклоняется назад, флюгарка отклоняется в сторону. Когда водная поверхность неспокойна — и так происходит на всех типах яхт — необходимо наблюдать за флюгаркой на топе мачты, когда лодка идет против ветра. Когда лодка меняет дифферент, флюгарка показывает изменение направления выпельного ветра. Если она отклоняется довольно активно, то на этом галсе нужна большая полнота и твист паруса. Если флюгарка отклоняется не сильно, то большая полнота и твист не нужны.

Когда я смотрю как флюгарка поворачивается, я стараюсь сделать как бы «стоп-кадры» в двух крайних позициях. Я рассуждаю так: «Хорошо, если индикатор ветра указывает больший угол, когда лодка поднимается, как нужно настроить грот?» Ответ очень простой, нужно потравить гика-шкот так, чтобы увеличилась полнота паруса.

Флюгарка указывает вперед, когда нос спускается по волне, задняя шкаторина паруса, в идеале, должна быть натянута сильнее, а полнота паруса не очень



большая. На большинстве лодок быстро перенастроить паруса не получается, поэтому настраивайте каждую треть паруса. Верхняя часть отвечает за подъем лодки, когда мачта наклоняется назад, средняя часть — для тяги и нижняя часть ведет лодку, когда мачта наклоняется вперед. При такой настройке все части паруса всегда легко установить под разный ветер. Верхняя часть паруса настраивается для того, чтобы «достичь определенного положения», нижняя часть — для «контроля над ситуацией», а середина отвечает за нечто среднее.

Если вы ударились о волну, остановились и не разгоняетесь достаточно быстро, то весьма вероятно, что ваш парус недостаточно скручен по задней шкаторине. Перенастройтесь на «волновой режим». Еще в одном случае вам надо перейти в «волновой режим», когда вам



приходится идти, избегая больших волн, и каждый раз, когда вам надо направить нос под ветер, чтобы разогнаться, лодка слишком сильно кренится. Если паруса настроены на движение по гладкой воде, то вы не сможете использовать все возможности этого курса.

Когда же следует настраивать паруса на гладкую воду? В случае если лодка кренится, и есть очевидные изменения ветра, то последите, когда парус начинает заполаскивать или наполняться ветром. Когда крен уменьшается и ваш парус наполнен ветром только в верхней части, то, скорее всего нужно уменьшить полноту и твист. Если вы с трудом удерживаете лодку на курсе из-за волны, движущийся сбоку, то вам надо настроить парус так, как для движения по гладкой воде.

Если до гонки вы решили испытать настройки и у вас есть спарринг, и вы идете на курсе, при ко-

тором волна оказывает сильное действие на движение, то наблюдайте некоторое время. Волны сильно влияют на скорость лодки. За полминуты вы вряд ли поймете, что «Мы идем быстрее, чем тот парень» или «Мы идем медленнее, чем тот парень». Одна волна может остановить или вашу или другую лодку. Вам нужно несколько раз пройти через весь этот цикл остановки, ускорения и движения на курсе, чтобы выяснить, какая лодка на самом деле настроена лучше.

Не забывайте об этих двух режимах и о том, как настраивать лодку. Всегда добавляйте парусу полноту, когда увеличиваете твист. И помните, что паруса должны работать в гармонии. Если вы регулируете настройки одного, то вы, безусловно, должны отрегулировать настройки и другого. ■



НАУКА ОБ ОТКРЕНИВАНИИ

Автор: Роберт Дивс. Перевод: Леонид Кляйман

Откренивание — это наверно одно из наиболее ужасных ощущений, которое испытываешь, занимаясь парусным спортом. Понятно, что откренивать абсолютно необходимо для того, чтобы поддержать хороший ход яхты. Беда только в том, что для того чтобы достичь нужной скорости, необходимо испытать достаточно много боли. Все эти годы я слышал множество объяснений об этих мучительных ощущениях в ногах. Я также слышал множество методов тренировок, направленных на повышение необходимой выносливости. Просматривая все это, я вижу массу неточных объяснений и абсурдных предположений о том, как и что делать при откренивании. Надеюсь, что эта статья прояснит некую терминологическую путаницу и даст понимание того, как наше тело работает при откренивании.

В процесс откренивания вовлечены сразу несколько групп мышц. Четырехглавые мышцы бедра (разгибатель колена), ягодичные, спинные и мышцы живота (пресс) — все они задействованы и весьма прилично нагружены. Откренивание часто рассматривается как «изометрическое сокращение» мышц. На мой взгляд, это скорее неверно. Изометрическое сокращение мышцы — это сокращение, выражающееся в усилении напряжения мышцы при ее неизменной длине. На самом же деле, во время откренивания

имеются достаточно значительные изменения длин мышц, что говорит скорее об изотоническом характере их сокращений. Однако не это самое главное. Усталость мышц — вот, что на самом деле имеет значение.

Когда мы используем свои мышцы, кровь начинает усиленно поступать в них, при этом кровоток затрудняется в момент напряжения мышц. Обычно затем следует фаза расслабления, во время которой кровоток восстанавливается. Фаза расслабления (релаксации), на самом деле, даже способствует усилению притока крови в мышцы. Отсутствие или недостаток кровообращения во время откренивания — это как раз наш случай. Проблема состоит в том, что во время откренивания, наши мышцы очень редко могут расслабиться, получить возможность попасть в «фазу расслабления».

Ограничение кровотока, заставляет наши мышцы работать в анаэробном состоянии, что означает, что кислород находится в дефиците. Известно, что источником энергии человека является глюкоза. Распад глюкозы в организме обеспечивает нам энергию, этот процесс называется «гликолиз». Анаэробный гликолиз — это гликолиз, который происходит при недостатке кислорода. В ходе этого химического процесса вырабатывается лактат или «молочная кис-

лота», которая, как известно, и является причиной усталости и боли в мышцах.

Пойдем далее. Обычно наш организм активирует (включает в работу) сначала мышцы слабые или менее усталые, а затем сильные и/или более усталые. Это явление также известно, как два типа мышечных волокон. Каждый тип волокон соотносится с энергетическими системами в организме: тип 1 — оксидативная, тип 2 — гликолизная. При недостатке или отсутствии кислорода активируется 2-я система и работают мышечные волокна 2-го типа. Обычно, когда устают волокна 1-го типа, включаются в работу волокна 2-го типа и берут на себя работу.

Теперь вернемся к открениванию. Во время этого процесса у нас нет возможности включить в работу мышечные волокна 2-го типа так рано, как нам это нужно. Развитие мышечной усталости можно наблюдать путем оценки поверхностных электрических сигналов возникающих в мышцах с помощью электромиографического (ЭМГ) анализа. График на рисунке 1 — это результаты измерений во время проведения теста на выносливость при откренивании. ЭМГ-активность повышается по мере того, как мышечные волокна активируются, чтобы поддержать/сохранить необходимую для откренивания позу.

В целом получается, что имеется сразу несколько причин усталости мышечных волокон. Во-первых, продуцирование и накопление лактата при анаэробном гликолизе отрицательно влияет на способность мышц сокращаться. Во-вторых, необходима адекватная подпитка мышц энергией, в том числе глюкозой или гликогенами, а ей непонятно откуда взяться. Как следствие, повторяющиеся высокоинтенсивные сокращения разрушают мышечные клетки по причине недостатка и сокращения химических элементов, существенно необходимых для этого эффективного

сокращения. Все это вместе в комбинации является причиной того, что уменьшается такая необходимая от мускул силовая отдача.

Теперь перейдем к вопросу, как же и можно ли всем этим управлять? В общем случае, чем больше мышцы в поперечнике, тем большую изометрическую силу/мощность они могут развивать. Поэтому большие и сильные мышцы справляются с нагрузкой гораздо более эффективнее, чем тонкие и слабые. Поэтому адекватный силовой тренинг является весьма существенным для того, чтобы иметь возможность справиться с нагрузкой, которая необходима при откренивании.

В дополнение к силовому тренингу мы должны развивать нашу возможность доставлять кислород и сохранять кровообращение в работающей мускулатуре. Для этого нужно наращивать количество мышечных капилляров. Капилляризация мышц происходит тогда, когда они находятся в течение достаточно длительного времени в умеренно ишемическом состоянии (ишемия — недостаточность артериального кровоснабжения). Для большинства из нас наилучший путь достижения этой цели лежит через велотренировки. Проблема состоит лишь в том, что этот

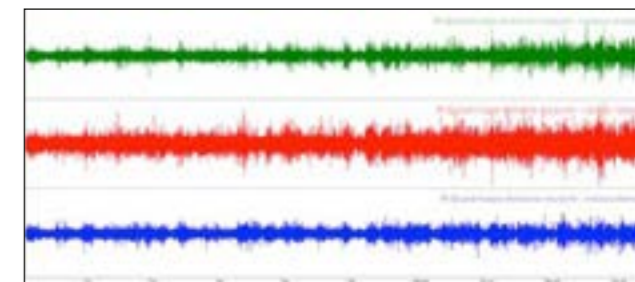


Рис. 1. ЭМГ-диаграммы усталости ног разгибательной мускулатуры. Видно, что активность увеличивается по мере развития усталости.



процесс занимает весьма долгий период и изменения наступают не быстро. Именно поэтому необходимо выполнять много длительных тренировок особенно в межсезонье. Капилляризацию невозможно наработать за короткий период тренировочного сбора.

Улучшение и совершенствование аэробной системы организма также помогает нам удалять лактат и ослабить эффект от его негативного воздействия на мышечные сокращения. Главная проблема с большим количеством тренировок аэробного типа заключается в том, что они индуцируют привыкание, которое не способствует росту объема и/или мышечной силы (поскольку они нацелены на выносливость). Необходимо найти правильный баланс между тренировками этих 2-х типов — на силу и выносливость. Если переборщить с аэробными тренировками, можно потерять в силе. Чем сильнее мы едим, тем соответственно легче становится откренивать. Если не иметь хорошей силовой базы, то мы будем сильно напрягаться даже если находимся в хорошей физической форме в части выносливости.

В дополнение к тренировкам на берегу мы можем сильно повлиять на свою физическую форму через тренировки на воде. Несмотря на то, что физиологическая адаптация к парусным нагрузкам, вероятно, будет немного более скромной, мы можем получить огромное преимущество, если все будем делать технически правильно и грамотно, грубо говоря, будем иметь высокую нахоженность.

Находясь на воде, необходимо учиться снимать напряжение и выключать мускулы, что должно помогать

продлевать выносливость. Нахождение поз, которые позволяют эффективно сохранять энергию, дает возможность отсрочить момент до того, как наступит усталость. Наше терпение в отношении откренивания поддается развитию. Чем больше мы тренируемся и привыкаем к определенным процессам и нагрузкам, тем лучше мы с ними справляемся. Чувствительность нервных окончаний внутри мышц, которые сигнализируют о боли, может быть заглублена. Если говорить коротко, то «привычка откренивать» позволяет нам управлять своим утомлением более эффективно.

Откренивание — это довольно комплексный и сложный процесс. Наибольшая ошибка считать, что усталость при откренивании — это лишь последствия аэробных нагрузок и, соответственно, недостаток выносливости. Конечно, выносливость поможет перенести боль, но сила и нахоженность имеют также громадное значение. Чем сильнее мышца-разгибатель колена, тем легче становится откренивание и тем меньше мы можем полагаться на свою физическую форму в части выносливости. Не пренебрегайте тренировкой силы, но также не пренебрегайте и аэробными тренировками. Оба эти вида тренировок необходимы для развития выносливости и качества откренивания. Перелеты, переезды и отсутствие условий для тренировок могут оказать вредное влияние на прогресс и поддержание необходимой физической формы. Следует убедиться, что правильно организованные и последовательные тренировки и сборы распределены на протяжении всего сезона. ■



ПРЕИМУЩЕСТВО НАВЕТРЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ РУЛЯ

Авторы: Энди Хортон и Дейв Повилсон. Опубликовано 4 декабря 2012 г. Перевод: Леонид Кляйман

Большой объем работы в части «борьбы за скорость», который часто упускают из виду (особенно на небольших парусных яхтах), должен делаться для выяснения и выбора угла атаки пера руля.

Я недавно переписывался с главным триммером Alinghi Варвиком Флури (Warwick Fleury), яхты-победительницы 32-го Кубка Америки. Они разгоняли эту лодку, когда она была новой, и уже почти отчаялись, полагая, что эта лодка не станет «шагом вперед» по отношению к предыдущей. Но в один из дней они поставили стаксель, который был пошит для другого угла крена. Неожиданно яхта стала показывать высокую скорость на тестах и вскоре даже выиграла Кубок Америки.

У нас была похожая ситуация в Luna Rossa с более старой яхтой. Все, что можно было испытано, от рулей до килей, мачт и такелажа, но яхта оставалась не очень быстрой. Потом мы передвинули мачту вперед на несколько дюймов и лодка ожила. Выигрыш от нахождения правильного баланса оказался больше, чем от всего остального, что мы пробовали.

Цель нашего разговора состоит в том, чтобы найти оптимальный крен и угол атаки руля для различных яхт, когда вы пытаетесь их разогнать. Ответ часто кроется в величине и силе приведения (наветренного руля), с которыми вы ходите.

Говоря очень обще, надо лавировать с углом атаки около 5–7 градусов к направлению движения. Угол атаки есть результирующая угла дрейфа яхты и угла атаки пера руля.

Чем больший угол дрейфа имеет яхта, тем меньший угол атаки пера руля вам нужен. И наоборот, чем меньший угол дрейфа, тем больший требуется угол атаки пера руля. Безотносительно всего остального, сумма этих цифр должна быть около 5–7 градусов. Например, если ваша лодка идет с дрейфом 5 градусов, вы должны позаботиться, чтобы идти с рулем отклоненным от ДП на ветер на 2 градуса.

Яхты таких классов как Melges 32s, Farr 40s и J/24s идут с большим дрейфом, поэтому они должны иметь минимальный угол отклонения на руле. На другом конце

спектра, например, класс Звездный, который имеет скулу, идет с небольшим дрейфом под ветер, и, в результате, должен иметь минимум 5 градусов атаки пера руля.

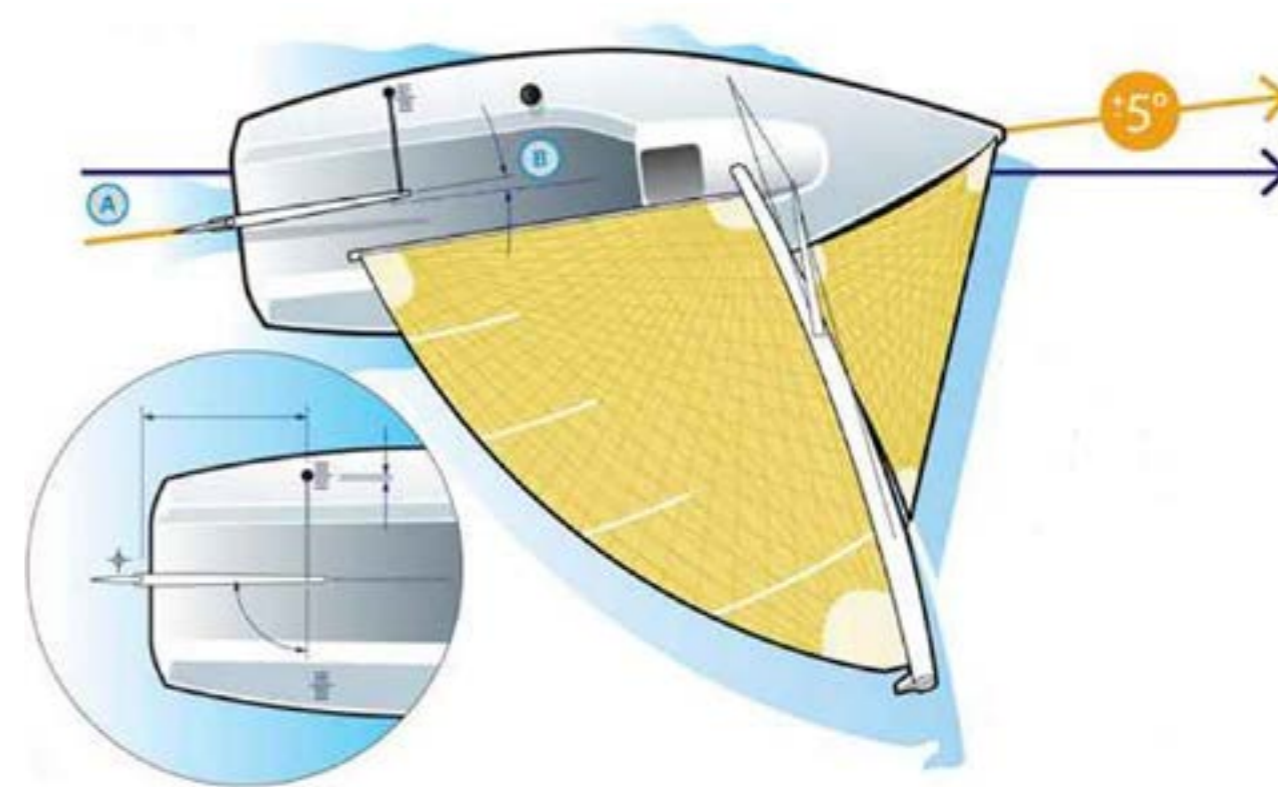
На сколько большой дрейф имеет ваша яхта? Это достаточно трудно вычислить, вы можете вечно заниматься измерениями, но так и не вычислить величину дрейфа из-за многих факторов, таких как течение, волны, скорость яхты, угол киля и т.д. Поскольку возможно вы никогда не придете к точным цифрам, лучше, что вы можете сделать — это оценить качественно, имеет ли ваша лодка относительно большой дрейф или скорее нет. Хорошей стартовой точкой будет заметить то, как ваша яхта выходит на верхний знак дистанции. Можете ли вы повернуть на лей-лайн, держать курс прямо на знак и выйти на огибание, или же вам надо идти, нацеливая нос лодки выше знака, чтобы вырезаться на него? Если нет течений, используйте GPS и сделайте несколько попыток выйти на знак. Соотнесите ваш COG

(курс относительно земли) и направление, которым идет яхта, разница покажет величину дрейфа.

Когда вы получите понимание величины дрейфа, с которым идет ваша яхта, следующим шагом будет выяснить, в каком положении находится румпель по отношению к ДП, когда перо руля находится в одной плоскости (на одной линии) с килем или швертом.

Не думайте, что если румпель стоит прямо в ДП, то и перо руля находится также в ДП. Вы откроете, что практически всегда румпель будет отклонен в ту или другую сторону. Если вы можете поднять яхту из воды, то проведите параллельные прямые линии вдоль киля, скега и пера руля. Затем измерьте расстояние от этих линий до поверхностей и кромок пера руля с каждой стороны.

Если яхту трудно достать из воды, то найдите день, когда будет гладкая вода и отсутствие ветра. Разгоните лодку под мотором до максимальной скорости, выключите мотор, выньте его из воды, если это возмож-



«Оптимально, чтобы угол атаки яхты на лавировке (разница между направлением ее движения и направлением ДП) был порядка 5–7 градусов. Он является суммой угла дрейфа яхты под ветер и угла атаки пера руля. Сделайте метки на обоих бортах так, чтобы вы могли точнее определять угол атаки руля».

но, и скользите по воде, разместив экипаж в центре лодки. Яхта должна идти прямо, если румпель стоит прямо. Если яхта не имеет мотора, то используйте буксировку, а потом отпускайте буксирный конец, чтобы достичь того же результата.

Когда вы поймете, как стоит румпель, когда перо руля расположено прямо, вы можете делать контрольные метки. Закрепите румпель в позиции «прямо» и поверните удлинитель румпеля на 90 градусов. Приложите маркер к концу удлинителя и сделайте им соответствующие отметки на палубе с каждой стороны. Используя базовые знания из геометрии, теперь вы можете сделать метки, соответствующие отклонению румпеля на величину от 0 до 7 градусов.

Чтобы определить расстояние между линиями, необходимо умножить 0,017 на расстояние, называемое «эффективная длина румпеля» (расстояние между осью вращения пера руля и точкой крепления удлинителя румпеля). Для румпеля с эффективной длиной 36 дюймов каждая линия должна быть проведена на расстоянии 0,63 дюйма. Теперь у вас есть отметки, которые позволяют оценить отклонение пера руля и понять, находится ли ваша яхта в необходимом балансе, а также вы можете настраивать рангоут, чтобы получить нужный эффект.

Эти метки также помогут вам узнать положения пера руля и в других ситуациях, не только когда вы

идете в лавировку. Когда вы ускоряетесь после поворота или пытаетесь разогнаться перед стартовой линией вам нужно, чтобы перо руля было в ДП или близко к ней. Вы можете использовать метки на палубе, чтобы быть уверенным в его положении.

Например, вы уваливаетесь у стартовой линии, вытягивая румпель на себя, что нормально, вы должны это делать. Но вы закладываете слишком большой угол, вот где часто делается ошибка. И затем, когда яхта ускоряется, вы начинаете приводить лодку с помощью руля, здесь тоже надо быть аккуратным.

Если конкуренты рядом с вами в состоянии держать их рули в направлении генерации большей подъемной силы, чем ваша, то они будут ускоряться быстрее, чем вы. То же самое верно, когда яхта выходит из поворота оверштаг и вы должны заботиться, чтобы подъемную силу создавали и киль, и перо руля.

Даже на полном курсе полезно иметь наветренный руль, особенно если вы не ходите точным фордевиндом. Каждый раз, когда вы открениваете или глиссируете на лодке с асимметричными спинакером, вы генерируете боковую силу. Ей надо противодействовать и трансформировать давление в скорость движения. Смотрите, где ваш удлинитель румпеля по отношению к меткам на палубе для определения силы наветренного руля, который вы используете. ■





КУРС ФОРДЕВИНД

Автор: Питер Могилла. Перевод: Мария Абашкина

Фордевинд, особенно когда речь идет о «Финне» — это курс, о котором стоит поговорить отдельно.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ, КУРС ФОРДЕВИНД НА «ФИННЕ»

Цель этой статьи — рассказать о фордевинде, когда вы идете этим курсом, то рассчитываете пройти по ветру максимальное расстояние за минимальное время. На «Финне» для того, чтобы достичь такого результата, надо, чтобы ламинарный поток воздуха обтекал парус с обеих сторон от мачты до задней шкаторины (рис. 1), что можно наблюдать по движению колдунчиков, в отличие от лавировки или бакштага. Для яхт со спинакером и уж тем более для катамаранов известно, что зачастую, чтобы пройти по ветру максимальное расстояние за минимальное время, необходимо, чтобы ламинарный поток шел от передней шкаторины до задней шкаторины стакселя и от мачты до задней шкаторины грота. Главным образом в слабый ветер и в средний ветер в зависимости от волн и класса яхт, например, FD, 470 и другие хорошо будут идти попутным курсом, если они сделают два длинных бакштага вместо одного полного фордевинда. Поэтому эти классы сильно рассредоточиваются по дистанции на попутных курсах (рис. 2).

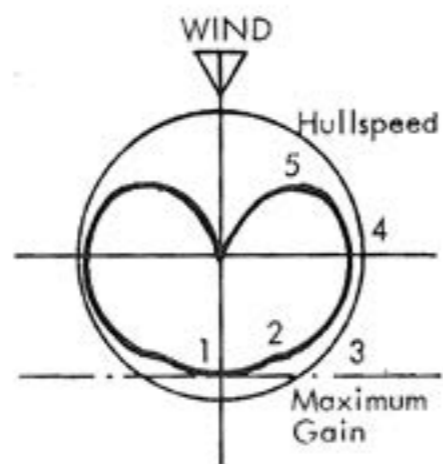


Рис. 1
Схема скорости для «Финна» при легком ветре (до 2 баллов по шкале Бофорта, до 7 узлов, до 12 км/ч, до 3 м/с). В этом случае «Финн» не выйдет на глиссирование. Между направлениями 2 и 5 поток ветра ламинарный и идет от мачты к задней шкаторине, но в направлении от 1 до 2 не является ламинарным, по крайней мере, от мачты к задней шкаторине. Постарайтесь придать ламинарному потоку другую форму. Избегайте двигаться в направлении 2. Если знак находится в этом направлении, то лучше двигаться в направлении 1 с поднятым швертом и в направлении 3 со швертом, опущенным на 20%.

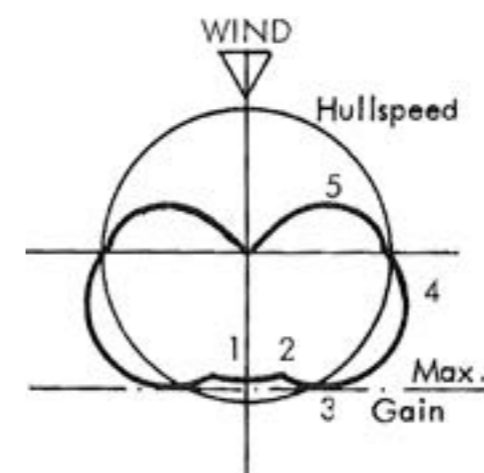


Рис. 2
Схема скорости для швертбота со спинакером. В отличие от «Финна» в направлении 3 происходит лучшее взаимодействие с истинным ветром, чем в направлениях 1 или 2.

Но для Финна это не характерно. На «Финне» нет спинакера, который бы создавал типичную выпуклость в направлении 3 на диаграмме. Пока ветер не изменит направление, «Финн» не может воспользоваться преимуществом, которое дает ему ламинарный поток ветра (рис. 3–4).

На фордевинде на «Финне» вы должны попытаться достичь максимального движения постоянного ламинарного потока ветра вдоль паруса, от гика до задней шкаторины и от мачты до задней шкаторины вверх. Движение ламинарного потока от гика вверх возможно только при очень слабом ветре и на гладкой воде, так как для этого требуется довольно неустойчивое положение корпуса (рис. 5).

Второй вариант, когда ламинарный поток ветра движется от задней шкаторины к мачте, и является возможным и целесообразным в средний ветер, особенно если вы понемногу уваливаетесь (рис. 6). Всякий раз, когда вы хотите на полном курсе использовать ламинарный поток ветра, отпустите гик-оттяжку. В обоих случаях поднимите шверт полностью, чтобы уменьшить площадь смоченной поверхности. На полном курсе шверт только мешает развить максимальную скорость, но он нужен с точки зрения безопасности, чтобы не опрокинуться.

При сильном ветре ламинарный поток вам не нужен. Поэтому надо сильно добить гик-оттяжку. Если гик-оттяжка не сильно добита, то у вас меньше остойчивости на волнах, когда ваша яхта накрывается на наветренную сторону, а поток ветра будет меняться от турбулентного к ламинарному, сила ветра будет увеличиваться и менять направление, и яхта перевернется на наветренную сторону.

2. ТЕХНИКИ ПОЛНЫХ КУРСОВ НА «ФИННЕ»

При менее чем 1 балле по шкале Бофорта практически ни одна даже грубая ошибка не приведет к оверкилю. Даже новичок может рискнуть идти на полной скорости. Для этого надо:

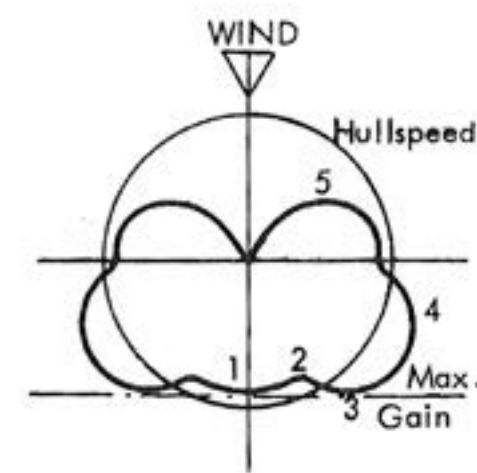


Рис. 3
Схема скорости для «Финна» при среднем ветре (3–4 балла по шкале Бофорта, 7–16 узлов, 12–28 км/ч, 3–8 м/с). Существует четкая выпуклость в направлении 3, в этом направлении «Финн» выходит на глиссирование и глиссирует на бакштаге, и поток ветра ламинарный. В направлении 1–2 поток ветра турбулентный, и «Финн» не может глиссировать. В направлении 3, если вам удастся выйти на глиссирование, вы можете получить преимущество на порывах ветра и идти выше, затем сделать поворот фордевинд и снова двигаться в направлении 3 на противоположном галсе.

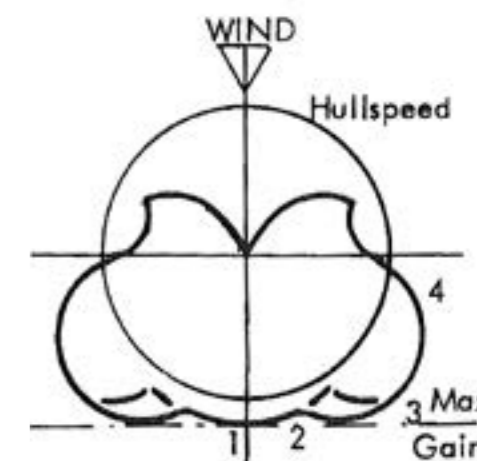


Рис. 4
Схема скорости для «Финна» при сильном ветре (более 5 баллов по шкале Бофорта, 16 узлов, 28 км/ч, 8 м/с). «Финн» глиссирует даже на полном фордевинде и глиссирует с турбулентным потоком в направлении 1–2. Быстрый переход с направления 2 на направление 3 опасен и может привести к полному оверкилю на наветренную сторону. Избегайте направления около 2/3. Лучше двигаться в направлении 1, особенно на порывах, с полным швертом и полной оттяжкой гика, или идти довольно высоко полным бакштагом в направлении 3 с опущенным на 70% швертом и добитой на 70% гик-оттяжкой.

- уменьшить площадь смоченной поверхности;
- чтобы через парус шел постоянный поток ветра;
- чтобы не было давления на руле.

Для того чтобы уменьшить площадь смоченной поверхности, шверт надо полностью поднять, сидеть в лодке как можно дальше впереди и максимально закрепить лодку на наветренную сторону. На гладкой воде вы можете даже поместить ноги перед погоном гика-шкота. Тогда вы можете отпустить гик до 100 гра-

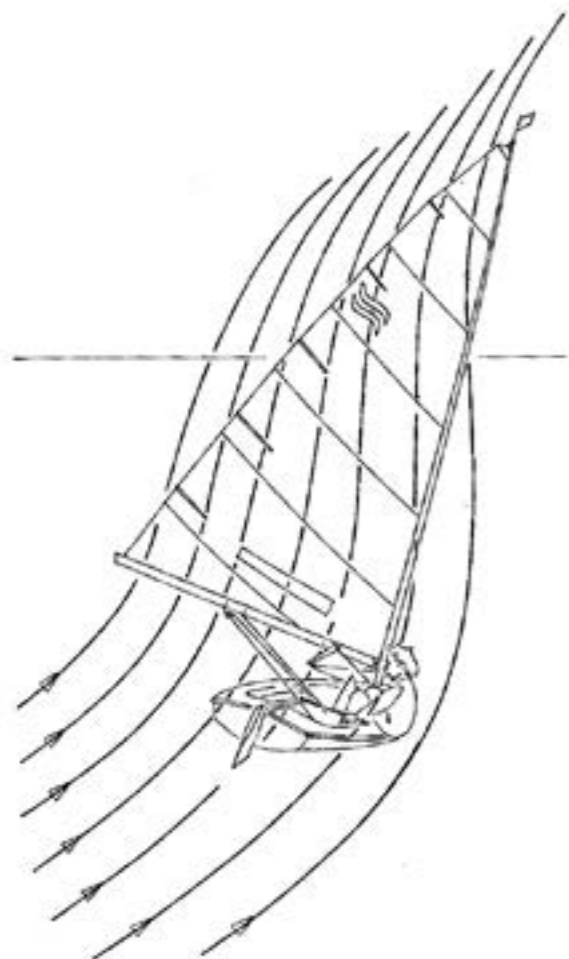


Рис. 5
Полный курс при слабом ветре. Ламинарный поток ветра движется вверх.

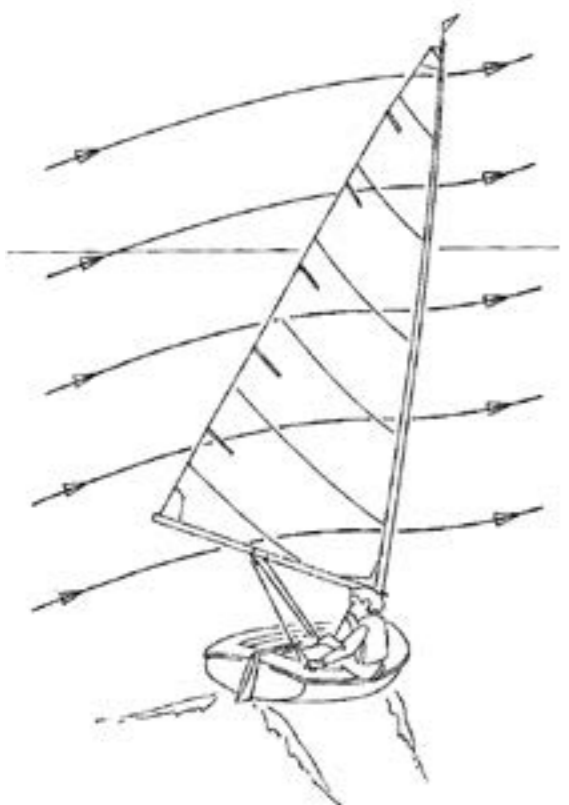


Рис. 6
Полный курс при среднем ветре. Ламинарный поток ветра движется от задней шкаторины к мачте.



Рис. 7
Эсно Рехардт идет фордевиндом в среднем ветре. Поток воздуха реверсивный от задней шкаторины к мачте, но ламинарный, это можно увидеть, обратив внимание на колдунчики, расположенные между буквами «L». Эсно закрепил лодку на наветренную сторону, тем самым снизилась площадь смоченной поверхности. Он должен был ослабить оттяжку Каннингхэма, оттяжки галсового и шкотового угла, чтобы убрать складки у галсового и шкотового угла, тем самым улучшив форму нижней части паруса. Оттяжка гика не сильно добита, и поэтому выгнутая форма паруса и небольшое напряжение по задней шкаторине.

дусов. Гик-оттяжка должна быть отпущена. Главная задача в данной ситуации — чтобы устойчивый поток воздуха шел по парусу в направлении снизу вверх. Важно, чтобы на подветренной стороне паруса было как можно меньше завихрений и помех движению ветра. Чтобы следить за этим, на парусе надо установить чувствительные колдунчики. Они должны быть установлены симметрично напротив друг друга по всему парусу.

Вы должны сидеть неподвижно, двигаясь слегка в подветренную сторону, без какого-либо давления на руле (рис. 7).

Если ветер усиливается, и волны увеличиваются, то положение в лодке, описанное выше, с поднятым швертом, становится слишком опасным. Здесь надо подумать о том, как увеличить остойчивость яхты. Этого можно достичь несколькими способами. Можно перебраться ближе к корме, опустить шверт, подтянуть оттяжку гика, также чтобы избежать оверкиля, можно удерживать парус напрямую только за один ходовой конец или через два блока вместо трех, если у вас хватит сил, чтобы резко подтянуть его, прежде чем перевернуться



Рис. 8
Финн идет полным курсом в сильный ветер. Слишком сильный ветер, чтобы удержать парус, управляя им напрямую только за один ходовой конец. Гонщики рулят прямо и удерживают яхту, усиливая движение лодки. Если яхта накренилась под ветер, то шкоты отпускают, если на наветренную сторону, то добирают. (Фото: Ф.Ричард)

на наветренную сторону. Здесь все зависит от вашей силы и вашего мастерства, силы ветра, характера волн и их направления. В итоге все сводится к компромиссу между скоростью и безопасностью. Яхта лучше управляется, гасится качка, когда шверт опущен, но при этом увеличивается площадь смоченной поверхности. Сильно добитая гик-оттяжка уплощает парус, и вероятность

сделать оверкиль на наветренную сторону уменьшается, но при этом ухудшается движение ламинарного потока ветра на подветренной стороне паруса. Если вы сидите ближе к корме — и нос лодки меньше зарыва-ется в волну, увеличивается остойчивость, но при этом за кормой появляются водовороты. Профессионалы идут с минимально опущенным швертом, практически не используют румпель, но сохраняют равновесие, удерживая парус напрямую только за один ходовой конец. Если лодка кренится на наветренную сторону, то шкоты подтягивают, если на подветренную, то ослабляют (рис. 8). Таким образом, профессионал усиливает движения лодки и паруса. Кроме этого, опытный гонщик старается как можно дольше задержаться на склоне волны, долго идти вниз по волне и как можно меньше вверх. Чтобы действовать таким образом, нужно много физических сил и практики, но зато, пока вы не перевернетесь, вы идете на хорошей скорости.

Но при применении этой техники возникают некоторые сложности, одна из них на нижнем знаке, когда вам надо сделать поворот, или в случае, когда приходит сильный шквал. В этом случае попытайтесь схватить шкот свободной от румпеля рукой и добирайте шкот до тех пор, пока вы снова не сможете управлять парусом через три блока. Иногда управление через два блока — это лучший вариант. Чтобы добиться этого, либо закрепите один блок в подветренный стопор, но это можно сделать только при среднем ветре (рис. 9). Или в наветренный стопор, откуда он иногда выскакивает, когда вы травите парус (рис. 10). Или в специальный стопор на погоне или на швертовом колодце, но оттуда его иногда сложно извлечь, когда это необходимо.



Рис. 9



Рис. 10



Рис. 11



Рис. 12



Рис. 13
Курс фордевинд, слабый и средний ветер, ламинарный поток ветра движется от задней шкаторины к мачте. Колдунчики указывают направление потока.

(рис. 11). Можно еще провести его через нижний блок и закрепить в стопоре и взять в руку шкот, проходящий между блоком на погоне и блоком на гике, и таким образом контролировать парус (рис. 12).

В устойчивом ветре средней силы лучше, чтобы реверсивный поток ветра шел вдоль паруса от задней шкаторины к мачте, ослабьте оттяжку Каннингхэма, оттяжки шкотового и галсового угла, ослабьте гик-оттяжку и немного подберите парус. Реальная опасность неожиданного ветрового шквала здесь не такая уж и большая, как предполагают новички.

При среднем и сильном ветре и при довольно быстром движении фордевиндом, присутствует некоторое давление на руль. И чем меньше это давление, чем легче и свободнее руль движется, тем лучше. Контролируйте остойчивость яхты, как было описано выше, — повторяйте движения лодки. Если она накреняется — то отклоняйтесь на ветер, если перекренивается — поднимайтесь к наветренному борту. По возможности на фордевинде надо ослабить оттяжку Каннингхэма, оттяжки шкотового и галсового угла и гик-оттяжку. Но настройки надо изменить уже на последних метрах фордевинда, а не на первых метрах лавировки.

Если ветер меняет направление и силу, то на фордевинде нужно применять специальные приемы. Если вы смогли понять закономерность этих изменений, то действуйте следующим образом. Вы должны четко понимать разницу между слабым ветром, когда глиссирование невозможно, и сильным ветром с возможностью глиссирования. В слабом ветре вы уваливаетесь в соответствии с порывом, чтобы как можно дольше остаться в полосе сильного ветра, и приводитесь, когда ветер стихает. Избегайте идти под углом 160–170° к вымпельному ветру. Или вы идете прямо по ветру, используя те приемы, кото-

рые описаны выше, с поднятым или немного опущенным швертом, или вы идете бакштагом с соответствующим положением шверта, при этом используя ламинарный поток ветра. Какой из двух вариантов вы выберете, зависит от ваших соперников. Оглянитесь вокруг и постарайтесь идти в свободном ветровом пространстве (рис. 15 слева).

При более сильном ветре, когда на порывах яхта выходит на глиссирование, техника управления сильно отличается. В средний ветер 3–4 балла по шкале Бофорта на полном бакштаге яхта может выходить на глиссирование, но на фордевинде это не получится. В этом случае на порывах ветра вы идете выше и уваливаетесь, когда ветер затихает, то есть абсолютно противоположно тому, как вы действуете в слабом ветре, когда вы можете выйти на глиссирование только на бакштаге при сильном шквале. Вниматель-



Рис. 14
Курс фордевинд, средний ветер. Рулевой может управлять яхтой напрямую за один ходовой конец или через один блок. Для безопасности шверт опущен на 15%. Чтобы увеличить скорость, то лучше сидеть рядом с погоном, но для этого нужны хорошие навыки. И в целом, чтобы идти таким способом, необходимы опыт и физическая сила.

но смотрите вокруг. Если вы видите, что вода темнеет, немного опустите шверт. После того, как пришел порыв ветра, сейчас же приводитесь, старайтесь идти как можно устойчивей, подберите парус и уваливайтесь, когда идете вниз с волны. Таким образом вы сможете с наветренной стороны обойти соперников, которые не готовы выполнять эти маневры. Когда ветер стихнет, поднимите шверт, и не стоит никому рассказывать о том, что вы делали. Лучше поговорить о чем-то нейтральном и убедить всех, что идти с подветренной стороны — это огромное преимущество. Не применяйте эту технику против Z1, так как рулевой этой яхты в отместку заставит вас приводиться до самой Норвегии (рис. 15 справа).

При очень сильном ветре вы можете применять такие же техники, как при очень слабом. Уваливайтесь

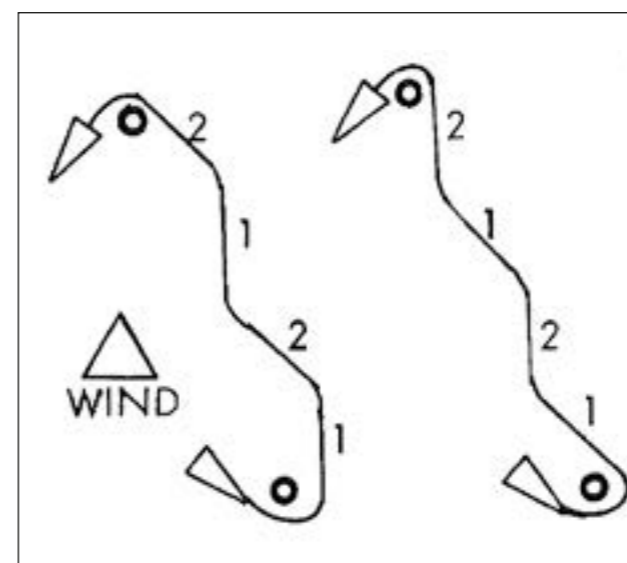
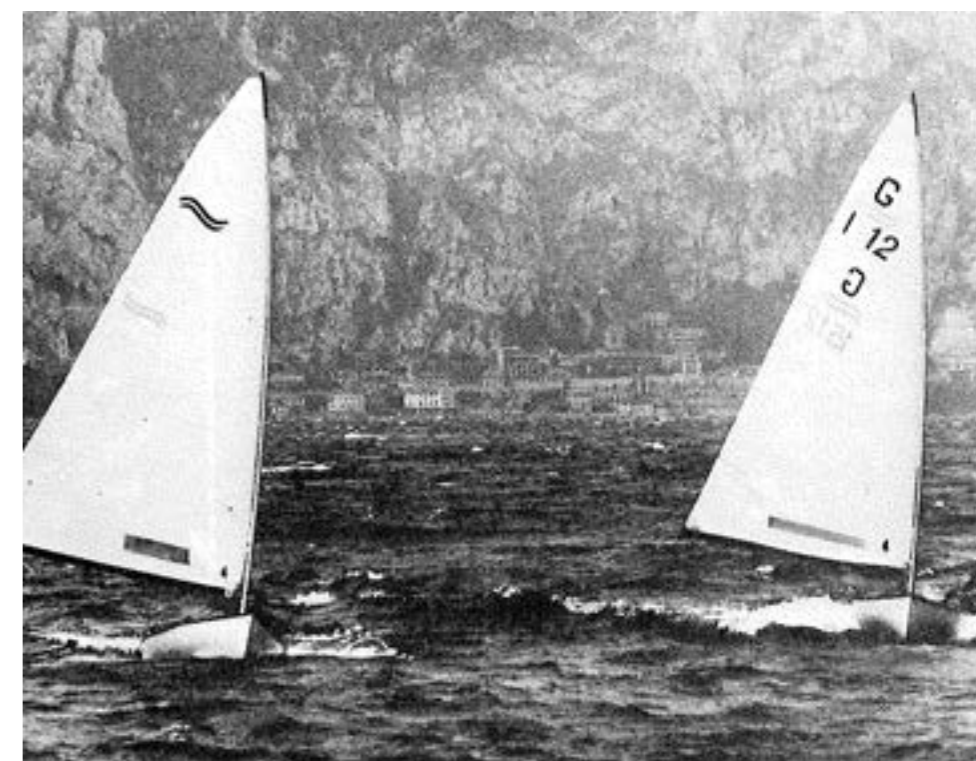


Рис. 15
1 — слабый и сильный ветер шквал
2 — средний ветер относительное спокойствие

на порывах по ветру, потому что в этом случае вымпельный ветер не так силен, и у вас больше шансов выжить. Идите выше при ослаблении ветра, тогда у вас будет больше возможностей, чтобы контролировать резкие изменения ламинарного и турбулентного потока ветра, опустите шверт на 70%, когда вероятность перевернуться на подветренную или наветренную сторону примерно 50 на 50. На полном бакштаге нужно идти с оттяжкой гика добитой на 70%, при этом на фордевинде лучше всего опустить шверт полностью и добить оттяжку на 110% (рис. 15 слева).

Рис. 16
Фордевинд в сильный ветер



При любом ветре фордевинд — лучший курс, чтобы определить истинное направление ветра. Направление волн, неподвижное положение яхты или тестовые повороты часто не дают точного представления о направлении ветра, и происходит это из-за течений, постепенных изменений направления ветра или других помех. Перед стартом пройдите два раза полным фордевиндом — левым и правым галсом — и зафиксируйте ваши ориентировки на компасе. Надо взять среднюю величину, добавить или вычесть 180, и вы получите самое точное направление истинного ветра. Можно также направиться к стартовой линии таким образом, чтобы вы свободно прошли фордевиндом до стартового судна, вместо того, чтобы двигаться к нему бакштагом, на котором вы не сможете ничего определить, а на фордевинде вы также сможете отметить для себя, где на дистанции ветер локально меняет направление. Для этого сравните данные, которые вы получили, двигаясь фордевиндом, с расположением первого знака, стартовой линии и с тем, как гоночный комитет выставил дистанцию, и вы получите информацию о благоприятной стороне стартовой линии и о лучшем месте для старта (что может и не совпадать) или о профессионализме тех, кто отвечает за проведение гонки. Сообщать о своих выводах никому не надо, просто действуйте по обстановке.

3. ТАКТИКА НА «ФИННЕ» НА ПОЛНЫХ КУРСАХ

К курсу фордевинд надо подготовиться уже на последних метрах предыдущего галса. Прежде всего, если вы не идете первым, так как вы новичок, посмотрите, как идут перед вами яхты на фордевинде. Каким курсом они идут по ветру? Все ли они идут фордевиндом? Если яхты идут по-разному, то проследите их движение

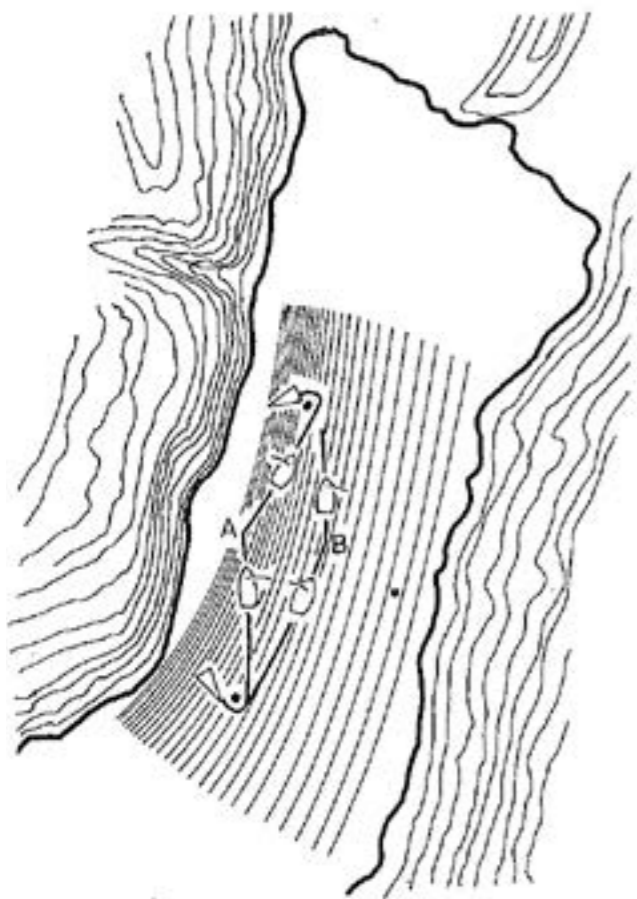


Рис. 17
Рива / озеро Гарда / Италия. Курс с тремя поворотами фордевинд — быстрее. Курс В только с одним поворотом — безопаснее.

в перспективе, они уже имели возможность проверить правильность выбранного галса и, возможно, даже уже видят подветренный знак. Делает ли кто-то снова, через некоторое время, поворот фордевинд? Определите для себя наилучшее направление.

Предположим, что в целом флот никогда не ошибается. Если некоторые рулевые и допустили ошибку, флот распадается на две группы. Если вы решили, что сразу после огибания наветренного знака не станете делать поворот фордевинд (а именно это я советую начинающим), подберите гик-оттяжку перед знаком, если она не добра, особенно, если дует сильный ветер. Тогда уваливаться будет проще и безопаснее. Если более чем 30% соперников идет по ветру на том же галсе, что и раньше, то делайте то же самое. Просто уваливайтесь, но не делайте поворот фордевинд. Держитесь подальше от тех, кто еще идет в лавировку против ветра. Как правило, они имеют право дороги, если знак остается у вас по левому борту. Если вы уваливаетесь, то вы идете правым галсом, но право дороги у вас только относительно тех, кто подходит к вам на левом галсе, то есть с правой стороны. Те, кто приближается к вам с левой стороны, имеют право дороги. Но в этом случае вам будет проще, освободить место, двигаясь фордевиндом, попробуйте сделать так же по отношению к тем, кто идет левым галсом и приближается к вам с правой

стороны. После того как вы сделали поворот фордевинд, вы легли на левый галс, и теперь право дороги есть у любого. Вы имеете право дороги, пока делаете поворот, и несколько секунд после этого, пока другие гонщики еще не успели понять, каким галсом вы идете, и настроиться соответствующим образом. Поэтому я предлагаю не делать поворот фордевинд на наветренном знаке, а продолжать двигаться тем же галсом, что и раньше, или, по крайней мере, попробовать. Идите по ветру, понемногу уваливаясь, и попытайтесь понять, сколько еще вы можете идти этим галсом, чтобы быстрее выйти на подветренный знак.

Я считаю, что из этого правила есть только два исключения. На некоторых акваториях, где ветер локально меняет направление, как правило, с усилением ветра по внутренней кривой, вы должны идти именно туда. Такое часто бывает на большинстве горных озер с термическими ветрами. Лучший пример — Рива / озеро Гарда / Италия. В этом случае вам придется сделать поворот фордевинд как можно скорее после огибания наветренного знака, в противном случае, вам придется сделать повороты еще два раза. Гораздо безопаснее не делать поворот непосредственно на знаке, хотя это и невыгодно, потому что вам придется проходить через участок с меньшим ветром (рис. 17).

Второе исключение, когда вы идете в очень сильном ветре, и если ветер и волны с большой силой и скоростью двигаются от наветренного к подветренному знаку. Если вы уверены, что ветер не изменит направление, и что вам не надо будет идти в подветренную сторону или еще дважды делать поворот фордевинд, делайте поворот на наветренном знаке, где это проще, чем на подветренном знаке. Так часто бывает, если наветренный знак расположен близко к берегу, где волнение не такое сильное. ■





ПАМПИНГ, ПАМПИНГ, ПАМПИНГ!

Автор: Иоахим Шульц (Перепечатка из SOLO). Перевод: Мария Абашкина

В 1960 году, во время олимпийской парусной регаты в Неаполе, было открыто аэродинамическое явление пампинга. Использовать его можно только на яхтах с парусным вооружением «кэт». Осенью 1962 года, на ежегодном собрании IYRU (Международный парусный гоночный союз, позднее преобразованный в ИСАФ), пампинг был признан «недопустимым».

Однако согласно Международным правилам парусных гонок IYRU 1981–1984 года (правило 60.3), а также 1985–1988 года (правило 54.3):

«ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ РАЗРЕШЕНЫ

Следующие действия, соответствующие увеличению скорости ветра, допускаются исключительно в целях ускорения движения яхты по склону волны (серфинг) или когда есть условия для глиссирования:

- (а) Не более трех быстро повторяющихся движений парусом, подборание и потравливание (пампинг).
- (б) Резкое движение туловищем вперед или назад (учинг) ¹.

Дальнейший пампинг или учинг на этой волне или при увеличении ветра запрещен».

¹ Согласно Международным правилам парусных гонок 2013–2016: «42.1. Основное правило. За исключением разрешенного правилом 42.3 или 45, яхта должна соревноваться, используя только ветер и воду для увеличения, поддержания или уменьшения скорости. Члены экипажа яхты имеют право регулировать настройку парусов и корпуса и выполнять другие действия в соответствии с хорошей морской практикой, но не должны совершать иные движения туловищами, чтобы способствовать продвижению яхты.

42.2. Запрещенные действия. Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1.: (а) «пампинг»: повторяющееся насыщение любым парусом, создаваемое подборанием и потравливанием паруса или вертикальными или поперечными движениями тел членов экипажа; (б) «рокинг»: повторяющееся раскачивание яхты с борта на борт, вызванное (1) движением туловищ членов экипажа, (2) повторяющейся регулировкой парусов или шверта, или (3) рулением; (с) «учинг»: быстрое движение туловища вперед с резкой остановкой; (д) «скаллинг»: повторяющиеся движения рулем, которые либо выполняются с усилием, либо продвигают яхту вперед, либо препятствуют ее движению назад; (е) повторяющиеся повороты оверштаг или фордевинд, не связанные с изменением ветра или тактическими соображениями».

Таким образом, при определенных условиях три быстро повторяющихся движений парусом, подборание шкотов и потравливание, (пампинг) разрешается, и, следовательно, заслуживает научного объяснения в FINNLOG.

Под пампингом понимают такую технику, когда гонщик резко подбирает парус, чтобы он приблизился к миделю, и сразу после этого отпускает его в нормальное положение до оптимального угла атаки. При пампинге, гонщик захватывает свободной рукой напрямую шкоты как можно ближе к гикю, и тянет парус к себе, сначала вытянутой рукой, потом сгибая руку и одновременно откидываясь назад. Когда он снова выпрямляется и выпрямляет руку, то сразу быстро травит парус. Этот процесс предполагает, что гонщик находится в отличной физической форме, так как давление паруса при среднем ветре составляет 10–15 кгс.

Рассмотрим аэродинамические процессы, связанные с пампингом; как показано на рис. 1–4, где сила, направленная вперед, становится наибольшей, а сопротивление снижается. Рулевой на всех курсах устанавливает парус так, чтобы оптимальный угол атаки составлял 15–20 градусов к вымпельному ветру. В этом положении ветер хорошо обтекает парус с подветренной сто-

роны (см. рис. 1), поток ветра ламинарный, как говорят в аэродинамике, и сила тяги создается повышенным давлением на наветренной стороне и пониженным давлением на подветренной стороне паруса; или, другими словами, через разности расстояний, которые частицы воздуха должны пройти вдоль паруса от передней к задней шкаторине.

Если при помощи мускульной силы тянуть к себе парус, который находится под оптимальным углом атаки, при ветре под углом 45 градусов, повышенное давление на наветренной стороне растет, так как частицы воздуха сближаются; в то же время пониженное давление на подветренной стороне также увеличивается, так как здесь принудительно растет «зона отрицательного давления», что приводит к тому, что частицы воздуха быстрее двигаются к задней шкаторине (см. рис. 2).

Когда парус травят, то воздух с наветренной стороны двигается по кривой (см. рис. 3).

Повышенное давление нормализуется, и поток воздуха с подветренной стороны снова обтекает парус без турбулентности. В этом случае пониженное давление несколько снижается, однако, без заметного увеличения сопротивления; при этом сила тяги зависит от оптимальной позиции паруса (см. рис. 1). Нарушение

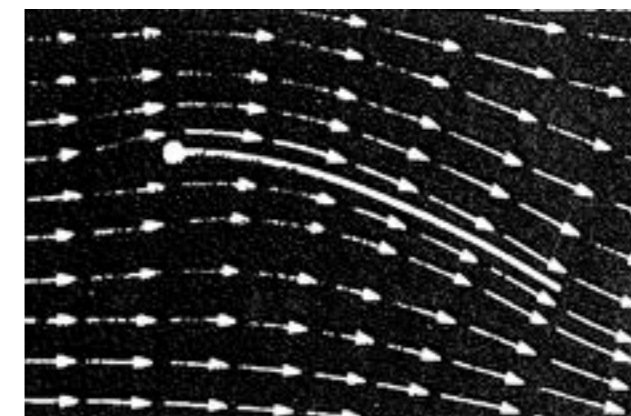


Рис. 1. Поток ветра ламинарный, и сила тяги создается повышенным давлением на наветренной стороне и пониженным давлением на подветренной стороне паруса

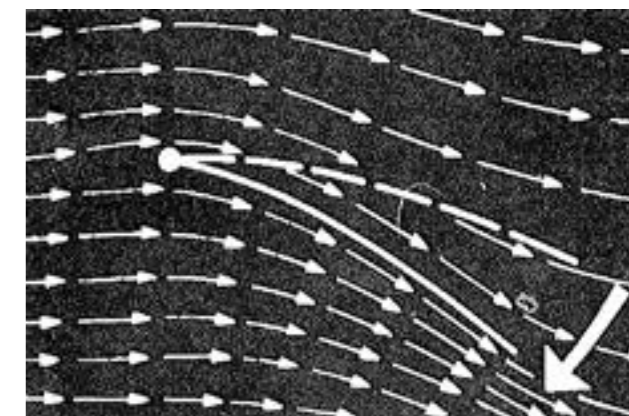


Рис. 2. Увеличение силы тяги при помощи пампинга, то есть быстрого подборания паруса. Пониженное давление с подветренной стороны и повышенное давление с наветренной стороны увеличиваются

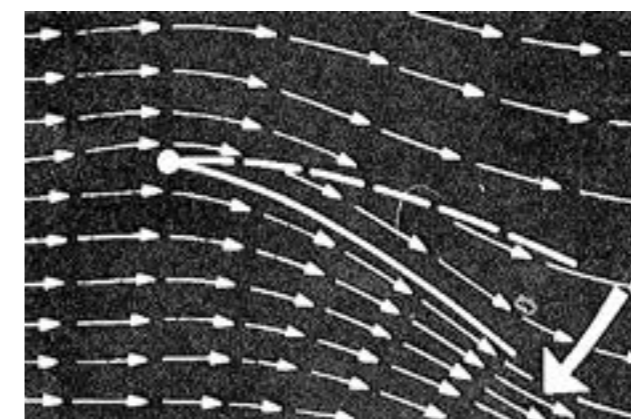


Рис. 3. Кратковременное выравнивание давления на наветренной и подветренной стороне без какого-либо образования турбулентности происходит, когда парус быстро травят; ламинарный поток не нарушается

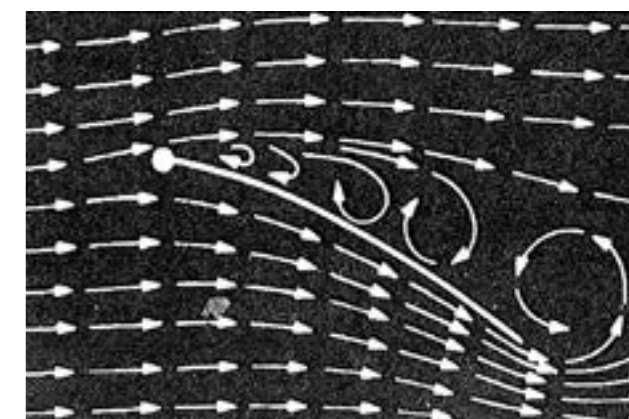


Рис. 4. Если парус добирают и держат в таком положении довольно долго, то нарушается течение ламинарного потока воздуха с подветренной стороны, с увеличением турбулентности сила тяги уменьшается

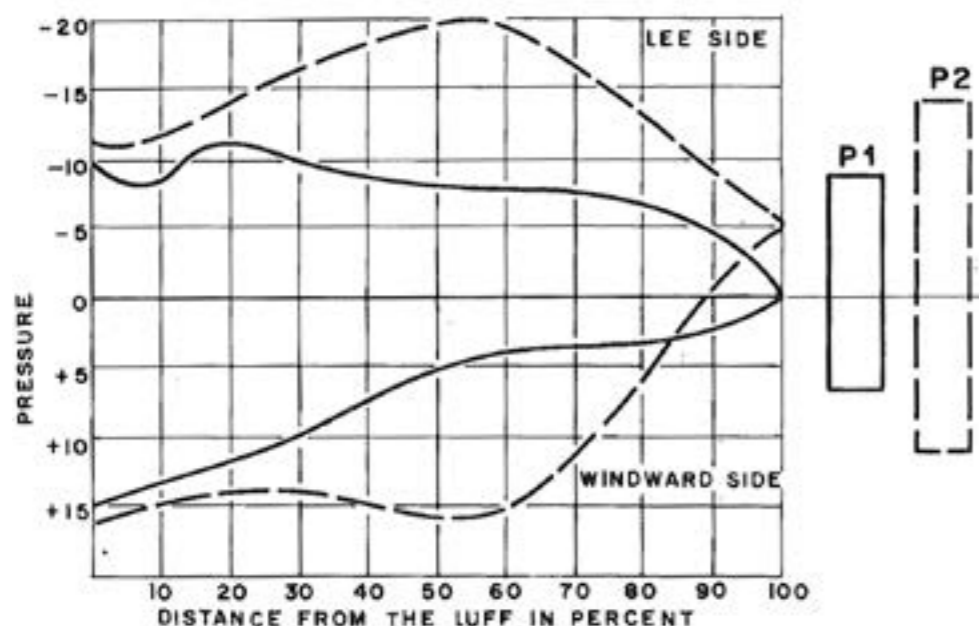


Рис. 5
Пониженное давление на подветренной стороне (верхние кривые) и повышенное давление на наветренной стороне (нижние кривые), где в процентах обозначено расстояние от передней шкаторины. Сплошная линия: давление на парус под оптимальным углом. Прерывистая линия: давление при пампинге. P1 — сила тяги, когда парус не двигают, P2 — сила при пампинге.

ламинарного потока воздуха и формирование турбулентности на подветренной стороне, а как следствие снижение силы тяги происходят, только если парус довольно долго находится под большим углом атаки; после трех быстро повторяющихся движений парусом (пампинга) он должен находиться в положении, которое

изображено на рис. 1 (оптимальный угол к выпелю ветру), и ни в коем случае, как изображено на рис. 4.

Если использовать значения, которые были найдены для класса «Финн», то получаем следующую картину: пунктирная линия на рис. 5 — парус стоит под оптимальным углом к ветру и не двигается для подкачки; сила тяги зависит от давления ветра, схема P1. При помощи пампинга повышенное и пониженное давление ветра на парус увеличиваются почти в два раза; пунктирная линия на рис. 5 показывает давление ветра на разном расстоянии от передней шкаторины; видно, что наибольшее давление приходится на середину паруса, то есть на схеме — 40–70%.

Хотя даже небольшое пониженное давление может присутствовать недалеко от задней шкаторины на наветренной стороне, как результат индуктивного сопротивления, тяга, образующаяся при пампинге, на схеме P2 значительно больше, чем в P1. Таким образом, гонщик получает заметное увеличение аэродинамической силы, но только тогда, когда парус работает как крыло. Если ветер действует на парус под прямым углом, то о положительном эффекте вряд ли можно говорить.

Тем, кто применяет пампинг, чтобы способствовать движению яхты, нужно помнить, что его не стоит использовать без разбора на всех курсах. Если нарисовать параллелограмм, где изображены силы, воздействующие на парус, и добавить результирующую давления воздуха — R (без учета тяги и сопротивления), то мы можем определить полезную, движущую вперед, силу V и бесполезную, направленную в сторону, силу Q. На рис. 6 аэродинамическая сила R2 при пампинге значительно больше, чем R1 (без пампинга). Поскольку R2 сильнее проявляется ближе к миделю, положительный эффект уменьшается из-за увеличения силы Q2; и выигрыш для V2 составляет всего около 25%. Но если парус вынесен дальше на ветер, более 45 градусов, то аэродинамические силы, действующие на него, сильнее действуют в направлении движения лодки, и выигрыш

Рис. 6
Если выпелю ветер по траверзу, при помощи пампинга происходит лишь небольшое увеличение аэродинамической силы, R2.

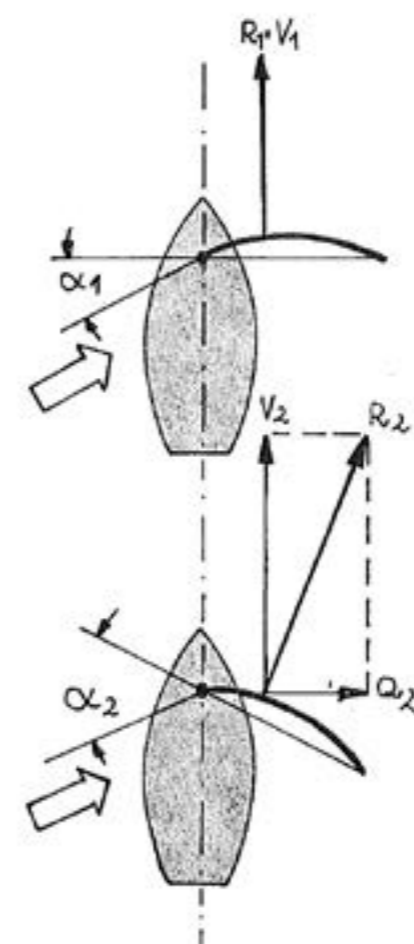
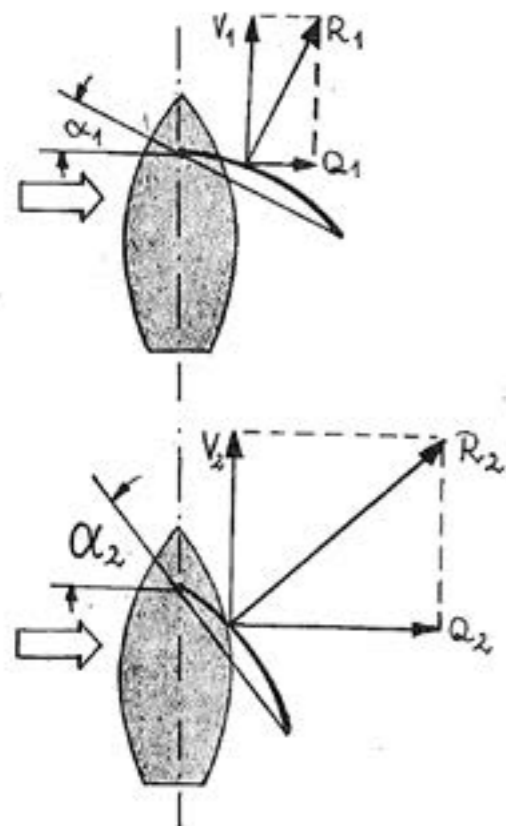


Рис. 7
Чем больше выпелю ветер отклоняется от угла в 45 градусов, тем больше направление аэродинамических сил приближается к направлению движения яхты; следовательно, пропорционально возрастает величина движущей вперед силы

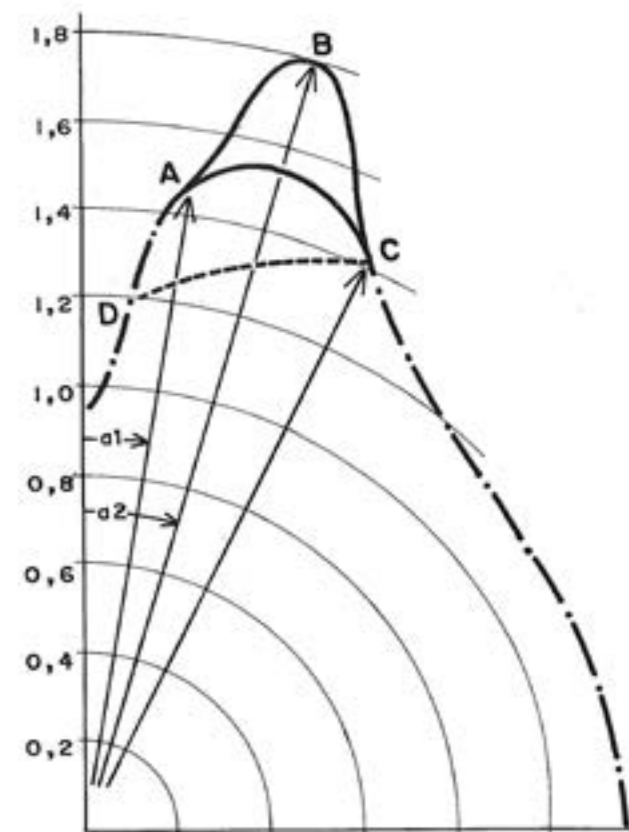
в движущей вперед силе возрастает почти до 50%, что можно увидеть, сравнив линии V1 и V2 на рис. 7.

Когда при пампинге травят парус, то может возникнуть ряд проблем. Если подбирать парус (см. рис. 2), и быстро его травить (см. рис. 3), то, если посмотреть на рис. 8, на кривой линии появляется искусственный выступ, так как добавляется сила P2, показанная на рис. 5. Это означает, например, что при соотношении кривизны 1:10 сила тяги, при величине угла α_1 , не достигает максимума, то есть оптимальная настройка паруса в соответствии с воздушным потоком находится в точке A, но при пампинге максимальной силы тяги можно достичь при величине угла α^2 в точке B. Максимальное значение силы, таким образом, перемещается в диапазоне от A до B, и если быстро травить парус, то в диапазоне от A к B. Если гонщик слишком медленно травит парус, то ламинарный поток с подветренной стороны нарушается, что приводит к образованию турбулентного потока воздуха (см. рис. 4); в этом случае сила может уменьшиться не только до C на кривой (рис. 8), но и до D — намного ниже своего пикового значения. В этом случае завихрения удерживаются на парусе, и изменить это можно только тогда, когда плавный воздушный поток будет восстановлен, но сделать это можно, только



уменьшив угол атаки паруса, по сравнению с оптимальным. Достичь точки A и нормального максимума силы можно только через некоторое время. Гонщик, который качает парус с задержкой, получает максимальную силу тяги в точке B, но и минимальную в точке D; он будет находиться в невыгодном положении по отношению к сопернику, который поддерживает постоянное значение в точке A. ■

Рис. 8
С помощью пампинга, то есть при повторяющихся движениях парусом, величина силы возрастает, по сравнению с неподвижным парусом





Говорят, что парусный спорт — это шахматы на воде. На самом деле — это намного сложнее и интереснее шахмат, так как с одной стороны в большинстве случаев невозможно на 100% предсказать поведение и картину природных факторов ветра, волны, течения — всегда есть элемент случайности, а с другой стороны яхты не просто двигаются и расходятся друг с другом согласно установленным правилам, но и влияют на путь и скорость друг друга. Правильно предугадывая ситуации, чтобы иметь в нужный момент право дороги, а также правильным образом пользуясь этим правом, можно искусно обходить соперников или не дать им себя обогнать. Использование ветровой тени от своей яхты, тактические приемы, вынуждающие соперника идти в невыгодную сторону, могут помочь остановить или догнать соперника, который имеет более быструю яхту или искуснее владеет техникой управления. Кроме того тактика поможет с меньшими потерями выйти из ситуации, когда вам перекрывают ветер. Об этих и других приемах читайте в разделе «Тактика» и удачи вам в вашем взаимодействии с соперниками на воде!

ТАКТИКА



ГОНКИ В БОЛЬШОМ ФЛОТЕ

Автор: Карл Ван Дайн (Перепечатка из SOLO). Перевод: Мария Абашкина

Некоторые моно типы стали настолько популярны, и на главных регатах сейчас собираются настолько большие флоты, что это превышает всякие мыслимые пределы. А на воде возникают тактические и стратегические проблемы, и для того чтобы добиться успеха, гоняясь в большом флоте, нужно соответственно изменить свою стратегию и тактику.

Самый главный принцип для гонок в большом флоте заключается в следующем: чем больше флот, тем меньше вы должны обращать внимание на другие яхты, и пройти гонку так, как сами считаете нужным. Гонки в большом флоте сильно отличаются от матч-рейса, где каждый маневр соперника необходимо проанализировать и соответственно корректировать свою тактику и где каждый маневр выполняется с учетом того, какотреагирует соперник. Попытка применить подобную тактику в большом флоте, как правило, приводит к плачевному результату.

Из этого общего принципа вытекает ряд практических правил для гонок в большом флоте. Во-первых, не надо играть в тактические игры с одним или двумя другими участниками. Всякий раз, когда вы это делаете, вы теряете из виду всех остальных. Хотя, по крайней мере, у гонщиков-одиночек это и не вызывает сомнений, но в пылу гонки они об этом как-то слишком часто забывают. (Это правило также важно для тех, кто уча-

ствует в гонках с гандикапом, хотя здесь все это и не так очевидно. Яхты с одинаковым рейтингом составляют лишь небольшую часть каждого флота, и часто появляется иллюзия, что они идут в малом флоте, где важны тактические маневры.)

Во-вторых, во время движения острыми курсами не уходите от флота в сторону, чтобы оказаться в свободном от флота пространстве. В любом флоте гонщики, идущие впереди, имеют хоть капелюк способностей и будут действовать таким образом, чтобы выйти на благоприятную сторону. И если вы в лавировку ушли далеко в поисках свободного пространства, вам придется сделать поворот оверштаг и удалиться от благоприятной стороны, и потом вы отстанете от основного флота, как раз тогда, когда придет ожидаемый порыв ветра.

В-третьих, если вы идете в основном флоте, не суетитесь. Проще сделать поворот, когда вам кто-то закрывает ветер или идет правым галсом. Те, кто бессистемно пытается выйти на наветренную часть дистанции, избегая встреч с другими яхтами, и отказывается проходить по корме, демонстрирует поведение беспорядочно двигающегося бильярдного шара. И вряд ли такое поведение будет успешной заменой хорошо продуманной и реализованной стратегии. Конечно, есть счастливые исключения из всех правил. Например, на Золотом кубке один скромный финнист так объяснил мне, почему

в одной из гонок он лидировал на первом знаке. Он начал гонку на благоприятной левой стороне стартовой линии и хотел сразу же сделать поворот оверштаг и уйти на правую сторону, которая, как ему казалось, была выгодной. Но, увы, у него не было места для поворота, и ему пришлось ждать, пока, по крайней мере, 50 яхт сделают поворот, поэтому он шел правым галсом, пока последняя наветренная яхта не легла на левый галс. Как только ему удалось скрутиться, ветер зашел на несколько градусов, и он первым выскочил на знак левым галсом.

На свободное от флота пространство лучше выходить сразу после старта, особенно если сплошная стена лодок с наветренной стороны закрывает вам весь ветер. Но, когда идешь в большом флоте, как я заметил, выйти на свободное пространство практически невозможно. Когда кажется, что вы уже выбрались туда, кто-то всегда оказывается с наветренной стороны. Но если вам, в конце концов, действительно удалось выбраться на свободное пространство после неудачного старта, то вы, как правило, оказываетесь далеко позади всех. Поиски свободного пространства приведут только к тому, что вы будете плестись в конце, здесь исключение составляет только курс фордевинд. Идти в отработанном ветре примерно так же весело, как бежать за уходящим автобусом. Как ни странно, но, к счастью, если следовать заранее продуманной стратегии (хорошо продуманной, а не такой, как у нашего скромного финниста), как правило, вы выходите на достаточно выгодную позицию, и проблема свободного пространства решается сама собой.

При попутных курсах, общий принцип тот же самый, но с одной оговоркой: держаться подальше от больших скоплений яхт, особенно при слабом ветре. Много лет назад Билл Кокс познакомил меня с эффектом, который называл снеговой щит. Скорость ветра возрастает, а затем падает у любого скопления яхт, поэтому те, кто идет «в толпе», даже те, кто идет с наветренной стороны, попадают в полосу более слабого ветра. Такой же эффект присутствует, когда много яхт на стартовой линии и на знаке. И избежать этого пока не получается.

Бороться с этим легче на фордевинде, чем на бакштаге, когда отклонение от курса не так важно, хотя это и приведет к дополнительным маневрам, но один маневр перед подветренным знаком сделать быстрее, чем ползти в ветровой тени.

На бакштаге если слишком далеко уйти на ветер, то путь до знака сильно увеличится, и результат окажется хуже, чем если бы вы двигались с остальным флотом. Только при слабом ветре, когда эффект снежного щита, по-видимому, наибольший, движение таким длинным курсом, в обход остальной части флота, принесет плоды.

Старт в большом флоте также представляет определенные сложности. Место в первом ряду на стартовой линии хотя и чрезвычайно важно, но этого недостаточно, чтобы гарантировать хорошее начало. Важна также маневренность и возможность следовать своей стратегией, разработанной перед гонкой, с минимумом вме-

шатательства со стороны остальной части флота. Гонщики, которые не привыкли стартовать в большом флоте, даже не задумываются об этом, так как в небольшом флоте эти задачи легко решаются. Например, если правая сторона более благоприятна, избегайте скопления яхт, даже если стартовать у этого конца линии выгоднее, и обеспечьте себе возможность быстрее скрутиться на левый галс после стартового сигнала. Если вы считаете, что сразу после старта ветер изменит направление, попробуйте еще до того, как прозвучит стартовый сигнал, обеспечить себе пространство с наветренной стороны для поворота, когда придет заход ветра. У любой другой яхты, которая будет находиться с подветренной стороны от вас, уже почти не будет пространства для маневра. Если левая сторона более выгодна, то постарайтесь сохранить пространство с подветренной стороны, чтобы вы смогли сделать длинный правый галс и с подветренной стороны вам никто не мешал. Если это сделать не удастся, то лучше идти как можно круче к ветру. ■



На свободное от флота пространство лучше выходить сразу после старта. Фото: Гленда Кэрролл.



На бакштаге если слишком далеко уйти на ветер, то путь до знака сильно увеличится. Фото из архива Георга Сибена.



5-4-3-2-1 — СТАРТ!

Автор: Питер Барретт (Перепечатка из One-Design & Offshore Yachtsman). Перевод: Мария Абашкина

С тарт, как ничто другое, определяет, какие яхты будут иметь шансы на победу в гонке. Обычно хороший старт гарантирует, что на наветренном знаке вы будете в авангарде флота, конечно, если не помешают заходы ветра или плохая скорость. Обычно хороший старт — это необходимая часть победы. Обычно хорошо стартуют одни и те же гонщики. Почему?

Улучшить технику старта очень просто... здесь не требуется супер скорость или мозг, способный работать как компьютер... а только способность следовать более или менее надежному плану старта, и долгие тренировки по управлению яхтой, и еще способность чувствовать время и расстояние... плюс некоторая согласованность с маневрами других яхт.

Сначала нужно выбрать сторону стартовой линии, откуда вы кратчайшим путем дойдете до верхнего знака. Если вы стартуете с наветренной стороны (а здесь мы будем рассматривать только этот вид старта), то это не ближняя сторона к знаку, а сторона, которая находится ближе к знаку относительно ветра и является наветренной. Чтобы определить это, выполните одно или все действия, перечисленные дальше.

1. Поставьте свою лодку прямо против ветра в левентик на стартовой линии или ее продолжении (лучше по центру линии) и зрительно определите траверз

яхты с каждой стороны — эта линия равной позиции и любая точка на этой линии расположена одинаково относительно ветра. Если сравнить расстояние от одного конца линии до стартового знака и от другого конца линии до судейского судна, то одно из них будет больше другого, это и есть точное расстояние, по которому можно определить, что один конец стартовой линии выгоднее, чем другой, и находится на наветренной позиции.

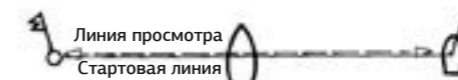
2. Двигайтесь вдоль стартовой линии с расправленным гротом. Обратите внимание на то, насколько ветер наполняет парус. После этого, также, не добираясь, пройдите вдоль стартовой линии в другом направлении, и сравните, в каком случае парус лучше наполняется ветром. И выгодной будет та сторона, к которой вы направлялись, когда ветер меньше всего наполнял парус, то есть будет наветренной.

3. Возьмите компас и определите угол между стартовой линией и направлением ветра. Если он составляет 90 градусов, то линия ровная; если нет, то вы можете вычислить, какой конец линии наклонен против ветра.

После того как вы определили, какая сторона является самой выгодной, вы должны решить, следует ли вам там стартовать. Существует несколько причин, по которым лучше стартовать на небольшом расстоянии от этой выгодной позиции.



Конец стартовой линии у судейского катера имеет преимущество.



Линия перпендикулярна ветру. Ни один из концов стартовой линии не имеет преимущества.



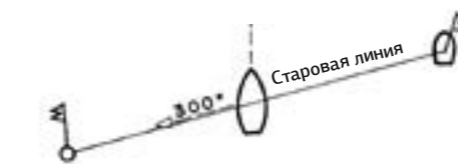
Конец у стартового знака имеет преимущество.



Установите шкоты в стопор и пройдите вдоль стартовой линии в одну сторону, а затем в другую. Та сторона имеет преимущество, в сторону которой у вас больше запарусивает парус.



$135-30=105$ или на 15 больше, чем 90. Конец стартовой линии у знака имеет преимущество в 15 градусов.



$360+40-300=100$ или на 10 больше, чем 90. Конец стартовой линии у судейского судна имеет преимущество.

1. На старте слишком много яхт (яхт намного больше, чем пространства для них), и агрессивный (профессиональный) флот.

2. Настолько выгодная позиция у стартового знака, что невозможно выйти на него правым галсом (в этом случае можно стартовать левым галсом на небольшом расстоянии от знака).

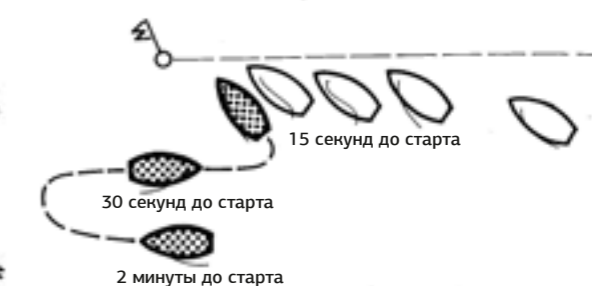
А вот несколько причин, почему лучше не стартовать с выгодной стороны линии.

1. При заходе ветра позиция у стартового знака стала выгодной... но сразу после старта вам будет необходимо лечь на левый галс, так как фактически, если бы не осцилляция, то эта сторона стартовой линии и не являлась бы выгодной.

2. Происходящие на дистанции текущие изменения заставляют пройти все расстояние до первого знака одним галсом.

3. Из-за неожиданных заходов ветра все расстояние до первого знака приходится идти одним галсом.

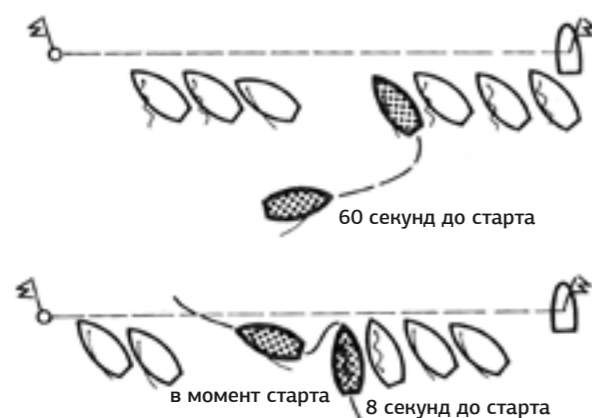
4. Вы лидируете в конце серии гонок, и у вас отличная скорость, ваша задача — не быть дисквалифицированным.



Для старта у знака за 2 минуты до старта уйдите вдоль стартовой линии за знак, затем развернитесь и пройдите так, чтобы за 30 секунд до старта оставить знак по левому борту. После этого сделайте поворот в безопасной подветренной позиции под первой яхтой на правом галсе и идите на знак так, чтобы оказаться у него в момент сигнала.



Для старта у наветренной стороны встаньте, расправив паруса, снаружи стартовой линии позади и с наветра от судейского судна. Поскольку большинство яхт, которые держат место у судейского судна, снесет, вы достаточно часто сможете найти «дырку» непосредственно у судейского судна так, чтобы стартовать непосредственно во время стартового сигнала.



Для старта посередине стартовой линии найдите пространство и поверните туда, так чтобы близко с подветренной стороны у вас не было яхт. На несколько секунд слезна приведите к ветру, заставляя наветренную лодку подвинуться вверх, затем займите пространство, которое вы создали.

Теперь давайте рассмотрим технику старта из трех точек — стартовый знак, судейское судно и где-то посередине.

1. СТАРТОВЫЙ ЗНАК.

Здесь все просто. Когда до старта осталось от одной до трех минут, пройдите мимо стартового знака правым галсом. Через некоторое время сделайте поворот и идите обратно к стартовому знаку левым галсом, так чтобы пройти мимо знака приблизительно за 30 секунд до старта. Займите подветренную позицию к ближней к знаку яхте, стойте на месте и будьте готовы подойдите к знаку по стартовому сигналу.

В четырех случаях из пяти все пройдет гладко, как здесь и описано. На пятый раз могут начаться некоторые осложнения, которые могут быть двух видов. Если яхты находятся очень близко к стартовому знаку или двигаются к нему, вам придется повернуть в первое освободившееся пространство или лучше оставаться на левом галсе и идти до тех пор, пока не появится место. В течение многих лет, я стартовал у знака именно так, и это были неплохие старты, не так много яхт, идущих правым галсом, мне приходилось пропускать вперед, и меня еще никогда не наказывали за нарушение правил дороги на противоположных галсах (Тьфу! Тьфу! Тьфу!).

Вторая сложность возникает, когда несколько гонщиков (они почти всегда самые лучшие во флоте) применяют одну и ту же технику. Это, как правило, превращается в игру, где соперники выжидают, кто последним пройдет левым галсом мимо стартового знака и у кого будет возможность выйти к стартовой линии на подветренной стороне. Лучший совет, который я могу дать, — это ждать до последней минуты, и контролировать ход яхты (на «Финне», я могу пройти мимо знака за 10

секунд до старта, тут же развернуться и быстро уйти со старта). Затем левым галсом идти к стартовой линии. Если все правильно рассчитать, всем придется ждать, пока вы либо не застрянете при повороте или не вырежетесь на знак.

Я в течение нескольких лет обсуждал с сотней гонщиков, как делать этот старт... но все же лишь немногие считают, что это разумно, уходить за стартовый знак за минуту до старта... Джордж Брудер, Генри Спраг, Стюарт Уокер, и некоторые другие спортсмены того же калибра. Я надеюсь, что эта статья сработает, и в следующий раз многие попытаются стартовать именно так.

2. СУДЕЙСКОЕ СУДНО

Еще один вариант старта, когда судейское судно является наветренным. Тут задача немного сложнее, я думаю, в первую очередь потому, что так стартуют многие гонщики. Главное здесь в том, что яхты, которые стоят или почти стоят на месте, довольно быстро дрейфуют в сторону, и нужно немного уйти в сторону, чтобы начать движение... я имею в виду то, что пространство возле судейского судна появляется буквально в последнюю минуту.

Действия ваши должны быть следующие: во-первых, лодка должна лечь на правый галс с наветренной стороны от вашего надлежащего курса и судейского судна заранее, так чтобы за две минуты вам выйти на позицию и за 20 секунд на полной скорости дойти до стартовой линии. Остановите лодку (встаньте в левентик).

Вы будете дрейфовать в сторону и вперед, и если вы разместили свою яхту правильно, вы будете медленно двигаться к судейскому судну, достигнув места за транцем судейского судна на расстоянии, имея в запасе три-четыре секунды, чтобы подобрать шкоты и начать движение.

Чем меньше флот, тем позже вы можете занять описанную позицию, и тем быстрее вы можете выйти из-под кормы судна. Помните, когда вы движетесь быстрее, вас меньше сносит, так что держитесь ближе к линии места вашего старта.

Для старта от стартового знака: пройдите мимо стартового знака за две минуты до старта, развернитесь и пройдите мимо стартового знака левым галсом за 30 секунд до старта. Сделайте поворот в безопасном подветренном положении, за первой лодкой по правому борту и выходите на знак со стартовым сигналом.

Для старта от судейского судна, встаньте в левентик, с наветренной стороны от судейского судна. Так как все яхты будут двигаться медленно, пока не разгонятся, вы зачастую увидите свободное пространство возле судейского судна в момент старта.

Но существует ряд проблем: одна из них возникает, когда яхта, находящаяся у вас с подветренной стороны заняла лучшую позицию, чем вы, и находится на расстоянии менее корпуса от судейского судна. В этом случае замедлите движение, пока эта яхта не окажется чисто впереди. При необходимости повторите эти действия

для всех яхт, которые находятся в этой позиции. Такое часто происходит, когда много яхт находятся возле наветренной точки линии старта, и вы неверно оценили скорость дрейфа до линии вашего курса. Вы можете стартовать чуть позднее. Если ваша яхта хорошо идет, то вы сможете быть третьим или четвертым на стартовой линии, а тот, кто стартовал впереди не сможет сделать поворот, пока вы этого не сделаете. (Такая техника гарантирует вам свободное для маневра пространство, цель всех стартов №1.)

Вторая проблема — вы снова просчитались, и оказались слишком далеко на подветренной стороне от судейского судна, тем самым с наветренной стороны от вас слишком много места. Если у вас есть время и пространство, то с помощью двух быстрых поворотов вы превратите неудачный старт в блестящий. Однажды я сделал два поворота менее чем за 30 секунд.

Сначала вам будет трудно оценить, от какой точки дрейфовать к судейскому судну. Но постепенно вы будете совершенствоваться в этом, и, вероятно, будете удивлены, как часто у судейского судна появляется пространство для старта.

3. СТАРТ В СЕРЕДИНЕ СТАРТОВОЙ ЛИНИИ

Если вы не хотите, стартовать ни от стартового знака, ни от судейского судна, а именно так происходит около 10 процентов ваших стартов, так как, стартуя на концах линии, гонщики выходят на более выгодную позицию и получают свободное для маневра пространство, но у нас есть третий вид старта.

Свободное пространство и хорошая скорость имеют решающее значение на стартовой линии, так как легко получить выгодную подветренную позицию или выйти на нее, и не важно, где ты стартуешь, главное — получить пространство для маневра.

За минуту или около этого надо оставаться на левом галсе, так как именно левом галсе у вас гораздо больше свободы передвижения и выбора стартовой позиции. Когда вы видите свободное место среди яхт, лежащих на правом галсе, желательно, чтобы у них было мало возможностей выйти на ветер или под ветер, поверните туда, и у вас появляется свободное пространство справа по борту. Следуйте стандартной технике — держитесь ближе к яхте, расположенной с наветренной стороны, и несколько раз (медленно) приведите, чтобы очистить место с подветренной стороны, где вы сможете набрать скорость и свободное пространство в течение последних двух-трех секунд перед стартом. Не позволяйте лодкам по обе стороны опередить вас... это может иметь катастрофические последствия.

Помните, что в середине стартовая линия часто «провисает». И если вы отметили какой-то объект на берегу, это поможет вам оценить, насколько близко вы подошли к стартовой линии.

Главное, что нужно помнить, — вы никогда не научитесь хорошо стартовать, пока не попробуете. Не бойтесь стартовать на концах стартовой линии, не бойтесь потеряться в толпе. Тренируйтесь в управлении яхтой, используя спасательные жилеты, которые плавают в воде, или буи и знаки, — и используйте каждую гонку для тренировки стартов. ■

Я же говорил тебе, что стартовую линию надо было делать длиннее...





КАК ВЫБИРАТЬСЯ ПОСЛЕ ПЛОХОГО СТАРТА

Автор: Энди Хортон. Перевод: Леонид Кляйман

Плохие старты случаются, это бывает с каждым. Главное — не впадать в панику. Смотрите внимательно, как можно выбраться из невыгодного положения и сделайте свой ход тогда, когда возможность постучится в вашу дверь.

Представим себе, что вот стартовый сигнал прозвучал. Несколько яхт находятся прямо перед вами, отработанный ветер с их парусов ощутимо не дает вам разогнаться. Кроме того, несколько яхт идут с наветра, не давая вам возможности скрутиться на левый галс без того, чтобы не пришлось сделать глубокий нырок под их кормы. Оставаться в таком положении — значит практически закончить гонку. Понятно, что вам нужно найти тропку, чтобы уйти на левый галс, но как это сделать лучшим образом и какое время выбрать для этого хода? Исходя из моего опыта, есть только два варианта: надо так или иначе выбраться из этого положения — делать поворот на левый галс и собирать свои «шишки» или же набраться терпения и терпеливо ждать какой-то еще возможности.

Если вы решились на то, чтобы выбраться немедленно, то перед тем как делать поворот, убедитесь, что вы идете максимально быстро при имеющихся условиях. Сохраняйте скорость, даже если для этого

придется слегка потравить шкоты. Если вы это пойдете полнее на 20 секунд или около того, вы окажетесь примерно в той же позиции, но с большей скоростью, которая вам нужна на случай, если кто-то решит повернуть раньше вас. Это также открывает немного



Рис 1: Скорость для нырка. Если вы решились на поворот и нырок, то начните с ускорения перед поворотом, чтобы обеспечить себе скорость в момент поворота. Вы также обеспечите себе место для более плавного и постепенного нырка за корму правого галса.

места с наветра, поэтому вам не придется сильно улавливаться под корму правому галсу, что, понятно, дорогого стоит. Не пытайтесь «резать» в этой ситуации. Надо пытаться оставаться на своей тропе и идти максимальным ходом. Если вы будете резаться и идти медленно, то в момент поворота на левый галс вы можете окончательно потерять ход и сделать очень неэффективный поворот.

ВЫБИРАЕМСЯ ЧЕРЕЗ СТАРТ ЛЕВЫМ ГАЛСОМ

Если вы видите, что скорее всего берете плохой старт и при этом с наветра есть дыра, то есть возможность выбраться сразу из этой ситуации, сменив правый галс на левый еще до стартового сигнала. Поворачивайте и быстрее проходите по корме у всего флота. Флот обычно стартует правым галсом и даже самая наветренная яхта у судейского судна не обратит внимание на соперника, который проходит у нее по корме. Наоборот, ее рулевой смотрит вперед и на ветер, концентрируясь на разгоне яхты. Он не готов контролировать кого-то, кто идет на полном ходу левым галсом у него по корме. Он даже скорее всего не может в этот момент повернуть и накрыть вас. Тем временем, вы уже можете быть правее всех на чистом ветру (см. рис. 2).

В гонках TP52s, когда флот достаточно мал и состоит всего из 6-ти яхт, яхте Azzuga нравится использовать этот маневр. Они «шлангуют» за 30 секунд до старта, а за 20 секунд поворачивают на левый галс и ныряют под весь флот. В момент стартового выстрела они на полном ходу и никого вокруг. Через небольшое время они крутятся обратно, и на первом пересечении курсов встречают весь флот, который идет нос-к-носу, правым галсом.

Обычно, если кто-то стартует прямо над вами на том же галсе и сразу откручивается на левый галс, то вы его обойдете, когда он повернет обратно на правый галс. В большинстве случаев вы просто пройдете у него по носу левым галсом, поскольку ему пришлось делать два поворота, а вам только один. Но если он сразу стартует левым галсом, ему нужно сделать только один поворот на правый галс, и в этом случае старт левым галсом может оказаться выигрышным.

Я использовал это на регате в Кей Вест в этом году гоняясь на яхте Interlodge, которая является довольно стабильной яхтой класса TP52, однако она «стояла» на легком ветру. Стар давался при ветре около 5 узлов и мы намеревались идти вправо на лавировке, поэтому тактический план на эту гонку был быть на левом галсе за 2 минуты и идти к старту в увал. Мы прошли по корме всего флота, стартовали и пошли вправо. Пара яхт попытались повернуть и пойти за нами, но они просто умерли. Мы получили преимущество за счет того, что нам не надо было платить цену за поворот оверштаг на ветру в 5 узлов и мы сразу оказались на нужной стороне лавировки. В небольшом флоте, 10 яхт или около того, такой старт левым галсом

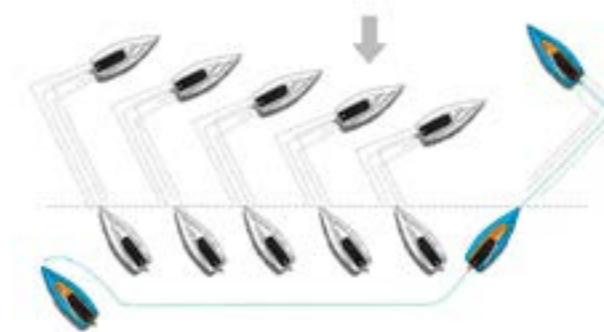


Рис 2: Выбираемся через старт левым галсом. Когда вы «процелкали» старт, не надо ждать, что чудо совершится само собой! Крутитесь на левый галс не дожидаясь стартового сигнала и идите всем по корме. Ищите открытую часть линии и затем возможность вернуться к флоту. Есть высокая вероятность что вы будете либо нос-к-носу, либо впереди тех, кому не удалось освободиться от соперников и идти достаточно быстро на чистом ветру.

может хорошо работать, но когда флот 20 и более яхт, он уже не так хорошо работает, поскольку на стартовой линии собирается слишком большая толпа. Например, если стартует флот из 50 лодок, то обязательно будет пул яхт, борющихся за место у подветренного конца стартовой линии и у вас не будет возможности найти дыру, чтобы пройти левым галсом. Высока вероятность и того, что найдется кто-то, кто опоздает на старт у наветренного конца линии и вам не хватит места, чтобы нырнуть под него и затем успеть пересечь линию старта.

РАННИЙ ВЫХОД ЛЕВЫМ ГАЛСОМ

Почему надо поворачивать на левый галс как можно раньше после плохого старта? Предположим, вы ожидаете пока кто-то справа от вас не открутится на левый галс. Теперь вообразите, что у вас есть пистолет и вы можете всадить в соперника с наветра несколько пуль и утопить его. Если вы это сделаете сразу после старта и сделаете поворот, то вы возможно отстанете всего на полкорпуса от лидеров. Если же вы ждете 5 минут, вы оба с соперником идете в отработанный потоке ветра и вы отстаете на 10 корпусов от лидеров. Идея раннего выхода заключается в том, что если вы это делаете буквально сразу на десятиминутной лавировке, то у вас остается еще 9 минут и 30 секунд на то, чтобы догнать лидеров. Если же вы подождете 5 минут, то у вас останется только 5 минут на то, чтобы отыграться. Поэтому в этом случае ожидание лишь сокращает ваши возможности и оставляет вас за лидерами с меньшим остатком времени на то, чтобы что-то можно было изменить.

Есть два сценария, когда ранний выход левым галсом хорошо работает.

Вы в группе яхт с подветра у судейского судна. Можно предположить, что каждый из них думает: «Я

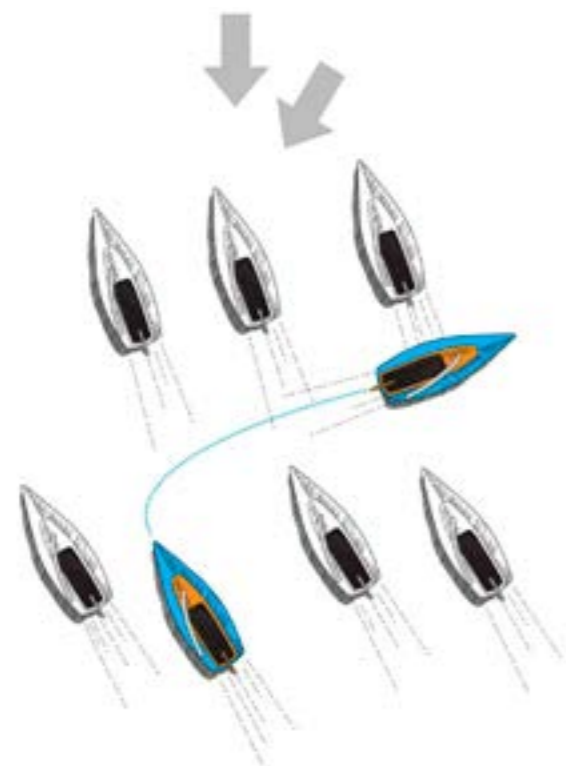


Рис. 3: Ранний выход левым галсом
Часто быстрый выход на левый галс лучше, чем поздний, особенно, если вы уверены, что окружающие соперники сохраняют курс на галсе. Ранний выход левым галсом дает вам больше времени на лавировке, чтобы отыграть потерянную вначале дистанцию до лидеров.

не поверну!». Это знак для вас поворачивать на левый галс и поскорее выбираться оттуда.

Яхты растянулись и идут в сильном заходе ветра справа, что делает достаточно трудным для них решение о целесообразности поворота, чтобы прикрыть вас. Это хорошее время повернуть и выйти за ними на чистый ветер.

ПРОЯВЛЯЙТЕ ТЕРПЕНИЕ НА ЛАВИРОВКЕ

Важной причиной того, что вы тянете с поворотом может быть то, что вы хотите избежать «пинг-понга»,

когда вам придется поворачивать обратно из-за яхт, которые идут правым галсом или после поворота оказываются над вами. В конечном счете вы даете флоту растянуться, что дает вам возможность увидеть форму флота и выбрать наилучшее время для побега в таком месте, чтобы как можно меньше яхт могло также сделать с вами поворот и прикрыть вам ветер.

Посмотрите вокруг на то, как идут группы яхт по соседству. Предположим несколько яхт склеились, идут плотно, выкручивая друг друга с подветра. В этом случае самая наветренная яхта скорее всего не выдержит и повернет в следующие 30 секунд. Если вы повернете сейчас, скорее всего она как раз окажется у вас с наветра, поэтому поворачивать не стоит.

Другой типовой сценарий, когда вы получаете, например, солидный заход ветра. Идите прямо, сохра-

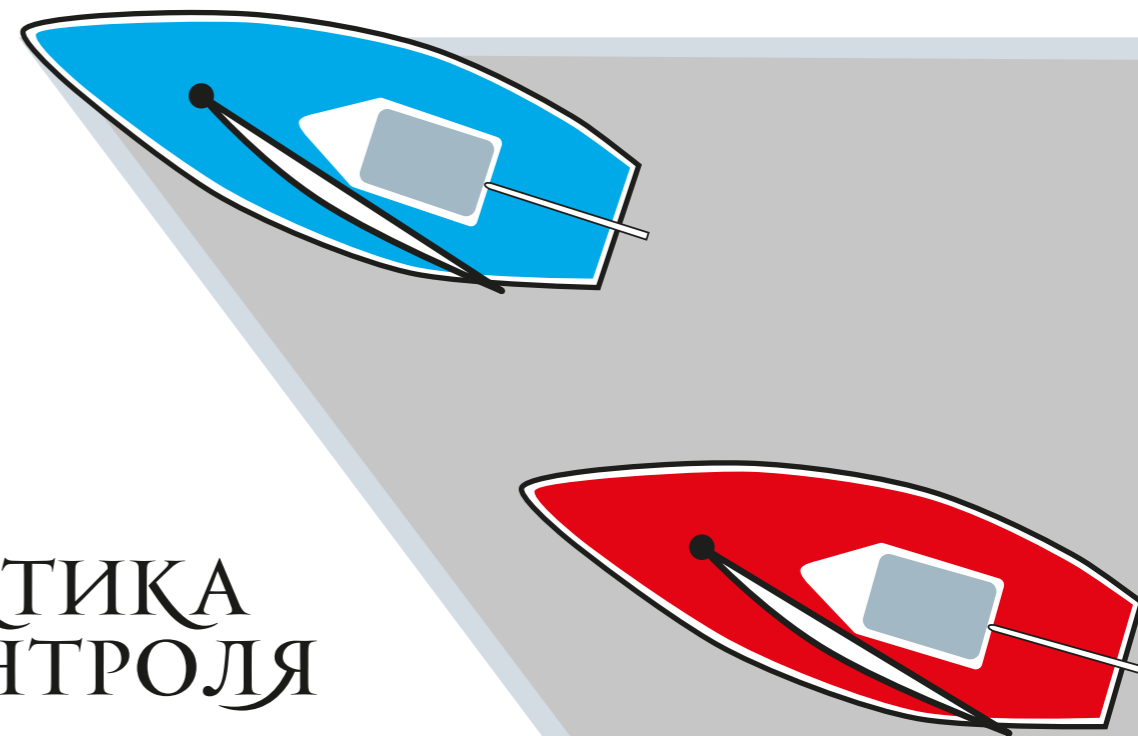


няйте курс, будьте терпеливы и ждите, пока другие повернут первыми.

Почти всегда бывает лучше немного подождать, чем искать возможность повернуть второпях. Если вы терпите и идете в отработанном ветре, вы возможно потеряете 10 корпусов, но, если вы получите «пинг-понг», будучи вынужденным сразу поворачивать обратно, вы можете потерять многим более того.

Также, старайтесь избегать центра лавировки, поскольку вы вероятнее всего получите отработанный ветер и массу яхт, поворачивающих над и перед вами. Плюс, вам придется постоянно уходить под корму яхтам, которые идут к центру лавировки с обеих сторон.

Большинство гонщиков слепо поворачивают, как только видят, что они попали в трудную позицию. Попробуйте быть терпеливым. Вы будете удивлены тому, как неплохо это работает. ■



ТАКТИКА КОНТРОЛЯ

Автор: Джонатан Макки / Опубликовано 11 августа 2015 г.

«Большинство рулевых имеют представление о контроле соперника. Но тем не менее – контроль должен стать одним из ключевых навыков и его надо уметь правильно применять».
— Боб Бавьер (Bob Bavier).

Недавно я перечитал одну из классических книг — «Ключ к успеху в парусных гонках», она написана в 1982 году Бобом Бавьером. В 8-й главе он пишет: «Не контролируйте соперников слишком рано, контролируйте позже».

Уважаемый автор, один из самых успешных гонщиков своего поколения, рассказывает в своей книге, насколько важно создать преимущество в начальной части гонки, иллюстрируя примерами из своего опыта. Он дает читателю совет не заниматься плотным контролем в начале гонки, а лучше грамотно лавировать, принимать наиболее лучшие решения и играть их до конца.

Но дальше — не будьте цыпленком! Потому что вы должны уметь вовремя защищать свою позицию.

«Несмотря на то, что глупо опекать или контролировать слишком много в начале гонки, еще хуже не делать этого на более поздних стадиях гонки» — пишет Бавьер, и затем приводит в пример несколько гонок на Кубок Америки, которые были проиграны из-за отсутствия контроля, хотя казалось, что это азбучные истины, понятные всем рулевым. А сколько раз вы слышали родительский совет: «Все, что тебе было

нужно сделать, это прикрыть соперника». Как будто это было так просто сделать!

Наверно, можно разделить гонку на две половины: например, атакующую половину, когда вы идете более свободно первые два этапа, и оборонительную, на финальных этапах дистанции. Вы можете дать себе несколько больше свободы и действительно доверять себе в начале гонки, а затем взяться и уменьшить риск позже.

Успех в парусных гонках определяется дисциплиной, скоростью яхты, плюс немного интуиции и способности поймать шанс и сделать свой выигрыш больше, когда это возможно. Может быть, мы должны более решительно задействовать интуитивную сторону нашего мышления в первой половине гонки. Затем, после нижнего знака, попытайтесь сознательно изменить ваш подход путем введения большей тактической дисциплины и менталитета управления флотом. Это работало у Бавьера, а немного изменилось в парусных гонках с тех пор. ■





ОГИБАЕМ ЗНАК

Автор: Исаева Марта Константиновна



При огибании знаков дистанции помимо основных правил Части 2: Право дороги и Общие ограничения, действуют специальные Правила, которые являются настолько важными, что выделены в отдельный раздел «У знаков и препятствий» — это

Правила 18 и 19. Эти Правила предназначены для того, чтобы навести порядок при различных ситуациях, которые могут возникнуть между яхтами при огибании знака. Следует отметить, что авторы Правил стараются охватить все возможные случаи, но это не всегда удается в полной мере, поэтому Правила 18 и 19 наиболее подвержены изменениям и уточнениям каждые 4 года.

Ясное понимание Правил при огибании знаков, да и во всех остальных случаях, необходимо, если Вы хотите реализовать свои права и выполнить обязанности по отношению к другим яхтам. Более того многие тактические задачи при огибании знаков основаны на применении Правил, поэтому четкое знание Правил поможет решить и ваши тактические задачи в гонке.

Если происходит какой-либо инцидент между яхтами при огибании знака, чтобы разобраться в нем, надо выяснить много вопросов. Например, были ли яхты связаны до того, как они вошли в зону знака, или связанность наступила в зоне? Каким образом наступила

«Если мы не гоняемся по общим правилам, значит, мы играем в разные игры».

Д. Пэрри

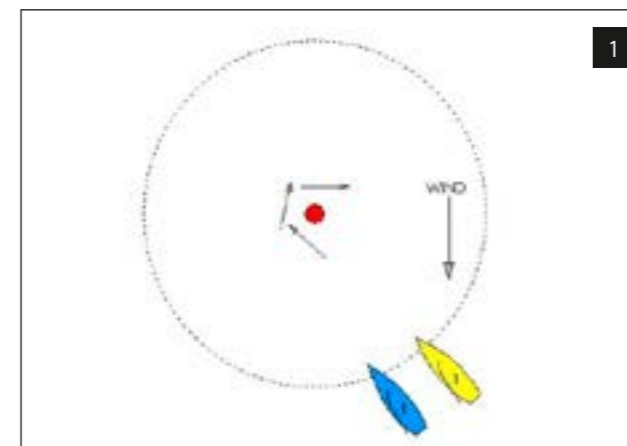
связанность яхт: из положения чисто позади; с наветра/подветра; в результате поворота? Имеет ли возможность яхта уступить место яхте, имеющей на это право? Есть даже Правило, которое позволяет в случае сомнения (разумного) своевременно или нет была установлена или прекращена связанность (вошли яхты в зону связанных или нет), принять решение, что не своевременно, фактически волевым путем. И т.д. и т.п. (пункты от а до е Правила 18). Отдельно прописаны Правила, которыми должна руководствоваться яхта, если ей необходимо выполнить поворот оверштаг или фордевинд. И, на конец, что делать яхте, имеющей право на место у знака и не получившей его в полной мере. Нарушать Правила раздела А и Правила 15и 16?

Не случайно большинство протестов и апелляций связаны с ситуациями при огибании знаков; половина случаев официальной трактовки Правил посвящена Правилу 18; вопросы, поступающие в ИСАФ, по поводу трактовки Правил, так же в большинстве относятся к подобным ситуациям.

Рассмотрим несколько случаев, используя опубликованные ответы ИСАФ, на присланные вопросы.

Вопрос 1.1 (рис. 1)

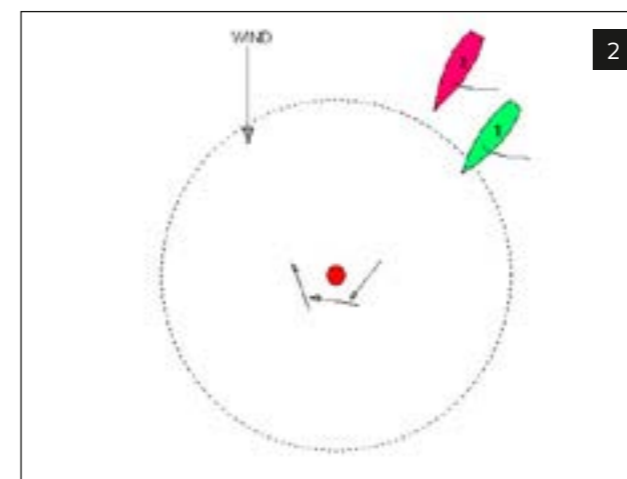
Синяя и Желтая яхты приближаются к верхнему знаку, который огибается правым бортом. Правило 17 к Синей



яхте не применяется, т.е. Синяя яхта связалась не из положения чисто позади. Когда наступает последний момент, когда Синяя яхта еще имеет право на приведение?

Ответ 1.1

Правило 18 начинает применяться, когда любая часть корпуса любой их яхт находится в зоне. С этого момента, если Синяя яхта приводится таким образом, что в дальнейшем ей придется уваливать, чтобы предоставить Желтой место у знака, то Синяя нарушает Правило 18.2. Синяя не нарушает Правило 18.2, если она может приводиться, в то же время предоставляя место Желтой яхте. Желтая яхта обязана по Правилу 11 сторониться. Однако она будет оправдана по Правилу 18.5 (а) если и нарушит Правило 11, поскольку Синяя не предоставила ей место у знака.



Вопрос 1.2 (рис. 2)

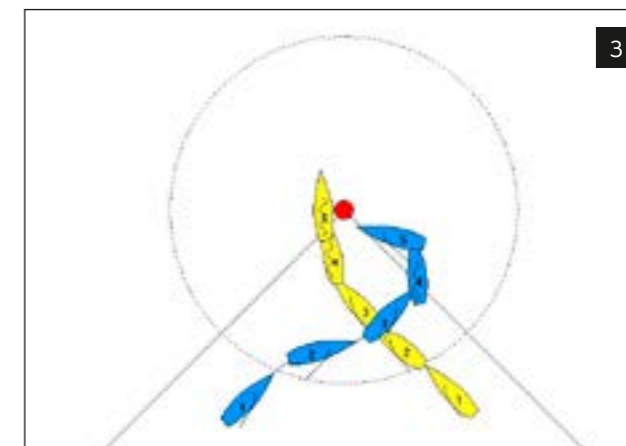
Если Зеленая яхта должна увалить, чтобы предоставить место у знака Красной яхте, когда она должна это сделать?

Ответ 1.2

Зеленая яхта обязана увалить немедленно с момента, когда первая из яхт входит в зону. См. также ответ 1.1.

Вопрос 2 (рис. 3)

Желтая яхта идет правым галсом, а Синяя — левым; обе крутым бейдевиндом приближаются к наветренному знаку. Синяя яхта уваливает, проходит по кор-



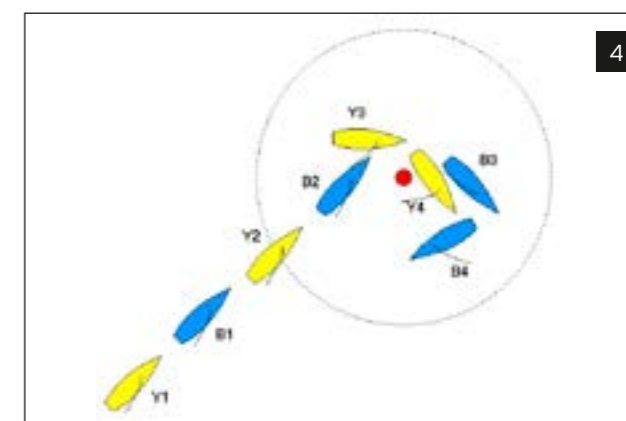
ме у Желтой. Желтая яхта медленно приводится и почти останавливается у знака. В то время как Желтая яхта приводится, Синяя делает поворот оверштаг на правый галс и уваливает к знаку. Желтая яхта не дает места у знака. Синяя яхта приводится, чтобы избежать столкновения и протестует. Какое решение следует принять?

Ответ 2

Когда Желтая входит в зону, яхты лавируют против ветра, находясь на разных галсах, Правило 18 не применяется. Когда Синяя пересекает линию ветра, яхты становятся связанными на одном и том же галсе, обе — в зоне, начинает применяться Правило 18. Когда одна из яхт вошла в зону, яхты не были связаны, и ни одна из них не находилась чисто впереди/позади, значит применимо Правило 18.2 (а) и соответственно Желтая обязана предоставить Синей, внутренней яхте, место у знака. Правило 18.2 (е) не применимо, поскольку связанность была установлена во время поворота, а не из положения чисто позади. И хотя Синяя яхта является уступающей по Правилу 11, она имеет право на место, чтобы идти к знаку, и далее — место у знака, чтобы идти своим надлежащим курсом вокруг него. Желтая яхта такое место не предоставила. Наказать Желтую яхту.

Вопрос 3.1 (рис. 4)

Желтая и Синяя яхты, находясь на левом галсе приближаются к верхнему знаку; Синяя входит в зону знака



чисто впереди. Знак огибается правым бортом. Достигнув знака, Синяя яхта немедленно делает поворот фордевинд на правый галс. Синяя яхта протестует. Какое решение следует принять?

Ответ 3.1

Правило 18.2 (b) требует от Желтой яхты предоставлять Синей место у знака. Выполнение поворота фордевинд во время огибания соответствует надлежащему курсу Синей яхты. Поэтому поворот фордевинд Синей яхты является частью ее маневра по огибанию знака. Желтая яхта обязана предоставить Синей место для поворота фордевинд, что было сделано. Протест отклонить.

Вопрос 3.2

Как далеко от знака может отойти Синяя яхта, прежде чем сделать поворот фордевинд и все еще иметь право на место у знака?

Ответ 3.2

Право Синей яхты на место у знака сохраняется до тех пор, пока ее курс соответствует повороту фордевинд вокруг знака с целью лечь на надлежащий курс. Если же будет установлено, что Синяя яхта затянула выполнение поворота, следует считать, что она с этого момента не имеет права на место у знака.

Вопрос 4 (рис. 5)

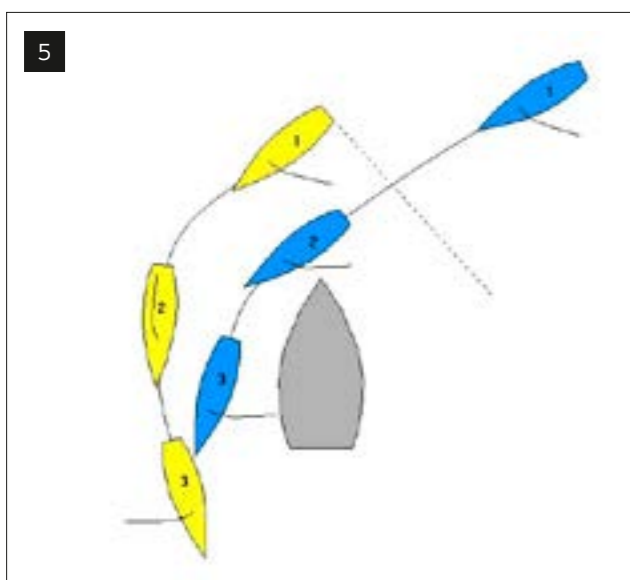
До старта Желтая и Синяя яхты идут бакштагом правого галса, приближаясь к судну на якоре. Когда Желтая яхта подходит к препятствию, она чисто впереди Синей. Желтая яхта проходит с наветра от препятствия, уваливает и идет вдоль него, затем делает поворот фордевинд в целях обогнуть препятствие по корме. Как только Желтая яхта делает поворот фордевинд, Синяя яхта, находясь все еще на правом галсе, устанавливает незначительную внутреннюю связанность. Синяя яхта изменяет курс, пытаясь избежать касания с Желтой, яхтой но тем не менее происходит незначительный контакт, не было повреждений и не пострадал человек. Яхты протестуют. Какое решение следует принять?



Ответ 4

Синяя яхта получает право дороги в момент, когда яхты связываются, или в момент, когда нижняя шкаторина грота Желтой яхты пересекает диаметральный во время поворота фордевинд. Независимо от того, что происходит прежде, Желтая яхта теряет свое право дороги, следовательно Правило 15 к ней неприменимо. Желтая яхта обязана предоставить место Синей яхте по Правилу 19.2 (b) и сторониться ее по Правилу 10. Наказать Желтую яхту. Т.к. произошло касание яхт, то они обе нарушили Правило 14, но Синяя яхта не наказывается, поскольку она к этому моменту имела право дороги, и касание яхт не причинило ущерба, и не пострадал человек.

СОБЛЮДАЙТЕ ПРАВИЛА! ■





ТАКТИКА И ТЕХНИКА ПОЛНОГО КУРСА

Автор: Дуг Пековер / По материалам сайта Fleet20.blogspot.de. Перевод: Мария Абашкина

ЧАСТЬ 1: СОКРАТИТЬ РАССТОЯНИЕ

Недавно мой приятель Брюс задал мне вопрос: «Как обойти других, когда идешь полным курсом?»

Техника и тактика полных курсов — головоломка со многими секретами. Вот первый — как обойти соперника, когда он находится от тебя на расстоянии 10 корпусов лодки?

Задача, кажется, очень легкой — надо двигаться в потоке ветра так, чтобы закрыть ветер другой яхты, двигаясь по траектории от А до В (см. рисунок). Но на практике все оказывается не так просто. На недавней регате в классе Санфиш Пол Ферстер спросил, почему он не мог догнать меня на фордевинде, когда шел на расстоянии всего 5 корпусов лодки полным курсом? Причина была в том, что ветер дул под небольшим углом, и я оставался в полосе чистого ветра. Но если Пол не смог сесть мне на ветер, то как остальные могут это сделать?

Вот один из способов:

1. Признайте, что вы действительно не знаете точно на 100%, где находится ваша ветровая тень.

2. Управляйте лодкой за счет перемещения вашего веса (а не румпеля!), чтобы немного привести к ветру накрентите лодку под ветер.

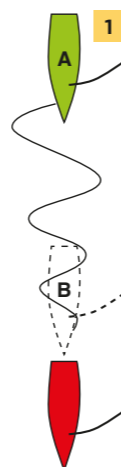
3. Затем переместите свой вес на ветер и выпрямите лодку, чтобы чуть-чуть увалиться.

4. Плавно повторяйте свои действия и сохраняйте спокойствие, когда будете догонять соперника.

5. Продолжайте делать плавные дуги, даже когда его догнали.

В этом случае важно управлять лодкой именно за счет перемещения вашего веса, потому что иначе вы будете тормозить движение лодки пером руля. В начале вы сможете закрыть ветер сопернику только на 10%, но нужно быть терпеливым, и, когда расстояние до соперника сократится, вы сможете перекрыть уже до 50% его ветра.

Теперь о том, почему этот способ работает. Если вы сели кому-то на ветер и идете прямо, то сумели закрыть, скажем 35%. Но, если вы что-то сделали неправильно, а вероятность ошибки очень велика,



или ветер чуть изменился, то вы не закроете ничего. Но, если вы будете понемногу набирать эти проценты, двигаясь вправо и влево, то вы сможете перекрыть в среднем 10% ветра. Этого вполне достаточно, чтобы догнать соперника, и лучше, чем сомнительные 35% или вообще ничего. Когда вы приблизитесь к лодке соперника, то вы сможете прикрыть ему еще больше ветра. И тогда перед вами встанет еще одна задача — что делать, когда вы догоните другую лодку? Об этом в следующей части.

ЧАСТЬ 2: ПОДГОТОВКА К ОБГОНУ

Когда вы догнали другую яхту, существует три варианта ваших действий: 1) уйти на подветренную сторону; 2) уйти на наветренную сторону; или 3), немного подождать и обгонять уже на знаке, потребовав место у знака.

Подготовка к обгону другой лодки начинается пока вы идете к знаку:

1. Следите за носом вашей яхты и кормой другой яхты и ждите, пока вы не окажитесь от нее на расстоянии около одного фута (первый рисунок).

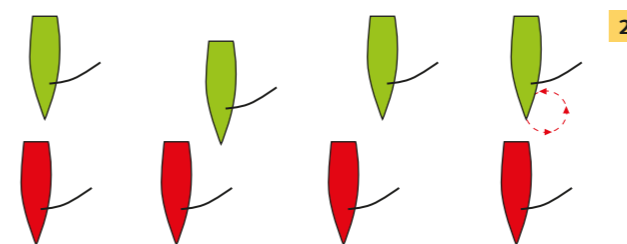
2. Увалитесь, чтобы оказаться внутренним (подветренным). Даже если вы идете не очень быстро, то ваша скорость еще уменьшится. Если скорость хорошая, то можно немного подобрать парус, чтобы замедлить движение.

3. Яхта соперника будет идти быстрее в чистом ветре.

4. Вернитесь на наветренную сторону, чтобы увеличить скорость и снова сократите расстояние между вами.

Вы повторяете эти маневры столько раз, сколько вам нужно, как показано на рисунке. Даже если вы идете медленнее, вы сохраняете полный контроль над ситуацией и сможете, когда это будет надо, оказаться внутренним и потребовать место у знака.

Очевидно возникает вопрос «Почему бы просто не идти с подветренной стороны?» Я попытался это сделать в 2000 году на чемпионате мира в классе Лазер в Канкуне (Мексика), и Роб Кутс (брат Рассела Кутса) из Новой Зеландии наглядно продемонстрировал мне, почему так делать нельзя. Я догнал Роба, прошел на внутреннюю сторону, и собирался требовать места, когда он тоже резко увалился, стал внутренним, и потребовал места у знака. Это был прекрасный ход и,



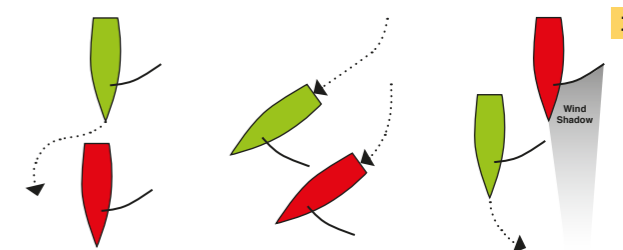
друзья, я почувствовал себя просто любителем! Действуй я по выше приведенной схеме, то сохранил бы контроль и не дал ему возможность оказаться внутренним.

Если вокруг другие лодки, и вы не хотите сбрасывать скорость или если вы финишируете полным курсом, то нужно использовать другие варианты — уйти на наветренную сторону или на подветренную сторону. Об этом в следующей статье.

ЧАСТЬ 3: ОБГОН ЧЕРЕЗ НАВЕТРННУЮ СТОРОНУ

После того, как вы догоните другую лодку на фордевинде, вы можете попробовать обойти ее с наветренной или подветренной стороны. Более естественно обходить ее с наветренной стороны, как показано на первом рисунке. У вас есть преимущество в скорости, так как вы прикрыли ветер другой лодки, а при переходе от фордевинда к полному бакштагу скорость еще возрастет, и вы сможете даже обойти соперника.

Если другая лодка не делает никаких ответных маневров, то вы находитесь в выгодном положении, тогда двигаетесь дальше. Но если другая лодка тоже приводится к ветру, как на втором рисунке, вы по-прежнему прикрываете ее ветер. Раньше, по старым правилам, если вы находились в положении — «мачта на траверзе», то другой лодке приходилось уваливаться до ее надлежащего курса, и вы снова оказывались в выгодной позиции.



Обойти соперника с наветренной стороны было действительно просто, но правило — «мачта на траверзе» отменили, и теперь вторая лодка может приводиться и дальше, и тогда у вас возникнут проблемы, особенно если вы гоняетесь во флоте. В 2007 году на чемпионате мира в классе Лазер в Испании, я попробовал обойти соперника с наветренной стороны, и он немедленно увел меня с курса. В течение минуты я пытался вырваться вперед, но осознал свою ошибку, и вернулся к флоту, пропустив вперед пять лодок. С моей стороны было слишком много эмоций и большая глупость.

Так что теперь обойти соперника с наветренной стороны стало сложнее, и не всегда удается.

Кроме тех случаев, когда вы полным курсом идете к воротам, или вам нужно получить место у знака и вам не придется уступать место другой лодке, если вы чисто впереди и можете обойти соперника и выйти на знак.



Но обойти соперника и выйти на знак очень трудно, потому что вам придется пройти через его ветровую тень, как показано на третьем рисунке. Если вы сделаете поворот фордевинд, чтобы немного набрать скорость, то окажетесь на левом галсе и потеряете право дороги.

Обгон лишает вас выгодной контролирующей позиции, в которой вы находились, когда были позади соперника. Другая лодка, которую вы обгоняете, может также увалиться, обезопасить себя, и замедлить движение вашей лодки.

Так что, если вы идете с хорошей скоростью, чтобы сманеврировать и вырваться вперед, не беспокойтесь о другой лодке (мои поздравления, если у вас это получится), то действительно, почему бы не попробовать обойти соперника с наветренной стороны? Мне приходят на ум только два варианта, когда это можно делать:

Во-первых, на таких лодках как Лазер или Санфиш нет мачт с вантами и, как правило, спортсмены, гонящиеся на них, часто обходят соперников с подветренной стороны, потому что они могут далеко вынести гик, чтобы увалиться. На яхте с вантами даже с положением стакселя «на бабочке», так сделать нельзя, движение гика на ней ограничено.

Во-вторых, обход с наветренной стороны может быть необходим, когда вы полным курсом идете к финишу, и вам нужно только получить небольшое преимущество прямо перед финишной линией.

Итак, подведем итоги, как обходить соперника с наветренной стороны:

План А: Если вы полным курсом приближаетесь к финишу или знаете, что договориться с соперником не получится, то переходите непосредственно к плану

Б. Если он готов к сотрудничеству, то спросите: «Могу я пройти у тебя с наветренной стороны?» И если вы тормозите движение его или ее лодки, то ответ, скорее всего, будет следующим: «Да легко! Идти вперед, и прекрати забирать мой ветер!», и тогда просто обогните эту лодку. Если вам ответили — нет, то переходите к плану Б.

План Б: Правильно рассчитайте время. Немного подтяните гик-оттяжку, чтобы тяга была больше, когда вы приведетесь к ветру на бакштаг и будете обходить другую лодку. Опустите немного шверт, чтобы лодка лучше слушалась руля. Затем резко приведите до бакштага, лучше всего на волне или когда небольшой порыв ветра позволит вам сделать что-то вроде прыжка. Но действовать надо быстро, чтобы ваш соперник понимал, что пытаться вам помешать, он сделает хуже себе.

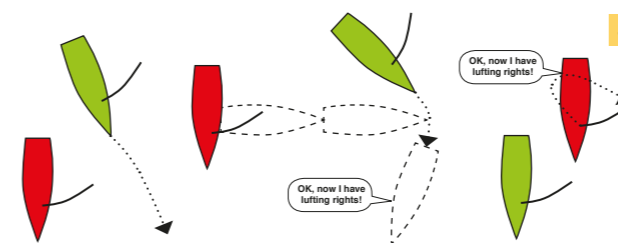
Помните, что в большинстве случаев лучше обогнать с подветренной стороны. Об этом в следующей статье.

ЧАСТЬ 4: ОБГОН ЧЕРЕЗ ПОДВЕТРННУЮ СТОРОНУ

Как уже упоминалось выше, вы можете догнать соперника на фордевинде, а затем действовать по схеме, которую можно назвать «схема ожидания». Это даст вам контроль над ситуацией, пока вы не начнете совершать обгон. Обходить другую лодку с наветренной стороны довольно сложно, так как она может получить право дороги. В большинстве случаев лучше совершать обгон с подветренной стороны, это намного безопаснее. Есть много способов, как обойти соперника с подветренной стороны, и как вы будете

маневрировать зависит от того, где находятся другие лодки, вашей скорости, и насколько решительно вы действуете.

Во-первых, вы можете просто пройти с подветренной стороны другой лодки, как показано на первом рисунке. Вы идете обратным бакштагом и можете идти на хорошей скорости (более подробно об этом позже). Если это работает, все отлично, но будьте осторожны, и не позволяйте другой лодке перестроиться за вами, иначе она получит все преимущества, которые были у вас. Если что-то не получилось, просто снова идите за лодкой соперника, догоните его, а затем повторите попытку. Все очень безопасно.



Более агрессивный способ изображен на втором рисунке. Вы уваливаетесь до тех пор, пока не оказываетесь на расстоянии двух корпусов от другой лодки, и заявляете: «Я на два корпуса от тебя, мы связаны и у меня есть право идти круче к ветру». Это необязательное условие, но правильное с точки зрения спортивного поведения, плюс вы даете другой лодке место и возможность, чтобы сторониться. Она будет сторониться, пока вы не вырвались вперед, а потом может попытаться изменить ситуацию. Итак, помните, что нельзя позволять другой лодке перестроиться позади вас с наветренной стороны. Такой обгон хорош, если вы используете волну или из тактических соображений хотите идти рядом с другой лодкой.

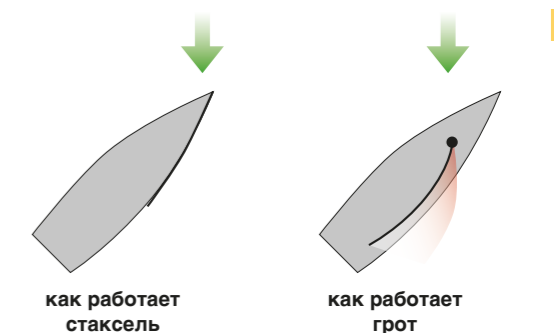
Еще более агрессивный способ показан на третьем рисунке. Вы идете точно позади соперника в ждете подходящей возможности, перекрывая ему ветер. Вам нужно немного уменьшить скорость. Вы дважды делаете поворот фордевинд. Не надо полностью перебрасывать гик на левую сторону, он просто должен пересечь центральную линию, прежде чем вы перекинете его обратно. Дважды сделав поворот фордевинд вы устанавливаете новую связанность, теперь вы уже не обгоняете другую лодку, а идете подветренным, и это дает вам право идти круче к ветру. Это довольно агрессивный стиль поведения, поэтому лучше сообщить своему сопернику: «Я сделал один поворот фордевинд, второй, и теперь мы связаны снова, у меня есть право идти круче к ветру». Опять же, это необязательно, но правильно с точки зрения спортивного поведения. Теперь для вас открыты все дороги, вы можете привести или увалиться, или идти прямо, а другая лодка должна сторониться. Но помните, что если ваш соперник окажется позади вас, то сможет использовать те преимущества, которые были у вас.

Мне очень нравится проход с подветренной стороны, потому что я могу идти обратным бакштагом и сильно увеличить скорость. О том, как это сделать и почему это действует наша следующая статья.

ЧАСТЬ 5: СКОРОСТЬ — ОБРАТНЫЙ БАКШТАГ

Помните то время, когда вы огибали наветренной знак, уваливались, травили парус и отдыхали? Все было легко, и соперничество начиналось уже ближе к нижнему знаку. Но те дни ушли навсегда, потому что теперь гонки в большей степени выигрывают или проигрывают на полном курсе, и нужно научиться быстро ходить этим курсом. А чтобы двигаться с хорошей скоростью, лучше всего идти обратным бакштагом. Это то, в чем я совершенствуюсь постоянно, каждый раз, когда есть такая возможность.

Но сначала поговорим о том, чем вам мешает ваша мачта. На рисунке слева красной линией показано сопротивление на стакселе, когда лодка идет полным курсом. Эту линию почти не видно на рисунке, потому что форштаг, держащий стаксель, создает минимальную турбулентность, и сопротивление на стакселе очень мало, а сам стаксель довольно подвижен. Это одна из причин, почему он настолько эффективен. На рисунке справа изображен грот, и видно, что турбулентность на гроте гораздо больше из-за мачты. Турбулентность настолько большая, что передняя часть паруса практически не работает, и колдунчики надо размещать подальше от мачты, чтобы они правильно показывали ветер.

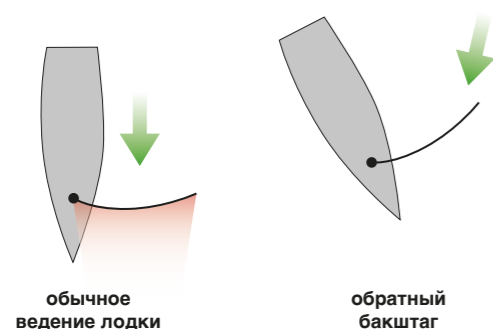


Рассмотрим более детально: почему так важен поток воздуха, движущийся вдоль паруса. Задумывались ли вы, почему в бакштаг яхта идет гораздо быстрее, чем на фордевинде? Или почему асимметричный спинакер работает лучше, чем обычный спинакер? Или почему в ураган низкая крыша дома подвергается большей опасности, чем высокая крыша с крутыми углами? Причина в том, что ветер имеет гораздо большую подъемную силу, когда движется вдоль объекта, чем тогда, когда он просто дует какой-то на объект.

В идеале, было бы замечательно, если бы турбулентность на парусе из-за мачты не возникала и ветер мог бы свободно двигаться вдоль него. Но так не получается, в том числе, когда мы идем на фордевинд

де. Как показано на следующем рисунке, у яхты слева грот растравлен и захватывает много ветра, при этом возникает большая турбулентность, но не подъемная сила. Так как сила турбулентного сопротивления направлена в нужном направлении, то яхта идет полным курсом. Но это довольно примитивно.

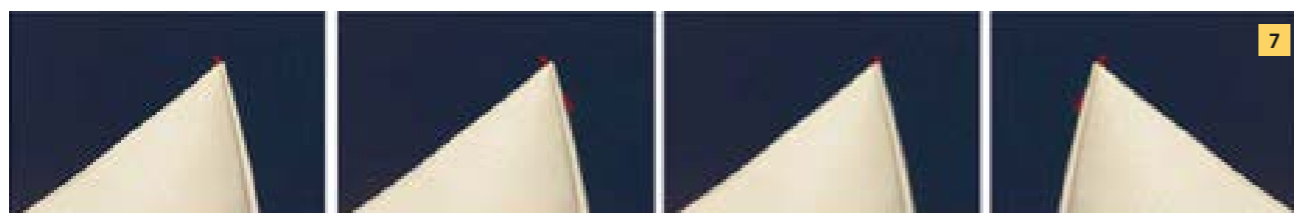
На рисунке справа лодка идет совсем по другому: она уваливается с фордевинда почти до поворота фордевинд, парус слегка натянут, и выпельный ветер дует справа (подробнее об этом дальше). На самом деле, в этом случае грот выглядит и работает как стаксель на рисунке выше.



6

Такой курс, как обратный бакштаг, имеет огромный потенциал, потому что лодка идет быстро и легко, используя возникающую подъемную силу. Кроме того, есть много аргументов в пользу обратного бакштага:

- Мне нравится слегка травить и добирать грот, ощущая разницу в парусной тяге, от снижения давления ветра на парус и стремления лодки повернуть к увеличению тяги и рывку вперед. При четкой работе это отличный способ, чтобы поймать даже небольшую волну.
- Тянущая кромка грота не на мачте, а на задней шкаторине, поэтому турбулентное сопротивление очень небольшое и возникает большая подъемная сила. Но это нужно научиться контролировать, так как ситуация меняется очень быстро.
- Когда вы немного приводитесь к ветру, а потом уваливаетесь, конец гика оказывается с наветренной стороны. Это разрешенный пампинг и отличный способ поймать больше волн.
- Я стараюсь управлять лодкой перемещая свой вес, для того, чтобы увалиться вытягиваюсь за борт и накреняю лодку на наветренную сторону. В результате конец гика движется назад и вверх. Похоже, будто я «черпаю» давление ветра на парус,
- и, когда все сделано вовремя, то лодка идет очень быстро.
- Мне нравится, когда гик-оттяжка установлена так, что задняя шкаторина «дышит» вперед и назад на величину около 8 дюймов. Получается вполне естественный и разрешенный пампинг.
- Кроме этого, при помощи гика вы можете один раз на волне качнуть грот. Это важно, потому что вы используете тянущую кромку грота, которая супер эффективна, так как именно оттуда направлена подъемная сила. При этом, это единственный галс, где вы используете именно ту часть паруса, где сконцентрирована вся его подъемная сила.
- И, как и на полном бакштаге, когда движение лодки смещает выпельный ветер круче истинного, при обратном бакштаге выпельный ветер также заходит вперед, к носу, как это показано на рисунке выше. Если все сделано правильно, грот работает как при бакштаге.
- Постепенно, чем лучше вы будете чувствовать грот, тем лучше будете понимать, что происходит с ветром. Чтобы облегчить задачу, на топе мачты я ставлю индикатор ветра, с помощью которого наблюдаю за углом ветра. Рисунок первый (внизу страницы) — курс фордевинд, сначала я рассмотрю ситуацию, когда ветер дует сзади (красным цветом на первом рисунке). Уваливаюсь, чтобы идти обратным бакштагом, ветер заходит и дует через мое левое плечо (второй рисунок). Если ветер заходит и дует через правое плечо (третий рисунок), я делаю поворот фордевинд, чтобы воздушный поток опять двигался вдоль паруса (четвертая картинка). Преимущество этого в том, что вы видите, откуда дует ветер, приходят заходы и можете поиграть с ними, двигаясь полным курсом.
- К этому можно добавить то, что, когда ветер сильный, на курсе обратный бакштаг можно идти достаточно быстро и стабильно, потому что гик растравлен, и верхушка грота не заворачивается вперед. Эта закрутка происходит, когда лодка идет на фордевинде, и налетает порыв ветра, обычное дело на полном курсе.
- И, наконец, идея, которую высказал мой давний друг Франк Бетвай. Он предположил, что с ветром можно обращаться тремя способами: ловить (как спинакер), отклонять (как стаксель или грот), и использовать повторно (как птичка колибри). Из-



7

на курсе

обратный бакштаг

заход

обратный бакштаг

вестно, что крылья колибри при полете создают воздушные вихри, которые можно использованы повторно. Периодически, когда идешь обратным бакштагом, то чувствует себя также как эта птичка, но в этом я еще сам не полностью достиг совершенства.

Дирижировать всем этим процессом сначала трудно, но, если попрактиковаться, сначала вы по ошибке будете делать поворот, когда давление ветра на грот является максимальным. Но потом вы почувствуете определенный ритм, при котором подъемная сила паруса окажется достаточной для того, чтобы с лихвой компенсировать дополнительное расстояние, которое вам придется пройти.

Это очень удобно на таких яхтах как Лазер или Санфиш, где вы можете вынести парус так далеко, как вам нужно. Но как быть на яхтах, например Баттерфляй, где есть ванты, которые ограничивают это движение? В этом случае надо немного потравить гик-оттяжку, чтобы на парусе получился большой твист, а затем увалиться, не делая поворот фордевинд. Но будьте осторожны, если ветер сильный, из-за твиста все становится менее стабильным. Этому не просто научиться, но дает определенное преимущество, и это то, над чем каждый может поработать.

Обратный бакштаг — отличный способ догнать и обогнать соперников на полном курсе. А боковой дрейф, который при этом возникает, даже нужен, чтобы занять верное положение на курсе и правильно использовать изменения ветра и сохранить тягу паруса. Как это сделать, об этом в следующей части.

ЧАСТЬ 6: ДАВЛЕНИЕ ВЕТРА НА ПАРУС

В 2000 году на чемпионате мира в классе Лазер в Канкуне на отрезке дистанции, который мы шли полным курсом, я получил хороший урок. Мой друг Джек Шлехтер живет в Сиднее, и ему посчастливилось ходить под парусом в Госфордском яхт-клубе, в родном клубе трехкратного чемпиона мира в классе Лазер Тома Слингсби. Джек отличный парень и, разумеется, отличный спортсмен.

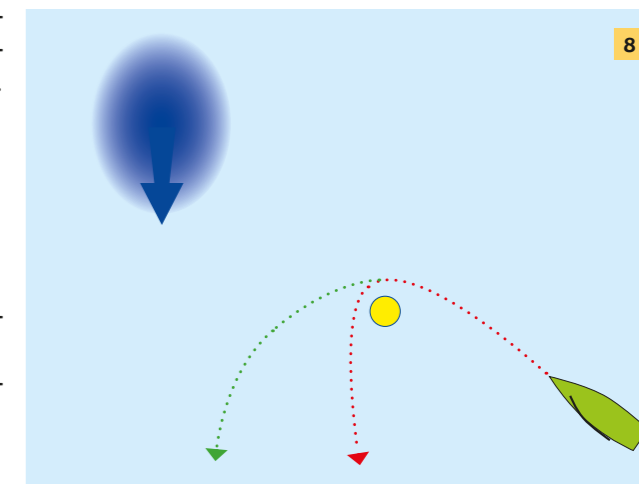
На этом чемпионате мира после первой лавировки Джек лидировал и первым обогнул верхний знак. Дистанции для Лазеров тогда чередовались, то внутренняя, то внешняя трапеция, и в тот день мы гонялись по внутренней трапеции. Джек по ошибке подумал, что надо идти по внешней и полетел от знака острым бакштагом, а не фордевиндом. Когда же он обернулся и увидел свою ошибку, то быстро скрутил фордевинд и пошел на правильные нижние ворота. И при этом он снова оказался первым!

Урок заключается в том, что на фордевинде вы можете сойти с генерального курса (кратчайшее расстояние до следующего знака) и совершенно необязательно, что в этом случае вы отстанете от соперников.

Это означает, что двигаясь полным курсом, вы можете выбирать из практически неограниченного количества маршрутов. И, гоняясь в океане, где ветер устойчивый, вы можете идти в любом направлении, чтобы использовать волну. А на озерах, где ветер редко бывает устойчивым, вы тоже можете идти в любом направлении, чтобы сохранить парусную тягу.

В предыдущей части мы говорили о том, как при обратном бакштаге можно отслеживать порывы ветра, приходящие на полном курсе. Но это только часть вашей работы с ветром. Другая часть — составить полную ветровую картину, глядя на темные пятна на воде. По ним видно, откуда идет заход ветра, так что вы сможете понять, куда надо двигаться, чтобы тяга паруса стала больше. И работать с этим надо еще перед тем, как вы огибаете наветренный знак.

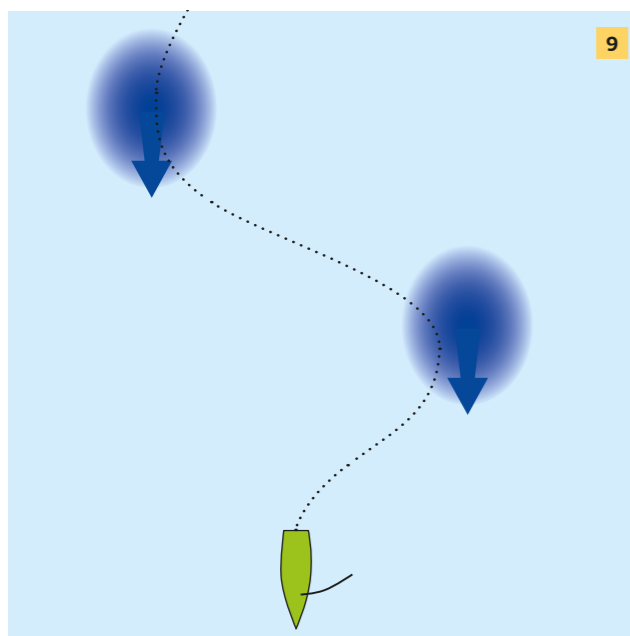
Большинство спортсменов просто уваливаются и направляют лодку к следующему знаку, фокусируя внимание на том, чтобы идти в чистом ветре, как показано на рисунке красным пунктиром. Я предпочитаю проанализировать направление ветра еще до огибания знака, отследить темные пятна на воде, которые показывают, где давление ветра на парус будет больше. На рисунке зеленым пунктиром показано, я иду бакштагом, как и Джек, и уваливаюсь только тогда, когда порыв ветра догоняет меня.



8

Если давление ветра больше с правой стороны, то лучше всего идти обратным бакштагом, так как сделав поворот фордевинд на левый галс, вы потеряете право дороги. Но помните, что всегда надо обращать внимание на лодки, которые идут позади вас, потому что их общая ветровая тень может свести на нет все усиление ветра.

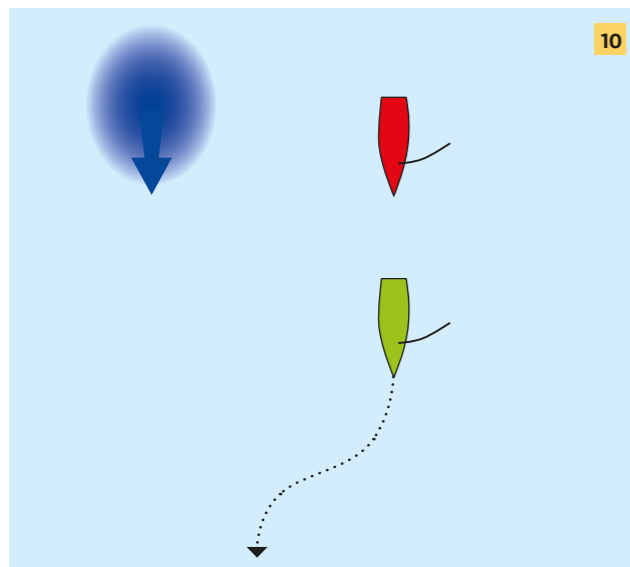
Когда я иду на фордевинде, то оглядываюсь назад каждые 30 секунд, чтобы проверить изменился ли ветровой рисунок на поверхности воды и откуда движется ветер. На следующем рисунке изображено: к лодке подходят два порыва ветра. Я иду обратным бакштагом вправо, чтобы поймать первый порыв, а потом в полный бакштаг, чтобы поймать второй.



Одна из главных задач на полном курсе — идти в чистом неотработанном ветре, и у большинства гонщиков это отлично получается. Но не менее важно в озерных условиях использовать все усиления ветра. И странно наблюдать, как две яхты сначала идут рядом, а потом одна выезжает вперед на порыве ветра, а другая нет.

Как часто надо оглядываться на ветровые пятна на воде зависит от местных условий. В 2009 году Национальный чемпионат в классе Баттерфляй проходил на озере Лотавана, недалеко от Канзас-Сити. Это озеро больше мили в длину, но меньше чем четверть мили в ширину, и по курсу проходило несколько ветровых полос. И нужно было оставаться на одной из этих полос, поэтому на полном курсе я постоянно смотрел назад, чтобы убедиться, что я ничего не упустил.

Есть еще кое-что, о чем стоит сказать. Если от меня с наветренной стороны идут лодки, я стараюсь скрыть, какие действия буду предпринимать дальше. И если получается, то жду до последнего, прежде чем отреагировать на изменения ветра.



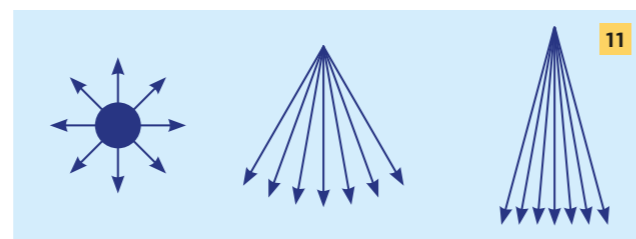
щую позицию или обойти другие лодки. Есть также некоторые приемы, которые помогут максимально использовать изменения ветра. Мы рассмотрим их в следующей части.

ЧАСТЬ 7: ИГРА НА УСИЛЕНИИ ВЕТРА

Всем известно, в озерных условиях важно использовать усиления ветра, когда давление ветра на парус увеличивается. Но мало кто понимает, что нужно двигаться еще и в определенной части усилившегося потока ветра. Где лучше находиться, когда подходит порыв, чтобы максимально его использовать?

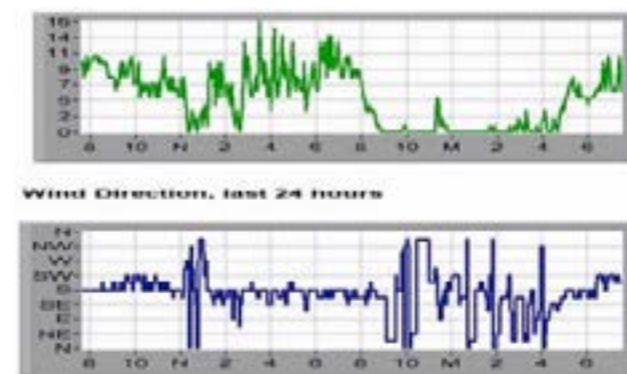
Попробуйте провести следующий эксперимент, встаньте на тротуаре с тремя стаканами воды:

- Первый стакан просто вылейте, и на рисунке слева вы видите, как расположились брызги.
- Второй стакан вы выливаете под углом, и на центральном рисунке вы видите, как разлетаются брызги.
- Третий стакан вы выплескиваете под максимально большим углом, и на рисунке справа показано, что брызги разлетаются дальше и почти по прямой.



- Ветер ведет себя как и жидкость. На высоте он движется очень быстро. Но, чем ниже, тем медленнее он дует. И когда он подходит к воде, он или уже потерял скорость и движется прямо вниз, или дует с небольшой скоростью, или по-прежнему дует достаточно сильно:
- На рисунке сверху с левой стороны показано направление движения слабого ветра и понятно, почему он может так легко менять направление.
- На центральном рисунке показано направление движения среднего ветра и видно, что ветер дует в основном в одном и том же направлении, и заходов не так много.
- Справа показано направление движения сильного ветра, и его направление практически не меняется.

Смысл в том что, чем сильнее ветер, тем больше импульс силы, а чем больше импульс, тем менее вероятно, что его направление изменится. Это как езда на велосипеде — чем быстрее едешь, тем труднее изменить направление. Обратное также верно — легкий ветер почти всегда заходистый, как видно на диаграмме скорости и направления ветра, сделанной на метеостанции СиЭсСи (CSC).



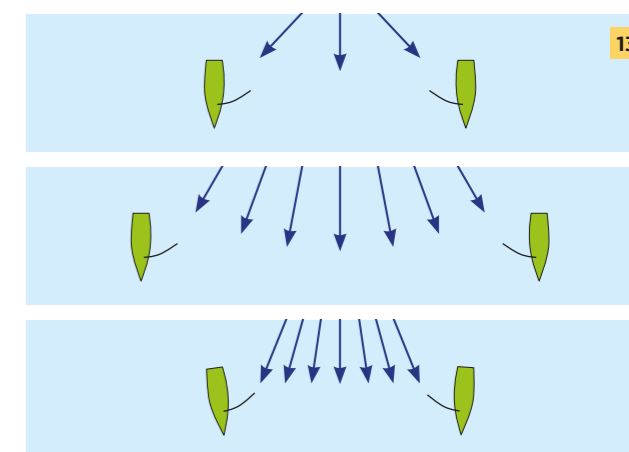
Когда скорость ветра менее 5 (см. диаграмму), ветер «гуляет», а когда более 5, то направление в основном южное. Чем сильнее ветер, тем устойчивее его направление, это закон.

Предыдущая часть была о том, как лучше всего использовать усиление ветра, и еще одна статья — как на обратном бакштаге поймать порыв ветра. Чтобы правильно действовать при порывах ветра, надо понимать, что они из себя представляют и попытаться соблюсти следующие условия: (1) используйте порыв ветра для того, чтобы получить дополнительное давление ветра на парус (2) идите обратным бакштагом, так как он не менее эффективен, чем бакштаг (3) идите прямо по ветру к нижнему знаку. Все начинается с того, что вы заметили откуда идет усиление ветра, и идете обратным бакштагом по краю области усиления, где курс яхты относительно ветра оптимальный:

- В легком ветре потравите парус, увалитесь на обратный бакштаг и идите на знак, как показано на рисунке слева. Смысл этого действия заключается в том, что, когда ветер слабый, ваша лодка очень устойчива и вы легко ее контролируете.
- В среднем ветре немного подберите парус, так как угол, под которым вы можете идти к ветру меньше, как видно на центральном рисунке, но по-прежнему идите прямо на знак обратным бакштагом. При таком ветре контролировать лодку труднее, поэтому лучше немного подобрать парус.
- В сильном ветре еще больше подберите парус и увалитесь до обратного бакштага. Суть в том, что ваша лодка при таком ветре не слишком устойчива, плюс к этому вам нужно поворачивать вправо и влево, чтобы поймать волны.

Во всех трех случаях вы идете обратным бакштагом, при котором лодка идет быстрее, как описано в предыдущей статье. Если ветер усиливается, вы подбираете парус, что придает ей большую устойчивость (рис. 13).

Следует отметить, что чем сильнее ветер, тем шире полоса усиления ветра (не показано на рисунках). Поэтому в очень сильный ветер, трудно что-то определить по ветровым рисункам на поверхности воды. В озер-



ных условиях сила и направление ветра постоянно меняются, поэтому не забывайте регулировать угол установки паруса и менять направление лодки, чтобы получить наибольшую подъемную силу паруса, а не дрейф.

Вот то, что вам необходимо проверить:

1. Где: следите за усилениями ветра и идите с внешней стороны области усиления ветра обратным бакштагом. Это просто сделать при слабом ветре и сложнее, когда он усиливается.

2. Как: в слабом ветре потравите парус и двигайтесь к знаку, но, чтобы идти на хорошей скорости, гораздо важнее идти обратным бакштагом, чем точно придерживаться направления на знак.

3. Когда: ветер усиливается, и вы теряете устойчивость, подберите парус на сколько требуется.

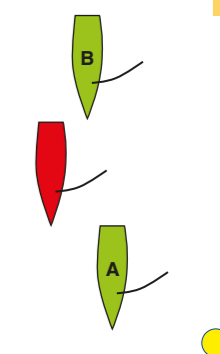
4. Как: постоянно работайте с парусом и управляйте лодкой перемещая свой вес, почувствуйте, что нужно делать, чтобы ваша лодка шла быстрее.

Для меня здесь самое важное слово «чувство», и понять интуитивно можно очень многое. Но с практикой, вы научитесь чувствовать, что работает, а что нет. И вместе с этим появится скорость, необходимая, чтобы догнать и перегнать другие лодки.

Будьте осторожны — попытка обогнать соперника ближе к нижнему знаку может быть неудачной. И вы можете потерять все преимущество, которого с таким трудом добивались. О том как обезопасить себя от этого мы расскажем в нашей следующей части.

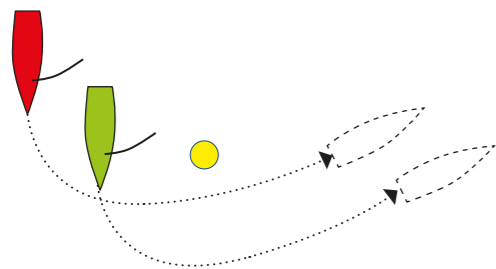
ЧАСТЬ 8: ОБГОН БЛИЖЕ К НИЖНЕМУ ЗНАКУ

Вы упорно трудились на полном курсе, чтобы догнать и обойти лодки, идущие впереди, и теперь приближаетесь к подветренному знаку. На рисунке ваша лодка обозначена зеленым цветом, вы иде-



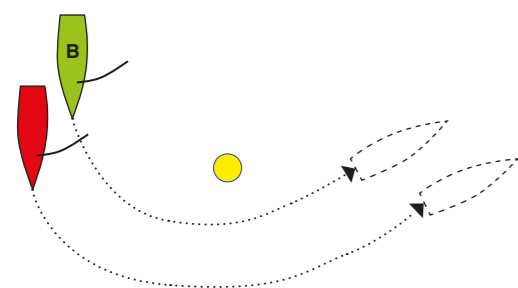
те внутренним и обеспечили себе место у знака. Пока все идёт хорошо. У вас есть выбор: вы можете идти впереди или позади красной лодки, как показано на рисунке — А или В?

Большинство спортсменов выберут А, но это означает, что придется делать очень точное обгигание. Но в большинстве случаев, радиус поворота будет достаточно большим, и красная лодка имеет возможность проскользнуть по корме.



В результате, лодка А теряет контролирующую позицию, не может сделать поворот оверштаг и свободно лавироваться. Если сзади идут еще лодки, лодка А тактически проигрывает, и может продолжать двигаться только вправо до тех пор пока красная лодка не сделает поворот. Совсем нехорошо!

Я всегда выбираю второй вариант, как показано в следующем рисунке:



На этот раз позиция лодки В намного лучше:

- Красная лодка должна двигаться с внешней стороны, предоставляя лодке В место для обгигания знака, и проходя большее расстояние.
- Лодка В не теряет контролирующую позицию.
- Лодка В, если нужно, может сделать поворот оверштаг.
- Лодка В создает ветровую тень для красной лодки, которая идет медленнее.
- Если сзади идут другие лодки, то тактические проблемы теперь у красной лодки.

Чтобы занять нужную позицию, приближаясь к знаку, лодке В иногда нужно сбросить скорость, но делать это следует на расстоянии более трех корпусов от знака. На знаке зеленая лодка должна сделать техническое приведение, не сбрасывая скорости.

Исходя из этого, лучше не обгонять соперника на нижнем знаке, а занять правильную позицию перед обгиганием. Когда вы приближаетесь к знаку, так-

тически более грамотно не обгонять другую лодку, так как она может оказаться позади вас, закрыть вам ветер и потом потребовать место у знака. Или на знаке, как мы уже говорили, она может стать внутренней во время обгигания знака.

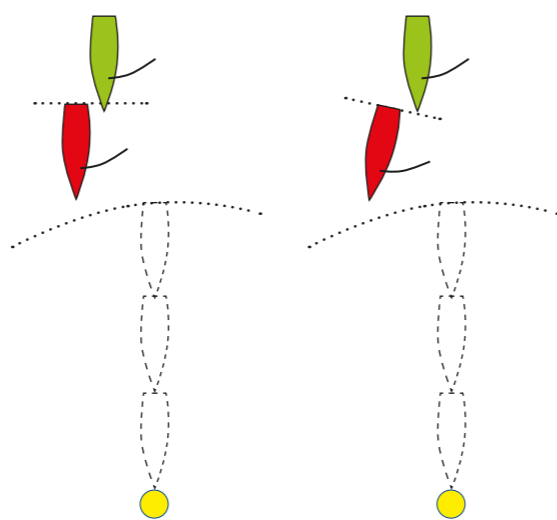
Все это может происходить на знаке очень быстро, особенно когда идешь во флоте, поэтому лучше предупредить соперника: «Дайте место». Это больше, чем просто любезность, это дает другой лодке «место и возможность», поэтому вам просто обязаны предоставить достаточно места для маневра.

Однако есть приемы, которые могут помочь красной лодке избежать этой ситуации. Мы рассмотрим их в следующей части.

ЧАСТЬ 9: КАК ПРЕРВАТЬ СВЯЗАННОСТЬ НА ЗНАКЕ

В предыдущей части мы рассмотрели, как внутренняя лодка на знаке использует связанность, чтобы контролировать обгигание знака. Мы также рассмотрели, почему позиция В для лодки лучше, чем позиция А.

В этой части мы рассмотрим два способа, как красная лодка может прервать связанность с лодкой В, чтобы не предоставлять ей место у знака. Первый способ основан на том, что связанность устанавливается, когда красная лодка находится на расстоянии трех корпусов от знака. На следующем рисунке слева видно, что зеленая лодка устанавливает связанность, которая определяется по синей линии, являющейся продолжением транца красной лодки. Красная лодка может прервать эту связанность немного приведясь к ветру, чтобы эта линия сдвинулась вперед от носа зеленой лодки, как показано на рисунке ниже.



15

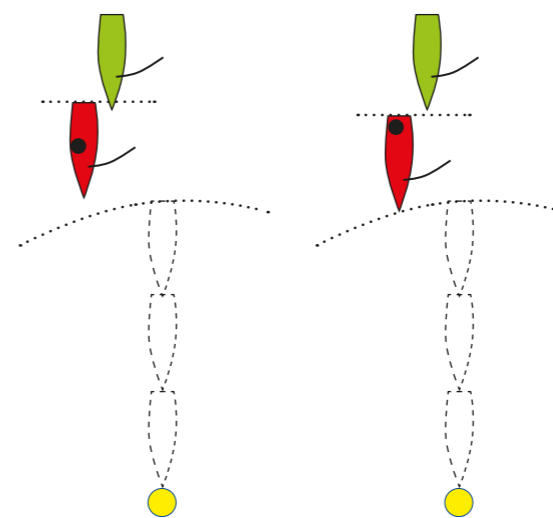
17

16

18

Но красная лодка должна это сделать прежде чем подойдет к знаку на расстояние трех корпусов, и сделать это она может очень легко, так как приводясь к ветру, она идет быстрее. Но лучше гонщику, идущему на красной лодке, предупредить: «До знака 5 корпусов... 4 корпуса...Привожусь. Не связаны! 3 корпуса до знака. Нет места!» Теперь гонщик на зеленой лодке должен будет доказать, что связанность есть, и он имеет право на место у знака. Маневр с приведением — это очень просто, и очень эффективно.

Второй способ менее распространенный, но гораздо более удобный, и мне он очень нравится. Когда красная лодка находится на расстоянии трех корпусов от знака, гонщик перемещается назад, к корме, чтобы посмотреть возникает ли связанность, проследить глазами линию вдоль транца. Перемещая на 3 фута веса назад, гонщик толкает свою красную лодку на 3 фута вперед. При этом спортсмен на красной лодке должен сказать: «Мы на расстоянии длины трех корпусов от знака. Проверяю, связана ли мы... нет, извини. Нет и места у знака».



В этой ситуации надо правильно рассчитать время, потому что из-за этого маневра скорость красной лодки немного уменьшится, но теперь гонщик на зеленой лодке должен доказать, что связанность есть. Плюс спортсмен на красной лодке может лучше видеть ситуацию, поэтому его сопернику трудно с ним спорить.

Существует еще несколько способов для гонщика на красной лодке обезопасить себя на полном курсе. Мы рассмотрим их в следующей части.

ЧАСТЬ 10: ЗАЩИТА (БРАЗИЛЬСКИЕ УРОКИ)

Лазер мне нравится тем, что соревноваться на нем приходится с лучшими гонщиками со всего мира. И тут надо сказать, что такая страна как Бразилия полностью изменила представление о том, как надо идти полным курсом.

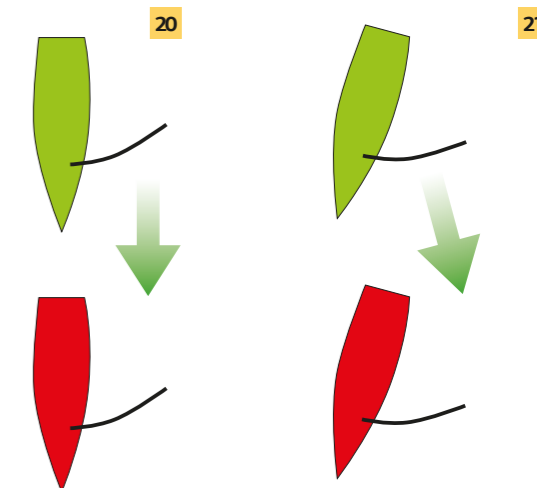
В 1998 году Всемирные игры ветеранов спорта проходили в устье реки Колумбия, и одним из моих

соперников был олимпийский чемпион Гастон Брун из Бразилии. В четвертой гонке дуло около 15 узлов и я лидировал на полном курсе. Брун сделал что-то невероятное, я никогда раньше такого не видел. Вот что я написал в своем дневнике в тот вечер:

«На полном курсе он снова прошел мимо меня, я попытался закрыть ему ветер, но он ушел влево, а затем вправо, чтобы остаться в чистом ветре. Отлично было сработано... Брун великолепно прошел гонку и заслужил 1-е место».

Он обошел меня на полном курсе, шел прямо передо мной, в моей ветровой тени, и сделал все очень точно, чтобы выиграть гонку. Но что гораздо важнее, он выиграл Всемирные игры, опережая меня всего на одно очко. В той ситуации, то, что он шел впереди, и не дал мне его обогнать — стоило два очка. Это был самый важный этап чемпионата, на котором определился победитель. И вот как действовал Брун.

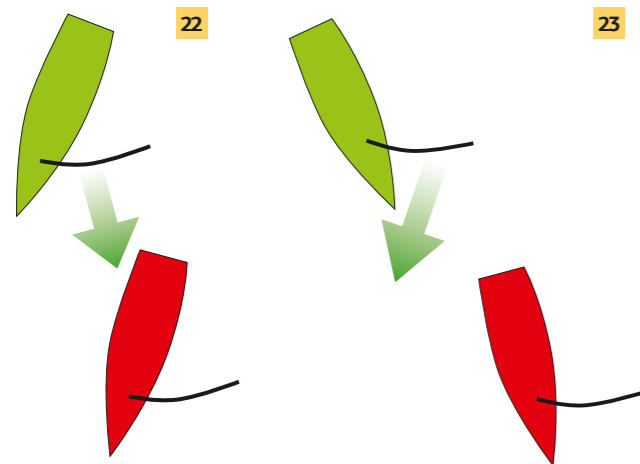
На рисунке зеленая лодка моя и зеленой стрелкой обозначено направление ветра и моя ветровая тень. Обычно, как мы уже говорили в предыдущих статьях, зеленая лодка догоняет красную и полностью ее контролирует.



Красная лодка уваливается, чтобы обезопасить себя, и зеленая лодка действуя решительно, тоже уваливается. При этом вымпельный ветер меняет направление, и ветровая тень зеленой лодки уже больше не мешает красной лодке.

Без всяких проблем зеленая лодка может пойти острее к ветру, чтобы оказаться на наветренной стороне красной.

В большинстве случаев красная лодка будет пытаться уйти от зеленой, и периодически они будут уходить с курса. Но Брун (красная лодка на рисунке), чтобы обезопасить себя, немного увалился и пошел обратным бакштагом. Вымпельный ветер изменился, я потерял контролирующую позицию, тогда я тоже увалился.



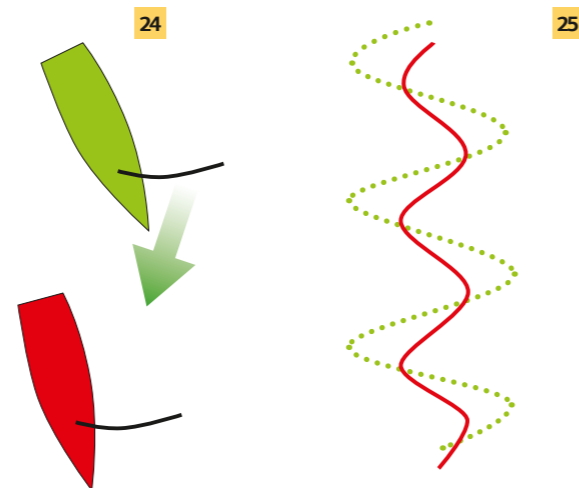
23 над ним, а он — чтобы поймать волны. Даже если я частично закрывал ему ветер, мне все равно приходилось проходить большее расстояние, и мне не хватало хороших волн, чтобы идти на них.

Это был отличный урок отличного гонщика, и он заслуженно выиграл гонку и чемпионат. Я понял, что для каждого действия есть контрдействие, и, при прочих равных условиях, выигрывает умный гонщик. И, как известно, в парусном спорте и в классе Лазер, все имеют равные возможности, и каждый получает то, что заслужил. ■

Итак, я захватил наживку и увалился даже больше, чтобы выйти с наветренной стороны с новым вымпельным ветром, и мне пришлось пройти большее расстояние, чем Бруну.

Когда я оказался в выгодном положении, он немного привелся к ветру, вынуждая меня привести себя немного больше, чтобы закрыть его. Брун действовал, и я реагировал, и помню, что ощущал себя как марионетку, которую дергают за веревочки.

Цикл повторился несколько раз, пока я не понял, что я маневрировал, чтобы сохранить контроль





ТАКТИКА МЕДАЛЬНОЙ ГОНКИ

Автор: Олег Алексеевич Ильин, международный судья / ампайр

Открывая эту главу, подчеркнем сразу: наша задача не в том, чтобы описывать общеизвестные тактические приемы, а в том, чтобы глубже разобраться в специфике медальной гонки — чем отчетливее гонщик будет представлять себе эти особенности, тем легче ему / ей будет на дистанции справляться с изменчивой, динамичной обстановкой реальной гонки, тем быстрее и точнее будет он принимать решения.

Глубоко не правы те тренеры и специалисты, которые пытаются навязать гонщику готовый алгоритм гонки: мол стартовать будешь вот здесь, потом пойдешь туда, потом сюда, на знак выйдешь вот так...

Решение о том, как и когда поступить, всегда должно быть за рулевым — командиром своего маленького судна. Но чтобы наш мозг принял правильное (или наименее ошибочное) решение, он прежде должен быть загружен корректной информацией. Вот этим и займемся. И начнем с общих параметров гонки.

1. ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ГОНКИ

По типу медальные гонки — это «короткие гонки в малом флоте», так хорошо нам знакомые по еже-

дневным тренировкам; но это только внешнее сходство. Одно дело тренировочная гоночка, или даже курсовка, и совсем другое — гонка, в которой решается судьба олимпийского золота.

Данные, полученные после обработки массива информации по Преодолимпийской регате 2007 года, к примеру, показывают, что, при средней длительности лавировки в 9 мин., фактически она может длиться и восемь и двенадцать мин. — и т.д. Итак, что здесь полезного, что пригодится?

Структура» гонки. Медальная гонка состоит все-го из четырех участков (в стандартной гонке — не менее шести).

Соответственно, на долю полных курсов приходится 2 участка против четырех в стандартной гонке. стандартная гонка предлагает нам весь набор полных курсов от галфвинда/крутого бакштага до полного бакштага и фордевинда. В медальной гонке полные курсы ограничены только фордевиндом, и тем не менее различие между соотношением лавировок и полных курсов в стандартной и медальной гонках статистически не значимо 1,28 против 1,33. Важно помнить и то, что фордевинды в абсолютном числе случаев

гонщики проходят бакштагами. Это означает, что расстояние, проходимое яхтой на лавировке и фордевинде, одинаково.

Традиционно считалось, что места выигрываются на лавировках, а полные курсы нужны для, так сказать, закрепления позиции и подготовки к следующей лавировке. Это положение более или менее соответствовало действительности применительно к гонкам водоизмещающих яхт. Таковых в олимпийской семье практически не осталось.

В современных гонках скоростных яхт число перестановок (изменений позиций, мест) на полных курсах даже превосходит таковое на лавировках! Такую статистику мы получили, просчитывая результаты Афинской Олимпиады. Более того, для лидеров (победители и призеры), выявлена устойчивая связь между финишной позицией и продвижением вперед на первом полном курсе.

Не на первом знаке, а только у нижнего знака после первого фордевинда можно судить о примерной расстановке яхт в данной гонке.

Это означает: при всей важности хорошего выхода на первый знак после старта, еще важнее продвигаться вперед на первом фордевинде.

Скоротечность — при длительности в 30–35 минут гонка протекает (вернее сказать, проносится) как единый маневр, точно так же, как в беге: стартовали-бежали-финишировали. Раньше с достаточной обоснованностью мы выделяли этапы гонки, такие, как старт, послестартовая ситуация, лавировка, выход на первый знак и отгибание его — ну, и т.д. Теперь, по крайней мере психологически, гонка протекает как единое целое. У вас не будет ни секунды перевести дух, расслабиться, передохнуть и т.д.

Запомните: медальная гонка предъявляет вам единый кусок нагрузки длительностью в полчаса. Вы сами как личность и ваш организм должны быть готовы именно к этой нагрузке.

Официальное время финиша медальной гонки составляет 20 мин., или 33% от целевого времени прохождения дистанции. Выше мы уже обсуждали этот вопрос: причина назначения такого огромного времени простая — подстраховаться, чтобы в крайнем случае максимальное количество яхт могло получить место на финише.

Скученность — эта особенность сразу бросается в глаза, когда видишь медальную гонку со стороны, собственно, сбить участников в «кучу», заставить их сражаться в ближнем бою — это и было одной из главных задач разработчиков новой дисциплины.

И не вздумайте убежать, отодвинуться, отъединиться от противника, если, конечно, не поставите

себе задачу проиграть гонку. На протяжении всей медальной гонки вы будете постоянно и крепко ощущать конкурента, как будто гонка происходит на фантастическом водном ринге, ограниченном невидимыми канатами, а сам этот «ринг» движется вместе с флотом по дистанции.

Противник все время рядом — до него можно физически дотянуться и потрогать рукой; вы чувствуете его дыхание, вы слышите, как рулевой соседней лодки отдает команды своему шкотовому, видите недобрый блеск в его глазах, когда он бросает быстрые взгляды в вашу сторону.

Противник висит с наветра — неудобно, плохо, мешает! Противник подсел с подветра — еще более неудобно, еще хуже! Противник прямо по курсу — вы задыхаетесь от нехватки ветра! Противник требует дрогу — и вы отчетливо понимаете, что из-за этого вам не хватит каких-то полкорпуса, чтобы дотянуться до вашего основного конкурента или удачно обогнуть знак.

В целом, готовьтесь к тому, что медальная гонка — «сплошной стресс».

Цена старта — самоочевидно, что чем короче гонка, тем выше относительная ценность хорошего старта. Что значит «хороший» старт применительно к медальной гонке мы обсудим в следующем разделе.

Цена поворота — особенности лавировки разбираются ниже. Здесь речь о техническом приеме «поворот» оверштаг/фордевинд. При краткости лавировки, и особенно в условиях слабых ветров Чиндао, цена каждого отдельного поворота вырастает необыкновенно. Это в первую очередь относится к классам «Торнадо», «Инглинг», «49-й». Но даже и в легких швертботах поворот — это всегда потеря. Зато в этих классах в условиях очень слабого ветра (1.5–2 м/сек) повороты иногда используются для поддержания и даже набора хода. Любителям этого рискованного занятия напомним о правиле 42.2 (e) — повторяющи-



еся повороты, не оправданные тактическими целями/ являются нарушениям правила 42 «Средства движения». К этому же напомним: в медальной гонке рядом с вами всегда будут находиться судьи-ампайры. Они тоже не дремлют.

Цена ошибки. Наверное, нет смысла долго распространяться на эту тему. И без этого понятно, что в медальной гонке на исправление ошибки, будь то фальстарт или случайное опрокидывание со спинакером на фордевинде, просто нет времени.

Такова она, медальная гонка, — все здесь разово, набело и окончательно!

2. СТАРТ

Старт медальной гонки имеет несколько особенностей. Линия будет хотя и короткой в сравнение со стандартной для гонок флота в данном классе, но в то же время достаточно свободной для десяти лодок.

«Черный флаг» (правило 30.3) как правило (рекомендация ИСАФ) не применяется. И если уж и будет применение, то только в случае крайней необходимости и для спасения гонки. Общий отзыв (правило 29.2) не используется; зато сигнал индивидуально-го отзыва будет поднят и озвучен обязательно, если кто-то пересчет линию раньше времени.

На старте медальной гонки каждая лодка на контроле — за других не спрячешься!

В общем случае перед гонщиком стоит задача избрать принять решение, что ему важнее всего в данной гонке:

- возможность идти в избранную сторону,
- иметь максимальный ход,
- иметь свободу маневра.

В реальной обстановке эти три условия противоречат друг другу. Например, чтобы иметь максимальный ход, лучше стартовать на свободном участке дистанции. Но мы знаем, что этот «свободный» кусок линии будет находиться в невыгодной части старта, что приводит к потере значительного расстояния. Если вы хотите сразу же двигаться в выгодную сторону и берете экстремальный старт в выгодной точке линии, то наверняка теряете свободу маневра.

Например, выгоден наружный конец линии, а идти нужно в правую часть дистанции. Сразу после старта вы обнаружите, что вся толпа хищно нацелена на вас своим правым галсом. И если вдруг вам понадобится перейти в центр или правую часть дистанции, придется ждать, пока большинство преследователей сделает это раньше вас.

Легко также представить себе, что будет твориться в этой, самой выгодной точке стартовой линии за полминуты до старта и сразу же после стартового сигнала.

Выбор варианта старта будет определяться стратегией, которую вы избрали на медальную гонку.

Тактика старта определяется избранной стратегией.

Если вы решили применить первый вариант стратегии («Жми на всю катушку»), то риск неизбежен — весь вопрос с разумной степени риска. Например, если выгоден наружный конец стартовой линии, то придется стартовать как можно ближе к этому знаку — у вас просто нет выбора, т.к. выгодная сторона и минимальное количество поворотов являются главными факторами, обеспечивающими успешный выход на верхний знак.

С другой стороны, чем ближе к наружному концу, тем выше степень риска сорвать старт, а с ним потерять и все шансы на успех.

В качестве судьи — ампайра, находясь в непосредственной близости от стартовых лодок, автор видел многие и многие драмы на чемпионатах мира, Европы и особенно на Олимпиадах! И все они проходят по стандартному сценарию: вот флот занимает места на линии, смещаясь к наружному знаку. Остается 35–40 сек. Флот на правом галсе «съезжает» последние «чистые» метры линии. Самый хитрый — тот, который рассчитывал стрелнуть левым галсом, покорно уваливает и отправляется по низам искать свободно места для старта правым галсом.

Теперь в худшем положении крайний слева. Остается еще 15–18 сек., а он уже почти сидит на наружном знаке. Что делать? На крупных соревнованиях везде вместо буя снаружи устанавливают катер.

Значит с носа катера якорный конец еще и «отъедает» по крайней мере 1–2 метра воды. И вот наблюдаем: за 10 сек. до сигнала крайний резко срывается в увал и начинает разворот. Следующий отчаянно скалит, поднимая тучи брызг, пытается удержать лодку в левентике, а в это время на него плотно садится следующая — и теперь оба размазывают борт стартового катера и пытаются «перескочить» через якорный конец.

Устраивает вас такой вариант? Решайте сами. Риск — это риск, но не псих: стартовать идете, а не под танк с гранатой бросаетесь!

Если вы же выбрали стратегию второго рода («Тише едешь...»), то старт следует брать в выгодной стороне линии, но не лезть в кучу ни при каких обстоятельствах. Помните, что вы и сами можете являться целью другого гонщика, для которого важнее всего в этой гонке победа над вами. Чуть менее выгодный по месту старт, но взятый с хорошим ходом (старт «выстрелом») обеспечит вам скорость хода и свободу маневра. С другой стороны, всему есть мера. Можно, конечно, взять старт в той части линии, где никого нет. Но тогда проигрыш по расстоянию будет слишком велик. Присматривайте за теми, кто вас особенно интересует, находите вместе с ними в одной стороне дистанции, и успех обеспечен. Преимущество этого типа стратегии в том, что вы можете сосредоточиться на поддержании высокой скорости хода.



Отдельный разговор о дуэльных гонках. Мы специально используем этот термин. В дуэльных, как и в матчевых гонках, соревнуются две яхты, одна — против другой. Тем не менее, различия все-таки очень велики. Например, в матчевых гонках не применяются правила 16.2, значительно видоизменено правило 18.3, введен ряд правил, не применяемых в гонках флота. Поэтому мы в дальнейшем будем называть поединки в медальных гонках не матчами, а дуэлями.

Обычно обе яхты еще задолго до старта знают, что им предстоит выяснить отношения, и дуэль начинается одновременно с подачей сигнала «подготовительный»

Выходя на дуэль, вы должны четко представлять, чего собственно вы хотите добиться от противника. Сказать: хочу навязать ему свою волю — важное дело, но этого недостаточно. Цель должна быть сформулирована конкретно. Например: выгоден правый конец линии, а после старта следует идти влево. Чего же вы хотите?

— хочу стартовать рядом, вплотную с подветра от противника, занимая верную подветренную позицию, с тем, чтобы вынудить противника отвернуть на правый галс и тем отрезать его от выгодной левой части дистанции;

— или: стартовать выше противника (по линии), заняв позицию контроля и на таком расстоянии, чтобы тот не имел места для поворота оверштаг; далее вести противника, как можно дальше с целью выбросить его за лейлайн;

— или: хочу отсечь противника от стартовой линии: неважно как мы стартуем, пусть самыми последними с отрывом, главное отрезать противника

от линии, а затем от верхнего знака. Такую тактику и успешно применил олимпийский чемпион Поль Фокерстер в Афинах-2004 года на старте последней гонки в классе «470».

Не рекомендуем ввязываться в дуэль, если экипаж заранее не отработывал приемы ближнего боя — дело в том, что маневрирование происходит остро, в непосредственной (опасной) близости от противника. Без наработанной техники, без выученных до автоматизма действий, без высокой степени взаимодействия членов экипажа вы в один момент попадете на прием — провокацию противника. И прощай Олимпиада!

В этом случае есть иной выход. Скажем, для лодка тактика — нападение, для зайца- избегание. Почему бы не применить такую тактику избегания, ускользания? Но так, чтобы в последний момент оказаться в нужной вам позиции. Такая тактика — тоже тактика и не менее достойная.

До стартового сигнала, как известно, нет надлежащего курса. Поэтому вы можете как угодно приводить противника, будучи связанным с ним.

Единственное ограничение — правила 15 и 16.1. Вынуждая противника уступать дорогу, оставляйте ему возможность для маневра, чтобы тот мог уступить ее.

Вот о чем обычно забывают на старте:

- Гонка начинается с подготовительного сигнала.
- До сигнала «старт открыт» нет надлежащего курса, не действуют правила 16.2, 17.
- В случае, если вы нарушили правило или наказаны по правилу 42 (желтым флагом) оправдание нужно выполнять сразу, а не после стартового сигнала.



- **Правило 18 «Огибание и похождение знаков...» не действует у стартового знака, окруженного свободной водой... (См. Преамбула Раздела С.)**
- **В медальной гонке сигнал «Общий отзыв» не применяется.**

На старте нельзя ждать, в своих действиях надо быть на полшага впереди противника. Если он начинает угрожать — например, метит занять место в вашей персональной «дырке» на старте — не ведите себя как овца на бойне! Делайте что-нибудь, нападайте, защищайтесь!

Ну а если попали в положение яхты, обязанной сторониться, начинайте уступать дорогу незамедлительно.

3. ПРОХОЖДЕНИЕ ДИСТАНЦИИ, ЛАВИРОВКА

А хорошо было гоняться на стандартной дистанции! Эх, есть где разгуляться на воле! До знака далеко, да его еще и не видно!

Хочешь влево иди, хочешь — вправо! Гонщики — народ талантливый, все примечали. И рождались «золотые правила», «правила большого пальца, заповеди, например, такие:

- начинай лавировку с длинного галса;
- избегай лейлайн;
- отвечай на заходы, находишься на поднимающем галсе;
- вовремя занимай место в параде правого галса и т.д.

Правила эти ценны тем, что в них аккумулирован опыт целых поколений блестящих яхтсменов — гонщиков, но это опыт, приобретенный на стандартных дистанциях. А как обстоит дело с медальной гонкой?

Раскладка галсов. Приходилось ли вам задумываться, за сколько галсов (соответственно, поворотов) яхта проходит гоночную лавировку? Вы будете правы, если скажете, что это зависит от многих условий: силы и постоянства ветра, расстояния между нижним и верхним знаками, особенностью береговой черты, количеством яхт во флоте — и т.д. и т.п. и все же достаточно условно можно сказать, что типичным будет прохождение лавировки в пределах 5–8 галсов.

Разумеется, в условиях непостоянных («осциллирующих», «пятновых») ветров это число может удвоиться — но вряд ли утроится!

Если прочертить на листе бумаги «трассы» (следы) лавирующих яхт, то на стандартной дистанции вы увидите, как флот со старта «расшеплетается» на несколько групп, распределяясь, рассеиваясь по всему оперативному полю дистанции. но примерно в 4/5 расстояния от старта (или нижней марки) к верхнему знаку можно наблюдать «воронку» — место возврата, сбора яхт к центру, к оси лавировки. На большой дистанции очень трудно «лечь» на знак, находясь от него на расстоянии порядка полумили. Поэтому в стандартных гонках применяется правило «бойся лейлайн»: чем дальше от них вы находитесь, тем больше ваше оперативное поле. Например, в случае захода ветра у вас всегда имеется возможность ответить на такой заход поворотом и лечь на поднимающий галс. Так выглядит классическая лавировка в большом флоте на стандартной дистанции.

В медальной гонке со старта в выгодную сторону «рванет» большая часть флота (считай, семь из десяти). Пройдет совсем немного времени, и вы обнаружите, что достигли лейлайн, и теперь, хочешь не хочешь, надо делать поворот на знак. идеально пройти лавировку двумя — тремя галсами, оставив себе кусочек оперативного пространства непосредственно у знака.

Лавировку в медальной гонке проходят минимальным количеством галсов.

С учетом краткости лавировки, число степеней свободы сокращается до нуля — у вас просто нет выбора. Если выгодна левая сторона, придется идти с флотом влево. Действуйте по обстановке. Идите до захода или, в крайнем случае, да лейлайн. Пойманный добрый заход поможет вам контргалсом выскочить в голову гонки и взять под контроль лидеров.

Не перебарщивайте! В медальной гонке лучше, как говаривали старые парусники, «недобдеть» — не прошивайте флот, чтобы занять классическую позицию жесткого контроля (впереди / на ветру — «на лихом коне»). А если противник подсаживает вас с подветра, но вы оба идете в правильную сторону дистанции, не спешите закладывать контргалс, чтобы получить чистый ветер. Чистый ветер вы получите, но останетесь в гордом одиночестве и с волнующим видом на транцы соперников.

Взаимодействие с флотом / противником. В стандартной гонке флота рулевой/экипаж взаимодействует:

- **с природными условиями** (ветер, волна, течения — тактика первого рода);
- **с флотом** как неким единым или общим организмом. Если вы идете вправо вместе с одной третью флота, то флот для вас и есть та одна треть. Остальные яхты, столько-то из них в центре, и столько-то в левой части дистанции, существуют для вас только условно, как источник некоторой информации, не больше;
- **с конкретным противником**, но только в очень ограниченных пределах! Дело в том, что как только на дистанции одна яхта начинает действовать против одной другой, обе начинают проигрывать всему флоту — флот ждать не будет!

В медальной гонке на первый план выходит взаимодействие с флотом. Вы возглавляете его, либо находитесь внутри — «замешаны» в него, либо преследуете, пытаетесь догнать его. Только в гонках типа «дуэль» флот вас мало волнует. Здесь вся тактика построена на взаимодействии двух яхт — одна против одной.

Есть распространенный класс гонщиков, которые избегают ближнего боя. Их оружие — блестящее владение лодкой, выжимание скорости хода, умелая работа с заходами и волной. В медальной гонке таким придется трудновато. Здесь все построено на взаимодействии с противником, будь то флот или одна конкретная яхта. Не вздумайте бежать от противника, например, накинуть на ветер этак корпусов семь-восемь, чтобы осво-

биться от конкурента и дышать посвободнее. Ничего не выйдет! Либо напоритесь на другого конкурента (и его правый галс), либо сколько «проконтргалсите», столько и потеряете («Галс в ж...», как грубовато, но точно говаривали старые парусники).

Не бегите от противника! Наоборот, любите его, стремитесь к нему, «наезжайте» на него, залипайте на него, проглатывайте, переваривайте, отбрасывайте назад то, что осталось, и — переходите к следующему.

Если противник вблизи подветром (почти в верной подветренной позиции), то в стандартной гонке 9 из 10 гонщиков немедленно отвернут. Не спешите! Допустим, противник занимает такую позицию, что с наветра его не «прошить». Но с другой стороны противник сидит у вас «на клыке» — он не может повернуть, т.к. попадет на ваш правый галс во время поворота, либо сразу после него. Вот и ведите его, голубчика, до лейлайн, выбрасывайте как можно дальше, а сами делайте поворот на левый галс на знак, когда считаете нужным и так, чтобы противник оказался у вас по корме, чисто позади (хотя и на ветру).

Работа с заходами. Действуйте по обстановке. Опыт участия в двух Преолимпийских регатах в Чиндао показывает, что гонщиков ожидают на Олимпиаде чрезвычайно капризные, неровные, неустойчивые по направлению и скорости ветра. Не говоря уже о коварных течениях Желтого моря. В гонке на стандартной дистанции, пропустив пару заходов в 10–15 градусов, вы утрачиваете шансы выйти в лидерах на верхний знак. Сплошь и рядом, в зависимости от обстановки приходится реагировать и на мелкие заходы в 5–8 градусов. В медальной гонке стоит семь раз отмерить, прежде чем делать поворот, в том числе и в ответ на заход. Решение будет зависеть от многих факторов, но в гораздо большей степени от поведения окружающего флота, чем от количества градусов, на которое ветер изменил направление. Например, «весь флот» (6–7 лодок — это уже и будет «весь») делает поворот на правый галс в районе правой лейлайн. А вы находитесь в крайней левой позиции (т.е. ближе всех к знаку, но подветром. Что будете делать? В смысле, сразу делать поворот, чтобы накинуть и взять под контроль весь парад правого галса? Или, напротив, смело будете идти под знак, ожидая захода, чтобы, обыграв его, выскочить сразу на знак? Подумайте сами — проиграйте с карандашом и бумагой или на моделях основные варианты.

Вам могут встретиться осциллирующие ветра. У этих, по крайней мере, есть известная логика, их поведение поддается предсказанию.

Проблема в другом. Типичный цикл маятникового ветра 7–9 мин. На лавировке, при движении против ветра, цикл, понятно, сократится примерно до 4,5–5 мин. Ну а если цикл (осцилляция) составит 10–14 мин., что встре-

чается почти так же часто? Тогда цикл для вашей лавирующей яхты составит 7–8 мин. Но... это же почти равно длительности лавировки! Так и есть. Иными словами осциллирующий ветер будет представлен только частью своего цикла, а для вас фактически будет представлять постоянный заход. А это требует иной тактики.

Чрезвычайно характерны для акватории Чиндао так называемые «пятновые ветра». Дело в том, что находясь на поверхности воды, мы неизбежно мыслим плоско. Ветер нам представляется таким бравым строем, марширующим по церемониальной площадке. На самом деле слабые ветра сплошь и рядом осциллируют (раскачиваются) — и не только в горизонтальной, но и в вертикальной плоскости. Одушевленный от жары и влажности ветер движется ленивыми и неровными лентами, то припадая к мутным волнам Желтого моря, то пытаясь оторваться от поверхности воды и уйти ввысь. Другая типичная картина — облачная динамика. Гигантские ветровые колеса вращаются у переднего и заднего краев кучевых облаков.

Ветер называют «Пятновым» именно потому, что только небольшая часть ветрового потока достигает воды.

Вспомните, типичная картина: черное пятно шквалика медленно приближается к вашей яхте. А ведь внутри пятна скорость потока может в десятки раз превосходить линейную скорость пятна.

В описанных условиях нестабильных ветров акцент в вашей тактике сместится больше к взаимодействию с природными условиями.

Наиболее важным будет идти либо стороной где ветра больше, либо просто от пятна к пятну. Попав в пятно или струю, старайтесь удержаться в потоке как можно дольше, но! Не теряя связи с флотом, постоянно отслеживая действия других.

Как ни странно, но тактика лавировки будет идентичной, независимо от того, избрали вы стратегию «Жми на всю катушку» или «Тише едешь...»

Во втором случае вам придется быть внимательнее, чтобы случайно не попасться на правый галс или не попасться на штраф по правилу 42.

Другое дело, если вы ведете дуэльную гонку. Здесь игра совсем иного рода. Основа тактики в дуэльной гонке в том, чтобы отсечь противника от знака, заставляя его идти в невыгодную сторону или лавировать невыгодной стороной.

Вот о чем обычно забывают на лавировке:

- Яхта, идущая правым галсом, является препятствием для яхт левого галса
- В медальной гонке для сигнала «от препятствия» только отклика недостаточно, дополнительно нужен жест рукой.

Итак, мы пришли к выводу, что наиболее характерными особенностями тактики лавировки на медальной гонке будут:

- минимальное количество галсов/поворотов;
- прохождение лавировки в большей степени «по противнику / флоту»
- поиск зон с более сильным / выгодным ветром

4. ОГИБАНИЕ ВЕРХНЕГО ЗНАКА

Тактика огибания верхнего знака в медальной гонке мало чем отличается от таковой в стандартной гонке и большом флоте. Поэтому вспомним лишь несколько основных моментов.

Выход на знак с правой лейлайн. Любой учебник скажет вам: при левом огибании выйдите на знак правым галсом. И это в принципе правильно. Здесь вопрос только, когда ложиться на правый галс, чтобы идти на знак. Однозначного ответа нет, поскольку все зависит от гидро-метео условий (например, характера ветра, силы течения), распределения флота на дистанции. Если поворот выполняется относительно далеко от знака, то надежнее повернуть на правый галс, не доходя до лейлайн. Если ветер отходит, то у вас есть шанс вырезаться на знак без контр-галса. Если же ветер зайдет, то появляется возможность накинуть короткий галс и взять под контроль весь флот.

Выход на знак с левой лейлайн. Выход на верхний знак левым галсом, несмотря на все увещевания учебников и тренеров не делать этого, также дело обычное. Здесь можно выделить три основных варианта:

- **Встраивание в парад правого галса.** Наиболее оптимальный вариант заключается в том, чтобы, используя все преимущества левой стороны дистанции, сделать поворот к знаку, не доходя до левой лейлайн. Яхта выходит к парадному правого галса примерно за 6–8 длин корпуса, что дает ей возможность маневрировать с целью занять свое место в этом параде.
- **Выход левым галсом с поворотом на правый с окончанием его в зоне.** Очень рискованный прием. Согласно правилу 18.3 такая яхта лишена практически всех прав. Это настолько важно, что напомним текст правила:

ППГ 18.3: «...Яхта, сделавшая поворот: (а) не должна вынуждать другую яхту идти выше крутого бейдевинда, чтобы избежать ее, или препятствовать другой яхте пройти знак с предписанной стороны, и (в) должна предоставить место, если другая яхта установит связанность с внутренней стороны».

- **Огибание «заваливанием» за знак** — любимый прием амбициозных новичков, заключается в том, что яхта выходит прямо на знак левым галсом и затем делает поворот на правый галс с одновремен-



ным огибанием знака. Чрезвычайно рискованный прием! На него еще можно пойти в большом флоте, когда на верхнем знаке все равно бардак и куча мала. Но в медальной гонке риск слишком велик и не оправдан. Прежде чем пойти на него, только подумайте: может быть вы выиграете одно два места. Но скорее всего в момент вашего подхода к знаку вы обнаружите одну-две-три яхты на правом галсе. Что делать? Уступать дорогу, т.е. уваливать под корму яхтам на правом галсе? В медальной гонке уступив дорогу трем — четырем яхтам, вы пропускаете вперед... 30–40% от всего флота! Но предположим вы, отчаянная голова, решаете сделать поворот между знаком и яхтами на правом галсе. Тогда выбирайте, какой штраф вам милее: за навал на знак или за помехи яхтам, имеющим право дороги (здесь целый букет правил, которые вы можете нарушить, а именно: ППГ 10,13,14,18.3).

Вот о чем обычно забывают при огибании верхнего знака:

- **Убедиться, что вашего номера нет в списке фальстартовавших.**
- **Убедиться, что нет новых сигналов — флага «О» (Оскар), «выключающего» или «R» (Ромео), включающего применение правила 42.**

Нельзя забывать, что в Чиндао вы столкнетесь с течениями. «Заваливание» за знак выгодно применять на сильном встречном течении. Поэтому, если рядом нет конкурентов, такой способ огибания будет оптимальным. Тактика выхода на верхний знак и его

огибания на течении подробно описана в другой работе («Течения») опубликованной в этой же книге.

5. ПРОХОЖДЕНИЕ ПОЛНЫХ КУРСОВ — ФОРДЕВИНД

В медальной гонке яхты дважды проходят от верхнего к нижнему знаку (условно «фордевинд»), причем при втором прохождении этот участок одновременно является финишным.

Интересно, что в правилах парусных гонок все, что полнее галфвинда, относится к полным курсам. В тактике же не случайно различают полные (галфвинд, бакштаг) и попутные (фордевинд, полный бакштаг) курсы. Вне всяких сомнений фордевинд — самый сложный и напряженный участок гонки! На лавировке основные события разворачиваются впереди или вокруг вас. Почти всегда своими действиями вы можете вмешиваться в события, навязывая свою волю, свою «игру» противнику. На фордевинде получается наоборот: если вы огибаете верхний знак первым-третьим, то все главные события — приход свежего ветра / шкваликов — все это происходит позади вас.

Соответственно и активное маневрирование; нападение осуществляют те, кто обогнул позже. Сплошь и рядом до определенного момента вы вынуждены ждать. Противник сзади, и надо ждать, пока он достигнет вас на расстояние, когда до него, можно «дотянуться». Стоит вам обогнуть знак, как сверху начинают сыпаться догоняющие лодки, накрывая паруса лидеров, а те в свою очередь, стремятся вывернуться,



выскользнуть из-под ветровой тени. К середине фордевинда флот движется единым неровным телом, «кублом», расплывшимся по фронту. Чем ближе к нижнему знаку, тем больше аморфное тело флота начинает сжиматься, спрессовываться с тем, чтобы в мертвой сцепке пойти к нижнему знаку. Тут уж, приятель, держись! Все будет зависеть от твоей изворотливости, опыта, техники и знания правил.

Рулевому необходимо самому принять решение о том, как проходить фордевинд. При этом рулевой исходит из множества параметров, таких как: позиция во флоте после гонок предварительного этапа, соответственно, общая стратегия на медальную гонку, актуальное место на верхнем знаке, особенности распределения ветра на дистанции, наличие / отсутствие течений и т.д. и т.п. 'потому-то здесь нет и не может быть рекомендаций типа: «иди туда, вот так-то — и выиграешь». Вместо таких псевдо — рекомендаций, куда полезнее вспомнить частности, о которых обычно забывают.

На стандартной дистанции в общем случае фордевинд проходят тремя-пятью бакштагами. В медальных гонках в идеале нужно проходить этот участок дистанции двумя-тремя бакштагами. Но с какого же бакштага, левого или правого, начинать? Оба варианта имеют свои достоинства и недостатки. В современной тактике принято считать, что начинать нужно с бакштага левого галса. Если вы лидер, и никто вам не мешает на знаке, то вы свободно можете скрутить фордевинд и идти левым галсом на чистый ветер. Позже, сделав поворот, вы выходите на нижний знак правым галсом, что иногда очень даже кстати (а иногда

и абсолютно бесполезно). Защитники этого варианта исходят из того, что фордевинд нужно планировать и проходить с учетом предстоящего огибания нижнего знака.

На наш взгляд раскладка — «левым в левую сторону, с поворотом и выходом на знак правым галсом» имеет столько же достоинств, сколько и недостатков. При выборе стороны гораздо важнее исходить из ветровой и волновой обстановки. Если скажем, при слабых ветрах, ветра больше в правой части дистанции, то кто же пойдет влево?

Начиная фордевинд с правого бакштага, вы просто уваливаете на знаке и можете моментально выставить спинакер, который должен заработать еще до того, как вы пройдете знак. А при уходе влево надо сначала сделать поворот фордевинд, только после этого начать ставить спинакер, да еще, как правило, пройти в ветровой тени яхт, выходящих на знак по правой лейлайн.

Защитники «левого» варианта настаивают на важности выхода на знак правым галсом. Это очень важно, если яхта намерена огибать левый буй «ворот» (знак «Br»). Ну а если нужно огибать правый знак «ворот»? Тогда вместе со своим правым галсом вы останетесь наружной яхтой, и еще не известно, во что вам обойдется такое наружное огибание.

При выборе стороны прохождения фордевинда учитывай все факторы, выделяй главные в данной конкретной обстановке, и только тогда принимай решение.

В классической тактике принято начинать фордевинд с длинного галса. Но мы в разделе лавировка подробно обсудили вопрос, что значит «длинный» в медальной гонке. Попросту, ничего не значит, здесь все короткое. Существуют и другие классические правила, вовсе не утратившие своей ценности. Эти правила как бы зеркально противоположны тем, что применяются на лавировке. Выгода применения их очевидна: бакштагом идти выгоднее, чем фордевиндом; кроме того, использование этих приемов позволяет пройти более короткий путь.

На курсе фордевинд:

- иди от захода!
- делай поворот фордевинд на отходе!

Очень важно понимать, с какой ветровой системой имеешь дело. Если на фоне штиля действует пятноватый или ленточный ветер, то главной, если не единственной задачей становится удержаться как можно дольше в ветровом потоке. Например, если ветер «ленточный», то надо как можно быстрее обнаружить такую ветровую речку-«ленту», достичь ее и далее стараться задержаться в ней как можно дольше.

Если ветер «пятноватый», старайтесь максимально использовать «пятно» (зону шквалика). Старайтесь при этом продвигаться в сторону знака, хотя иногда приходится проделывать лишний путь, только бы сохранить ветер в парусах. В слабый ветер самое страшное это «залипнуть» в воздушной яме. Приходилось стоять как вкопанный, пока весь флот проплывает мимо? Вот, это оно самое и есть.

На фордевинде, если только вы не в дуэли, вы не можете позволить себе индивидуальные схватки с противником. Вспомним типичную картину: сзади наезжает лодка, впереди идущий начинает приводиться, сзади идущий также приводится — и так до бесконечности.

Тем временем флот проходит вперед. Сказанное не означает, что надо пассивно ждать, пока тебя «сожрут» задние. Маневрируя, гонщик старается остаться в «канале», т.е. занять такое положение, чтобы получать свежий ветер, или хотя бы свести действие ветровой тени к минимуму. Каждое ваше действие будет вызывать реакцию со стороны преследователя. Попробуйте подвести преследователя под яхту сзади него, чтобы он сам оказался в вашем положении, или попробуйте «насадить» преследователя на правый галс отставшей лавирующей яхты. Если не получается, или просто не с руки, подпускайте ближе. Когда противник свяжется с вами с наветра, то смело атакуйте его. Помните, что правила не запрещают энергичное приведение!

Правило 16.1 говорит только о том, что изменяя курс, яхта, имеющая право дороги, должна предоставить место другой яхте, чтобы та могла уступить. Из этого вовсе не следует, что наветренная яхта может чего-то там выжидать — попав в положение уступающей она должна немедленно начать уступать. От-

гнав таким приемом яхту, вы можете сделать поворот фордевинд на другой галс и уйти на чистый ветер.

Когда флот начинает полный курс, судьи — ампаиры обязательно примут решение, существуют ли условия для серфинга? Сплошь и рядом гонщики не используют исключения из правила 42 (см. ППГ 42.3 (с)), позволяющее им разгонять яхту с помощью одного мощного качка (пампинга) парусом.

Современный формат проведения гонок предусматривает «выключение» правила 42 при определенной силе ветра. Так в классе «Финн» пограничной будет скорость 10 узлов, а в классе 470 — и того меньше. Обычно флаг «0» (Оскар), поднимают еще до или вместе с сигналом «Предупреждение». Сигнал означает, что правило 42 частично отменяется, а пампинг, рокинг и уинг разрешены в соответствии со спецификацией, заложенной в правила класса.

Вот о чем обычно забывают на участке «Фордевинд»:

Правило 42:

- убедиться, имеются ли условия для серфинга;
- правило 42.3 (с) «Исключения» для перевода яхты в режим серфинга или глиссирования разрешает один памп, но не рокинг или другие запрещенные действия.

Но иногда ветер значительно ослабевает до момента, когда яхты заканчивают лавировку и идут на фордевинд. В этом случае гоночный комитет может поднять на верхнем — знаке флаг «R» (Ромео), что означает, что правило 42 с момента огибания знака восстанавливается в полном объеме. Подъем флага Ромео должен сопровождаться повторными звуковыми сигналами.

Особая статья дуэльные гонки. Здесь у вас одна забота — один противник. Обычно лидер, обогнув знак, старается продвинуться как можно дальше в выгодной стороне этого участка дистанции. Однако, если противник неожиданно, после огибания знака, уходит в противоположную часть дистанции, то перед лидером встает вопрос что делать. Тактический контроль на фордевинде осуществляется отрезанием противника от знака. Это означает, что вам нужно находиться между знаком и конкурентом. Конечно, это совсем не комфортно для — лидера, но делать нечего. По крайней мере, если вы идете в той же части дистанции, то у вас еще есть возможность отбить атаку противника в ближнем бою. Если же вы погнались за ветром, забыв о противнике, то может статься, что останетесь без ветра. А в это время, ваш конкурент поодаль будет проплывать мимо (вместе с упущенной вами медалью).

6. ОГИБАНИЕ НИЖНЕГО ЗНАКА

Опытный председатель гоночного комитета выставит нижний знак — ворота примерно так. Расстояние

между двумя буйми ворот Gs и Gr составит примерно 6–7 длин корпуса. Строго говоря, база — линия, соединяющая оба буйа ворот — должна быть строго перпендикулярной направлению на верхний знак. Но так бывает редко. Ведь как правило, одна сторона дистанции бывает более выгодной. Поэтому чуть выше устанавливается буй, смотрящий в менее выгодную сторону, что сделает огибание любого из буйев равнозначным с точки зрения прохождения следующей лавировки. Увы! Все это из области теории, потому что на практике ворота, выставленные корректно, скорее исключение, чем правило.

Рулевой задолго до подхода к знаку-воротам должен оценить обстановку и принять решение о том, как он намерен подходить и какой из двух буйев огигать.

На стандартной дистанции гоночный комитет предпочитает выставлять ворота, после того, как флот уйдет на дистанцию. Но в медальной гонке скорее всего ворота будут стоять еще до сигнала «Предупреждение». Поэтому у вас есть возможность сориентироваться еще до старта.

Если знаки установлены очень неравноценно, выбора нет — огигать нужно более выгодный буй. Допустим, это будет правый буй (глядя по ходу лодки). Если вы выходите на знак справа, то скорее всего находитесь на левом галсе. Помните, что связанность — и соответственно ваша внутренняя позиция — наступает только с момента, когда «яхты приготовились», т.е. с практически с момента входа в зону. Но и при этом, сохраняя внутреннюю позицию, вы остаетесь яхтой, уступающей дороге.

Это означает, что вам положено только место у знака, не больше.

Вот о чем обычно забывают при огигании нижнего знака:

- **До момента, как яхты «приготовились», право выбора какой из двух буйев нижнего знака огигать, на стороне яхты, имеющей право дороги.**

- **Яхта наружная, но имеющая права дороги, обязана предоставлять только место.**

С другой стороны и ваш выход правым галсом мало чего стоит, если приходится огигать знак в наружной позиции. Гонщики редко осознают, сколько на этом теряется — до шести-восьми длин корпусов! Уж лучше затормозить, пропустить внутреннего, вплотную обогнуть знак и поворотам уйти на чистый ветер.

Если же выгоден левый знак (огигаемый левым бортом), то фактически его можно рассматривать как единственный, здесь действуют те же правила, что и при установленном единственном буйе в качестве нижнего знака.

7. ФИНИШ

Финиш медальной гонки, по сути, ничем не отличается от такового в стандартной гонке флота. Напоминаем несколько моментов, о которых обычно забывают.

Вот о чем обычно забывают на финише:

- **Яхта находится в гонке «...до тех пор, когда она финишировала и отошла от финишных знаков»;**
- **Если у яхты имеется наказание, то она должна сначала исправиться, и только потом финишировать;**
- **Яхта, грубо нарушившая правила, в том числе — правило 42, может быть оштрафована непосредственно у финишной линии, во время пересечения или после того, как финишировала и отошла от финишных знаков.**

Знаки финиша — обычно на Олимпиаде — это судейское судно и мотолодка, несущие помимо синего флага еще и баннеры с обозначением финиша. На финишные знаки распространяется правило 18 (в отличие от стартовых, когда яхты приближаются к стар-



товой линии, чтобы стартовать). Поэтому яхта, даже если имеет право дороги (правый галс или подветренная), но является наружной, обязана предоставить внутренней яхте место.

Яхта должна финишировать, неся свое оборудование в нормальном состоянии. Поэтому, если в последний момент вы вытравите спинакер-фал, то ваш отпущенный вперед спинакер не будет засчитан для финиша. Можно еще и штраф от ампайров схлопотать за нечестное ведение борьбы.

После финиша необходимо тут же подать протест, если таковой имеется, и проверить свою финишную позицию в списке, вывешенном на борту финишного судна.

ТАКТИКА И ПСИХОЛОГИЯ (ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ)

Медальная гонка — это испытание, которое предъявляет высшие требования ко всем без исключения сторонам подготовки спортсмена. Медальную гонку выигрывают всем, от скорости хода яхты и слаженности экипажа, до того особого состояния спортсмена, которое можно назвать пиком формы, а можно назвать и «духом победы». При этом как бы каждая клеточка организма, каждая его молекула — все нацелено на выигрыш, неудержимо стремится к финишу, преодолевая сопротивление противника, и выигрывает!

Нельзя, разумеется, нарушать правила парусных гонок и этику спортивного поведения. Но мож-

но и нужно каждым своим действием преодолевать волю противника, навязывая свое превосходство и порождая в нем уверенность в вашей победе. Эти микро-схватки, от которых так много зависит, будут происходить постоянно — и на берегу, и на воде, до гонки и в ходе таковой. Один пример: Вы заняли место на стартовой линии и заботливо охраняете свою «дыру» под ветром. Это видит кто-то из конкурентов и направляется к вам, чтобы использовать расчищенное вами место. Рядовая, штатная ситуация. Но как она решится, будет зависеть не только от уровня вашей техники управления, вовсе нет. Это будет зависеть от исхода вашего психологического поединка с конкурентом. Если выиграете психологически, то даже и утраченное место на линии не так страшно.

Проиграете — будет саднить, дергать, отвлекать во время старта и потом, возможно, на протяжении всей гонки.

Медальная гонка — это момент истины, это стресс, сильнее которого не бывает в парусном спорте. Слишком много от нее зависит. Не случайно опытные гонщики переворачиваются в обычных погодных условиях, путают сигналы и дистанцию, или вдруг совершают поступки, которые сами от себя не ожидали. В медальной гонке нельзя участвовать «с листа» — надо специально готовиться к этому виду испытания. Не даром великий Пауль Эльвстрем настаивал: большие гонки выигрываются на берегу. Не откладывая же подготовку на потом — начинайте сразу, сейчас. И если сведения, изложенные в этой брошюре пригодятся, то значит автор выполнил свою задачу.





ГОНКИ ФЛОТА С ПРИМЕНЕНИЕМ АМПАЙРИНГА

МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА ПО ПРАВИЛАМ ПРИЛОЖЕНИЯ Q

(Версия: от 24 марта 2012 г.)

СОВЕТЫ УЧАСТНИКАМ

Следующая ниже информация не является правилами. Это только рекомендации, призванные помочь гонщиками понять правила, содержащиеся в Приложении Q.

Медальная гонка проводится по обычным Правилам парусных гонок (ППГ) с дополнениями, изложенными в Приложении Q, которые вносят существенные изменения в правила.

Подача протеста во время гонки

В ходе гонки вы можете протестовать против другой лодки по следующим причинам:

- Инциденты яхта-против-яхты, в котором вы сами участвуете (ППГ Часть 2, за исключением Правила 14)
- Другая лодка касается знака (Правило 31)
- Средства движения (Правила 42)

Протестовать необходимо окликом «Протест!» с немедленным показом красного флага. Убедитесь в том, что ампаиры и другая лодка, против которой вы протестуете, слышат ваш оклик и видят ваш флаг. Уберите флаг, как только опротестованная лодка начинает оправдание или после показа ампаирами принятого решения.

Наказания во время гонки

Если на вас подан протест, вы можете самостоятельно выполнить штраф сразу же после инцидента, следующим образом:

- Как можно скорее отойдите от других участников и выполните один штрафной оборот, включая один поворот оверштаг и один поворот фордевинд. Если вы решили выполнить штраф, но сначала вам необходимо отойти от других лодок, то рекомендуем, глядя на ампаиров, поднять руку и сделать оклик: «Выполняю штраф!» («I will take a penalty» — ай-уилл-тэйк-э-пеналти).
- Если после сразу же после инцидента ни одна из лодок не выполняет оправдание, ампаиры объявят свое решение, показав один из следующих сигналов:
 - Показан бело-зеленый флаг и дан свисток; означает: «Нет наказания».
 - Показан красный флаг, дан свисток и сделан оклик одной или нескольким лодкам.
 - Если ампаиры назвали ваш номер, то необходимо как можно скорее оправдаться, выполнив один штрафной оборот, включая один поворот оверштаг и один поворот фордевинд.

Во время выполнения штрафа или, когда ваша лодка отходит от других, ваше маневрирование не рассматриваются как часть вашего надлежащего курса.

Если вы знаете, что нарушили правила, то Основной Принцип Честной спортивной Борьбы требует от вас скорейшего и добровольного оправдания. Выжидание сигнала ампаиров, тогда как вы знаете,

что нарушили правило, является намеренным нарушением и может рассматриваться как нарушение принципов честной борьбы. В таком случае ампаиры могут наложить дополнительное наказание красным флагом, и даже дисквалифицировать вас показом черного флага. Это означает, что если вы, зная о своем нарушении, не выполняете оправдание добровольно, то очень рискуете получить двойное или еще более суровое наказание.

Ампаиры могут наказать вас красным флагом самостоятельно, без протеста другой лодки, если вы не оправдываетесь после касания знака, или получаете преимущество в результате выполнения оправдания, или выполняете наказание неправильно, или нарушаете принципы честной спортивной борьбы.

Если нарушение правил значительное, или повторное, а также если вы нарушаете правила намеренно или не выполняете штраф, когда это необходимо, или если проходите знак с неправильной стороны и не исправляетесь до отгибания следующего знака или до финиша, ампаиры могут применить черный флаг, означающий дисквалификацию. Если вы дисквалифицированы, то обязаны немедленно покинуть зону гонок.

Все оправдания необходимо завершить прежде чем финишировать. Если вам необходимо выполнить оправдание во время финиша или после пресечения финишной линии, вам надлежит сначала оправдаться, а затем правильно финишировать.

Протесты и требования исправить результат после гонок.

Цель гонки в том, чтобы все ситуации были бы решены на воде. Однако, вы можете протестовать или подать требование об исправлении результата сразу же после финиша в тех случаях, когда нет возможности протестовать в ходе гонки по некоторым нарушениям или в обстоятельствах. Нет необходимости продавать такие протесты или требования исправить результат в письменном виде; необходимо информировать гоночный комитет в период, когда в конце гонки гоночный комитет поднимает флаг «В» («Браво»).

Возможность исправления результата чрезвычайно ограничена. Вы не можете требовать исправлений результата по действиям или отсутствию таковых со стороны ампаиров, гоночного комитета или протестового комитета.

Вы не можете подавать апелляцию на решения ампаиров или протестового комитета. Вы не можете требовать повторного рассмотрения протеста.

Другие правила

Приложение «Р» не применяется в медальной гонке. Поэтому все предыдущие наказания желтым флагом не переносятся на медальную гонку.

Если вы требуете места для поворота оверштаг от препятствия, то в дополнение к оклику необходимо использовать зрительные сигналы рукой.

Сразу же после финиша проверьте занятое вами место — порядок финиша будет вывешен на корме финишного судна. Если считаете, что ваше место на финише указано неправильно, немедленно сообщите об этом гоночному комитету. По таким случаям нельзя требовать восстановления результата. Но если гоночный комитет обнаружит, что возможно допущена ошибка, то может внести исправления. Если же вы не проинформировали гоночный комитет немедленно и ждете, пока опустят флаг «В», то очень мала вероятность, что у гоночного комитета найдется время и возможность исправить ошибку. В таком случае даже если вы уверены, что имела место ошибка, вы не имеете права требовать исправления результата на воде или позже на берегу.

Перевод: О.А. Ильин, межд. судья/ампаир
Чемпионат мира в классе «470», 15.05.2012 г.

ГОНКИ ФЛОТА, ОБСЛУЖИВАЕМЫЕ АМПАИРАМИ

МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА С ПРИМЕНЕНИЕМ ПРИЛОЖЕНИЯ Q

(ISAF Version: March 24, 2012)

СОВЕТЫ АМПАИРАМ

Практические советы ампаирам предлагаются в дополнение к другим документам медальной гонки. Рекомендации разработаны применительно к условиям, когда гонку обслуживают три катера с двумя ампаирами на каждом из них. Необходимо помнить, что, хотя авторы и пытаются описать каждую ситуацию на воде, это не всегда возможно.

До начала медальной гонки

Убедитесь до выхода из гавани в том, что вы располагаете всем необходимым оборудованием. Основное оборудование: бело-зеленый флаг, красный флаг, черный флаг, свисток, радио, блокнот, диктофон (желательно), правила, гоночная инструкция, Дополнение «Q», еда, вода. Убедитесь, что ваша мотолодка заправлена достаточным количеством горючего.

Позиционирование — основные принципы

Грамотное управление катером и выбор позиции — это ключи к правильному решению ампаиров. В плане выбора позиции, ампаиринг гонок флота имеет много общего с таковым в командных гонках. Определите, какие именно яхты вам надлежит наблюдать и думайте наперед, в каком месте какие-либо из двух яхт окажутся наиболее близко друг от друга. Сделайте все, чтобы быть в позиции, из которой можно видеть просвет между яхтами. При этом необходимо знать, как и когда была установлена связанность.

Если хотите узнать больше о позиционировании, вам следует прочитать в Руководствах по матчевым

и командным гонкам. Эти руководства можно скачать с веб-страницы ИСАФ.

Если не находитесь в правильной позиции, не назначайте наказания.

Возможно применение двух систем позиционирования: «зонная» и «флотная». При «зонной» системе каждому катеру ампаиров назначается определенная зона наблюдения. Ампаиры судят любые яхты, которые попадают в такую зону. Зоны обычно обозначают как «левая», «середина» и «правая». При «флотной» системе катер ампаиров следует за определенным яхтами, участвующими в гонке, исходя, либо из их места в предварительной серии, или ситуации, возникающей по мере развития гонки. Наиболее типичная практика: начинать с применения «зонной» системы и затем переходить к «флотной», по мере того, как структура гонки становится ясной в ходе огибания верхнего знака. «Зонной» системы придерживаются в случаях, когда участвующие яхты значительно быстрее катера ампаиров, или, когда катер производит слишком большую волну.

Если предстоит принять решение, какие яхты следует наблюдать, приведенный ниже список предлагает основания для выделения приоритетов:

- Яхты соревнуются за достижение лучшей позиции в целом — первостепенный приоритет следует отдать лидерам; при этом необходимо помнить, что для отдельных участников разница между девятым и десятым местами может быть очень важной.
- Яхты соревнуются за достижение лучшей позиции именно в медальной гонке — отдайте приоритет лидерам.
- Яхты выполняют штраф или были участниками инцидента с касанием — в этом случае ампаиры должны выяснить, имеются ли какие-либо повреждения.
- Особое внимание яхтам, огибающим знак.
- Находите настолько близко к яхтам, чтобы видеть и слышать заявляемый протест. Особая проблема — парусные доски, поскольку, опрокидываясь, они могут поставить вас в опасную близость.

Исходя из этого, необходимо всегда иметь ампаиров выше верхнего знака при первом огибании и, скорее всего, у нижнего знака/ворот, прибывая туда с первой группой яхт. Это также означает, что, если две яхты соревнуются за золотую/серебряную медаль, то за ними следует наблюдать, начиная с подготовительного сигнала. Будьте готовы к маневрированию таких яхт еще до начала стартовой процедуры. Такие яхты могут находиться далеко от стартовой линии.

Избегайте движения параллельно яхте, находящейся в вашем секторе наблюдения, даже если вам кажется, что ваша волна не мешает ей.

Обсудите с партнером, с какими наиболее вероятными нарушениями вы столкнетесь на данном участке гонки. Следите за позицией других мотолодок ампаиров. Например, полезно иметь один из катеров

ампаиров вблизи флота, если ожидается постоянный или безуспешный пампинг.

Ампаиры должны работать согласованно со средствами массовой информации. Если возможно, не пересекайте им курс. Если ТВ-катер серьезно мешает вам судить, доложите Главному Ампаиру.

Взаимодействие ампаиров

Взаимодействие двух ампаиров в катере основано на принципе, когда каждый из ампаиров принимает на себя одну из яхт. Если вам эта техника незнакома, обратитесь к Руководству по матчевым гонкам, где это объяснено в деталях. Руководство можно скачать с веб-страницы ИСАФ.

Водитель катера всегда ведет яхту, за которой вы следуете, а другой ампаир наблюдает за всеми другими яхтами. Если есть сомнение, проясните, о ком именно вы говорите. Например: «Я — яхта X, идущая слева ...»

Если один из ампаиров описывает ситуацию, то минимальным ответом со стороны другого должно быть: «Я согласен», или «Я не согласен», или «Я не видел».

Если только возможно, поддерживайте визуальный контакт с другими катерами ампаиров.

Взаимодействие с Гоночным комитетом

Все обращения к гоночному комитету должны осуществляться через главного Ампаира.

Взаимодействие с участниками

Отвечайте только на вопросы участников по принятым решениям. Если только возможно, избегайте дискуссий. Все иные запросы участники должны решать с Гоночным комитетом.

Судейство конкретного случая

Правила по проведению гонок флота с применением ампаиринга не определяют конкретный временной интервал, в течение которого яхта обязана выполнить наказание. Следующие процедуры помогут судить такие ситуации единообразно:

- Вы наблюдаете ситуацию. Примите решение, нарушил ли кто-либо правила.
- Если ни одна из яхт не заявила протест, один из ампаиров должен сказать: «Инцидент исчерпан» — в том смысле, что по данной ситуации протестовать больше нельзя. Если у второго ампаира есть возможность, то ему всегда полезно ответить, согласен ли он.
- При выполнении штрафа выражение «насколько возможно быстро» включает время, для перестройки яхты (если необходимо) и нахождения пути выхода, чтобы как можно скорее отойти от других яхт.
- Если какая-либо из яхт протестует, пронаблюдайте и придите к единому мнению, была ли у данных яхт возможность отойти от других яхт.
- Если ни одна из яхт не начала выполнять наказание как можно скорее, ампаирам надлежит подать свой сигнал (в соответствии с п. Q 3.1).

- Наказывайте яхту только в том случае, если находитесь в нужной позиции, чтобы оценить, было ли нарушено правило.
- Согласитесь, какую из яхт вы наказываете (если таковая имеется), и громко скажите партнеру, какой флаг будет показан.
- Один из ампаиров управляет катером, тогда как другой производит звуковые и зрительные сигналы.
- Четко называйте яхту, которую наказываете. Звуковой сигнал должен быть достаточно громким, флаг правильно направлен, а номер на парусе четко назван.
- Если ампаиры пришли к заключению и оба согласны, (например, несмотря на выполнение наказания, яхта получает преимущество), то необходимо наложить еще одно наказание красным флагом.
- Если яхта не выполняет наказание как предписано, ампаирам необходимо наложить еще одно наказание красным флагом. Если яхта и после этого не выполняет наказание, ампаиры должны дисквалифицировать ее показом черного флага и четким обозначением такой яхты.

Если необходимо пересечь флот, чтобы наложить наказание, сначала поднимите красный флаг, чтобы показать флоту, почему вы это делаете; далее, подойдя ближе к наказанной яхте, дайте свисток и назовите окликом такую яхту.

Полезно, если вы наблюдали инцидент, передать по радио на другой катер/катера ампаиров короткое сообщение: «Ампаир 2 ведет инцидент между яхтами «X» и «Y».

Помните, что применительно к инцидентам по Части 2 правил, необходимо ждать протеста со стороны участников. Когда ампаиры хорошо сработались, то они порой могут ошибочно среагировать на инцидент, подпадающий под правила Части 2, даже если яхты не протестовали. Чтобы избежать этого, ампаир, который увидел флаг, должен сказать: «Протестовый флаг на яхте X».

Яхта, выполняющая наказание, обязана сторониться в соответствии с правилом 21.2 с момента, когда станет очевидным, что она маневрирует, чтобы выполнить наказание. До этого момента она может идти как обычно, и право на дорогу остается в силе. Яхта, которая не сторонится согласно правилу 21.2, может быть опротестована яхтой, имеющей право на дорогу, но не ампаирами, поскольку это теперь инцидент по Части 2 правил. Яхта, которая не отходит насколько возможно быстро от других яхт, соответственно не выполняет требований Дополнения Q 3.2.(a) и может быть наказана ампаирами по их инициативе.

Нарушения правила 42

Приложение «Р» не применяется, поэтому предыдущие наказания желтым флагом не переходят на ме-

POWERPADS II

zhik

Новое поколение накладок для откренивания. PowerPads II еще более удобные и обтекаемые, чем предшественники. Новый крой и форма лат позволяют накладкам легко принять форму вашей ноги, новая конструкция предоставляет большую свободу движений, а силиконовые полоски ZIBand препятствуют вращению и перемещению по ноге.

- 1 Обтекаемая конструкция позволяет легко надевать их под гидрокостюм.
- 2 Силиконовые полоски ZIBand с внутренней стороны помогают минимизировать смещение по ноге.
- 3 Предварительно заданная форма щитков с латами подгоняет PowerPads II под форму ноги.
- 4 Дополнительная мягкая подушка из ЭВА увеличивает высоту подъема над палубой.
- 5 Усиления для большей долговечности.
- 6 Новая конструкция и форма поддерживают более широкий диапазон движений.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР ZHIK, ЯХТ КЛАССА FINN-BLUEBLUE, DEVOTISAILING, WILKE, А ТАК ЖЕ СНАРЯЖЕНИЯ И ЭКИПИРОВКИ
ДЛЯ ВОДНЫХ ВИДОВ СПОРТА В РОССИИ - КОМПАНИЯ "ВНЕШТРЕЙДСЕРВИС" +7 (495) 640-91-82 INFO@VTS-SPORT.RU

VTS | VTS-SPORT.RU



дальнюю гонку. Наказания по правилу 42 обозначаются красным флагом самими ампаирами, или в ответ на протест со стороны участников.

Нанесение ущерба и протесты по правилу 14

Если произошел инцидент с контактом, проверьте, если только возможно, имеются ли повреждения. Это окажется полезной информацией в случае требования исправить результат. Передайте Главному ампаиру о том, что наблюдали.

Если правило 14 нарушила яхта, имевшая право дороги, и имеются повреждения, информацию следует передать протестовому комитету. В свою очередь протестовый комитет предпримет действия в соответствии с пунктами Дополнения Q4.3, Q5.5 и правилом 60.3.

*Перевод: О. Ильин, межд. судья/ампаир
28.05 2012 г.*

ДОПОЛНЕНИЕ Q

ГОНКА ФЛОТА, ОБСЛУЖИВАЕМАЯ АМПАИРАМИ

В соответствии с правилом 86.2 и пунктом 28.1.3 Регламента, ISAF одобрила использование этих инструкций в качестве дополнения к гоночным инструкциям соревнований уровня чемпионатов мира, соревнований Грейда 1 и Грейда C1, Кубка мира ISAF и Олимпийской регаты с 24 марта 2012 года и до внесения изменений, для гонок флота, обслуживаемых ампаирами в последней гонке каждой серии у олимпийских классов. Другие подобные соревнования также рекомендуется проводить с использованием этого Дополнения. Это может

быть сделано по правилу 86.3, если национальная организация предпишет, что изменения правил разрешены в целях усовершенствования и тестирования. Обратите внимание, что национальная организация может предписать, что такие изменения требуют ее одобрения. Предлагается отправлять в ИСАФ отчет о соревнованиях, на которых используется это Дополнение для содействия дальнейшему усовершенствованию.

Гонки могут проводиться в соответствии с этим Дополнением, только если это определено в Положении о соревновании, и Дополнение включено в Гоночную инструкцию.

Использование этого Дополнения рекомендуется для гонок, в которых соревнуются около десяти моно-типных яхт, в присутствии ампаиров. Должен быть один катер ампаиров на каждые три или четыре яхты во флоте.

Когда Дополнение Q опубликовано в гоночной инструкции, этот параграф и 3 вышечисленных параграфа должны быть удалены. Никакие нижеперечисленные параграфы не должны изменяться или удаляться.

Это Дополнение одобрено ИСАФ в соответствии с правилом 86.2 и пунктом 28.1.3 Регламента ИСАФ.

Версия от 24 Марта 2012 года

Это Дополнение изменяет определения Финиш и Надлежащий курс, а также правила 20.1, 28.1, 44, 60, 61, 62, 63, 64.1, 65, 66, 70, 78.3 и B7.

Q1. ИЗМЕНЕНИЕ ГОНОЧНЫХ ПРАВИЛ

Дополнительные изменения правил сделаны в пунктах Q2, Q3, Q4 и Q5.

Q1.1. Изменения Определений и правил Части 2 и Части 4.





(а) Определение Финиш изменено:

«Яхта финиширует, когда любая часть ее экипажа или оборудования в нормальном положении, либо любая часть ее корпуса пересекает финишную линию в направлении от последнего знака дистанции или впервые, или после выполнения любых наказаний, или, по правилу 28.1, после исправления ошибки, сделанной у финишной линии».

(b) Добавить в определение Надлежащий курс: «Яхта, выполняющая наказание или маневрирующая для выполнения наказания, не идет надлежащим курсом».

(c) Когда применяется правило 20.1, в дополнение к оклику должны подаваться следующие сигналы рукой:

(1) при оклике «Место для поворота оверштаг» — несколько раз отчетливо показать на ветер;

(2) при оклике «Поворачивайте» — несколько раз отчетливо показать на другую яхту и махнуть рукой на ветер.

Пункт Q1.1(c) не применяется к парусным доскам.

Q1.2. Изменения правил, затрагивающих протесты, требования исправить результат, наказания и оправдания

(а) Первое предложение правила 44.1 заменено следующим:

«Яхта может выполнить «Наказание в один оборот», если она, возможно, нарушила правило Части 2

(за исключением правила 14, если она причинила ущерб или пострадал человек) или правило 31 во время гонки».

(b) Для досок «Наказание в один оборот» представляет собой один оборот на 360°, при этом нет требований по выполнению поворотов оверштаг и фордевинд.

(c) Правило 60.1 заменено следующим:

«Яхта может протестовать против другой яхты или требовать исправления результата при условии соответствия пунктам Q2.1 и Q2.4».

(d) Третье предложение правила 61.1(a) и все правило 61.1(a)(2) удалены. Правило B7 удалено.

(e) Правила 62.1(a), (b) и (d) удалены. В гонке, где применяется данное Дополнение, очки, назначенные яхте по требованию исправить результат по любому из этих правил в предыдущих гонках, не должны применяться к этой гонке.

(f) Правило 64.1(c) изменено так, что решение об оправдании яхты может быть принято ампаирами без заслушивания, и это имеет преимущество перед любыми противоречащими пунктами этого Дополнения.

(g) Правила с P1 по P4 не применяются.

Q2. ПРОТЕСТЫ И ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ

Q2.1. Во время гонки яхта может протестовать против другой яхты по правилу Части 2, за исключением правила 14, но только по инциденту, в котором она участвовала, или по правилам 31 или 42. Для каждого протеста яхта обязана сделать оклик «Протест» и явно показать красный флаг при первой разумной возможности. Она обязана убрать флаг до или при первой разумной возможности после того, как яхта, участвовавшая в инциденте, выполнит наказание добровольно или после решения ампаира.

Доска не обязана показывать красный флаг.

Q2.2. Яхта, протестующая как описано в пункте Q2.1, не имеет права на заслушивание. Вместо этого, яхта, участвовавшая в инциденте, может признать нарушение правила, немедленно выполнив «Наказание в один оборот» как описано в правиле 44.2. Если опротестованная яхта не выполнит наказание добровольно, ампаир принимает решение наказывать или нет какую-либо яхту и сигнализирует о своем решении в соответствии с пунктом Q3.1.

Q2.3. У финишной линии гоночный комитет будет показывать номер на парусе каждой яхты и ее место на финише или буквенное сокращение назначенных очков. После того, как это будет сделано для всех яхт, гоночный комитет немедленно покажет флаг «В» с одним звуковым сигналом. Через две минуты флаг «В» будет убран с одним звуковым сигналом.

Q2.4. Яхта, собирающаяся

(а) протестовать против другой яхты, кроме как по правилам пунктов Q3.2 или Q4.2(a), или правилам, указанным в пункте Q2.1,

(b) протестовать против другой яхты по правилу 14, если был контакт, причинивший повреждения или из-за которого пострадал человек, или (c) требовать исправления результата,

должна окликнуть гоночный комитет до или во время показа флага «В». Этот же лимит времени применяется для протестов по пунктам Q5.4 и Q5.5. Протестовый комитет может продлить лимит времени, если для этого есть достаточные причины.

Q2.5. Гоночный комитет будет немедленно информировать протестовый комитет о любых протестах или требованиях исправить результат, поданных по пункту Q2.4.

Q3. СИГНАЛЫ АМПАЙРА И НАКЛАДЫВАЕМЫЕ НАКАЗАНИЯ

Q3.1. Ампаир будет сигнализировать о решении следующим образом:

(а) Бело-зеленый флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Наказание не накладывается».

(b) Красный флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Наказание наложено или остается отложенным». Ампаир окликом или сигналом укажет каждую такую яхту.

(c) Черный флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Яхта дисквалифицирована». Ампаир окликом или сигналом укажет дисквалифицированную яхту.

Q3.2. (а) Яхта, на которую наложено наказание по пункту Q3.1(b), обязана выполнить «Наказание в один оборот» как описано в правиле 44.2.

(b) Яхта, дисквалифицированная по пункту Q3.1(c), обязана немедленно покинуть зону дистанции.

Q4. НАКАЗАНИЯ И ПРОТЕСТЫ ПО ИНИЦИАТИВЕ АМПАЙРА; ОГИБАНИЕ ИЛИ ПРОХОЖДЕНИЕ ЗНАКОВ

Q4.1. Когда яхта

(а) нарушает правило 31 и не выполняет наказание,

(b) нарушает правило 42,

(c) получает преимущество, несмотря на выполнение наказания,

(d) умышленно нарушает правило,

(e) нарушает нормы спортивного поведения, или

(f) не выполняет требования пункта Q3.2 или не выполняет наказание, когда ампаир требует этого,

ампаир может наказать ее без протеста другой яхты. Ампаир может наложить одно или более «Наказаний в один оборот», которые выполняются в соответствии с правилом 44.2, просигнализовав о каждом наказании показом красного флага и окликнув яхту, или дисквалифицировать ее по пункту Q3.1(c), или сообщить об инциденте в протестовый комитет для дальнейших действий. Если яхта наказывается по пункту Q4.1(f) за невыполнение или за неправиль-

ное выполнение наказания, то первоначальное наказание отменяется.

Q4.2.

(а) Яхта не должна огибать или проходить знак с неправильной стороны. Если она сделает это, она может исправить свою ошибку, как указано в правиле 28.1, но только до того, как она обогнет или пройдет следующий знак либо финиширует.

(b) Если яхта нарушает пункт Q4.2(a) и не исправляет свою ошибку до огибания или прохождения следующего знака либо финиша, ампаир может дисквалифицировать ее по пункту Q3.1(c).

Q4.3. Если ампаир решит, основываясь на своих собственных наблюдениях или на сообщении, полученном из любого источника, что яхта, возможно, нарушила правило, кроме пунктов Q3.2 или Q4.2(a) или правила, указанного в пункте Q2.1, то он может сообщить об этом протестовому комитету для начала действий по правилу 60.3. Однако он не будет информировать протестовый комитет о нарушении правила 14, если не причинен ущерб и не пострадал человек.

Q5. ПРОТЕСТЫ; ТРЕБОВАНИЯ ИСПРАВИТЬ РЕЗУЛЬТАТ; ЗАПРОС О ПОВТОРНОМ РАССМОТРЕНИИ; АПЕЛЛЯЦИИ; ДРУГИЕ ПРОЦЕДУРЫ

Q5.1. Никакие процедуры не могут быть предприняты в отношении любого действия или бездействия ампаира.

Q5.2. Яхта не может основывать апелляцию на предполагаемом неправильном действии, на бездействии или решении ампаира или протестового комитета. В правиле 66 третье предложение изменено: «Сторона, участвовавшая в рассмотрении, не может просить о повторном рассмотрении».

Q5.3. (а) Протесты и требования исправить результат не обязательно подавать в письменной форме.

(b) Протестовый комитет может получать наказания и проводить рассмотрение любым способом, который сочтет подходящим, и может сообщить свое решение устно.

(c) Если протестовый комитет решит, что нарушение правила не оказало влияния на итоговые результаты гонки, он может наложить наказание штрафными очками или частью штрафных очков, или принять другое решение, которое сочтет справедливым, в том числе не накладывать наказание.

Q5.4. Гоночный комитет не будет протестовать против яхты, за исключением последующего сообщения по правилам 43.1(c) или 78.3.

Q5.5. Протестовый комитет может протестовать против яхты по правилу 60.3. Однако он не будет протестовать против яхты по поводу нарушения пункта Q3.2 или Q4.2(a), правила, указанного в пункте Q2.1, или по поводу нарушения правила 14, если не причинен ущерб и не пострадал человек. ■



Когда соперники выходят на высокий уровень мастерства, они достигают близких скоростей, почти одинаково искусно обладают приемами техники, тактики, стратегии. В такой обстановке идет счет каждой ошибки. Человек — не машина. Это и хорошо и плохо. С одной стороны это помогает ему успешно справляться с задачами, где невозможно строго и полностью математически описать все исходные условия, законы их изменений. С другой стороны человек может допускать ошибки — из-за усталости, эмоционального состояния и многого другого. И проигрывает тот, кто больше допустит ошибок. Порою гонщик вдруг теряет скорость, не замечает очевидных ошибок. На самом деле дело не в его настройках или ветре, а в нем самом — это играет им его эмоциональное и физическое состояние. Поэтому при борьбе за медали включается соревнование не только в техническом и тактическом плане, но и в психологическом, и более того — психологическая дуэль выходит на первый план. О некоторых приемах — как правильно настроить себя психологически — в этом разделе.

ПСИХОЛОГИЯ



САМОКОНТРОЛЬ — ОСНОВА УСПЕХА В ГОНКЕ

Автор: Олег Алексеевич Ильин / Из книги «Психология парусного спорта: Взаимодействие с противником»

Надо ли доказывать, что самоконтроль гонщика — одно из главных условий его успешного выступления? Очевидно, что доказывать нет нужды, а вот разобраться в этом не простом вопросе необходимо. Поговорим о психологическом самоуправлении непосредственно в гонке.

В качестве эффективного средства управления своим состоянием Д. Бернхэм (известный яхтсмен и многие годы возглавлявший популярный журнал Sailing World) предлагает внутренний диалог. Спортсмен как бы внутренне раздваивается. А участниками диалога становятся его «Эмоциональное Я» и «Физическое Я». При этом «Эмоциональное Я» у автора выступает в роли пессимиста и сурового критика, в то время, как «Физическое Я» ищет позитивные выходы из затруднительных положений, да еще и успевает ответить на аргументы «Эмоционального Я» и успокоить его.

Попробуйте использовать этот прием, очень помогает. Как практическое средство, диалог полезен вообще, а в критических ситуациях просто необходим. Он позволяет избежать поспешных решений, паники, прикинуть с разных сторон в поисках выхода сложившуюся ситуацию, а в целом снизить уровень стресса.

Теория и практика рационального самоуправления в спорте высших достижений была детально разработана американским спортивным психологом Тимом Голлуэем. Метод получил название «внутреннего тенниса» и в последние два десятка лет широко используется во многих видах спорта.

Методику «внутреннего тенниса» творчески переработал применительно к парусному спорту Дэйв Пэрри, известный тренер, автор многих книг по тактике и гоночным правилам. Эта методика настолько положительно зарекомендовала себя, что в настоящее время осваивается гонщиками в большинстве ведущих сборных национальных парусных команд мира и дает великолепные результаты. Хороший пример — успехи национальной сборной Австралии. Старший тренер этой команды, Виктор Коваленко одним из первых внедрил метод «внутреннего тенниса» в психологическую подготовку своих экипажей.

Выше мы не раз говорили о том, что в процессе тренировок основные навыки, приемы со временем автоматизируются. Когда вы управляете яхтой, вы же не думаете каждую секунду, как вы это делаете. В знаменитой притче сороконожка вдруг задумалась, какую ногу и следом за какой ногой нужно ставить и... не смог-

ла бежать! Сознание как бы сбрасывает контроль за стереотипными действиями в подсознание, в «автопилот», освобождая оперативное пространство для обработки поступающей информации и принятия решений более высокого уровня — стратегии и тактики.

Например, анализируя технику поворота фордевинд в экстремальных условиях, Д. Пэри подчеркивает, что:

«Главную опасность представляет вовсе не сильный ветер и крутая волна, а внезапная попытка сознания покомандовать, проконтролировать действия «автопилота», посоветовать, улучшить и т.п.»

Все это неизбежно приводит к сбою, нарушению отработанного до автоматизма навыка и, как следствие, к ошибочным или поспешным и неточным действиям. В случае с поворотом фордевинд это часто ведет к оверкилю.

Казалось бы, так просто: научись доверять своему «автопилоту» и порядок. На самом деле все куда как сложнее. Одно дело тренировка, другое — официальное соревнование; одно дело первенство клуба, и совсем другое — последняя гонка олимпийской регаты. Есть разница, не так ли?

Эмоции — неизбежный спутник спортивного действия, ценнейший помощник и злейший враг. Наши чувства, переживания — эмоции тесно связаны и «произрастают» из энергетического ядра личности. Невозможно, например, равнодушно выиграть соревнование. Для победы личность настраивает себя на цель — мотивирует, т.е. побуждает, высвобождает необходимый энергетически ресурс и т.д. Выдающиеся достижения невозможны без мощного выброса энергии (вспомните хотя бы высказывание Дэйва Аллмана в самом начале этой главы). В цирке исполнители опасных номеров, называют такой эмоциональный настрой емким понятием *кураж*¹. Сведущие люди говорят, что ни один канатоходец на ступит на канат, если не привел себя в это особое состояние куража. И в спорте выдающийся результат невозможен без куража: это когда гонщика охватывает «озноб победителя», все сумею, все смогу, всех переборю!

Но как часто эмоции подводят нас, играют с нами в коварную, злую игру? Например, невозможно быть совершенно невозмутимым во время гонки. А вам случалось попадать в такую ситуацию: вы вырвались вперед, лидируете. И вот как на экране монитора, начинают проползать перед внутренним взором такие мыслишки: «Парень, да ты, похоже, первым

¹ «Кураж» — различные толковые словари дают несоответствующие определения этому понятию. Общими являются смелость, амбиции, известная развязность, т.е. «переход за границы обыденности» (см. напр., самый известный «Толковый словарь Ожегова»).

идешь! Да, точно, первым! Наконец-то! Теперь главное не упустить первое место! Смотри, как наветренный жарит — так и насаждает, так и прет!» Знакомо? Они, эти мыслишки, а по сути, эмоции и есть самый злобный противник. Они — информационный шум, сор, отвлекающий фактор. И вот, только что ты был первым, а уже две-три яхты обошли тебя, и с наветра, и с подветра. Ты хочешь вырваться из тисков конкурентов, чтобы снова вздохнуть чистый воздух лидерства. Ты закладываешь контргалс... и получается, как говорили наши грубоватые парусные предки, «галс в задницу».

Вернемся к интереснейшей теории Т. Голлуэя. Он пишет: «Каждая игра² состоит из двух частей: внешней и внутренней. Внешняя игра осуществляется против внешних противников, в целях преодоления внешних препятствий для достижения внешних целей. Внешняя игра — предмет описания многих и многих книг, предлагающих рекомендации, как добиться наилучших результатов...».

Гораздо меньше внимания уделяется игре внутренней: «Это та игра, которая происходит в голове и ведется эта игра против таких «противников», как провалы в концентрации внимания, нервозность, сомнение в себе и самообвинения. Коротко говоря, такая игра ведется в целях преодоления всех привычек нашего ума, которые препятствуют совершенству нашего мастерства».

Для упрощения и большей наглядности Голлуэй так описывает, что происходит в психике спортсмена в процессе осуществления им соревновательной деятельности. Психика условно делится на два Я: **Я-1** и **Я-2**. При этом **Я-2** — это компьютер, автопилот, исполнитель технических действий, а **Я-1** — указчик, «пан-начальник» и вообще «директор паники». Так вот, характер взаимоотношений между двумя Я и определяет, по мнению психолога, способность индивида реализовать свои знания и умения в эффективные действия.

Я-1 — это те самые эмоции, о которых мы уже говорили выше. Плохо, когда их слишком мало или слишком много. Как же нащупать золотую середину? Как сделать, чтобы эмоции не мешали, а помогали? Как соединить усилия обоих Я, как заставить их действовать вместе?

Для этого необходимо подчинить **Я-1** своему **Я-2**, а лучше добиться гармонии их взаимодействия. Надо добиваться того, чтобы **Я-1** из крикуна и субъективного критикана превратилось в объективно оценивающий обстановку инструмент. Прекратите давать оценки! Принимайте информацию, сосредотачивайтесь на объективных деталях, а не том, что вы о них думаете.

² Используемое в английском языке понятие «игра» (game) обозначает не столько конкретный игровой вид спорта (теннис, баскетбол и т.п.), сколько соревновательную деятельность вообще. В этом смысле парусная гонка — это ничто иное, как ИГРА.

В качестве примера Д. Пэрри приводит такой случай из жизни. Как-то он, шкотовый у широко известного в Америке рулевого Билла Шора, приехал на чемпионат мира в классе «Снайп». До гонок оставалось едва полдня. Экипаж снимает чехол с корпуса яхты и видит, что во время транспортировки палуба в районе пяртнерса оказалась совершенно разрушена. Шкотовый (Дэйв Пэрри) был готов к тому, что рулевой вот прямо сейчас упадет в обморок! Но тот только временно закрепил пяртнерс с помощью весла и других подручных средств, и продолжал распаковать яхту.

В стресс-ситуации важно сохранить спокойствие — не дать воли своему Я-1. Ваш компьютер, ваше Я-2, в доли секунды извлечет из памяти десятки подобных ситуаций и выберет оптимальный вариант решения.

Вот показательный пример самонастройки. Марк Рейнольдс, чемпион Сиднейской Олимпиады, так описывает своей внутренний диалог: «На дистанции мы твердили сами себе: *«Мы здесь гоняемся обычные соревнования в классе «Звездный». И нет никакой разницы по сравнению с другими гонками, в которых мы участвовали. Это помогает чувствовать себя немного спокойнее».*

А вот пример противоположного свойства. На XXIX Олимпийских играх 2008 года в Чиндао швед Фредерик Леф (Швеция) выступал в классе «Звездный». Си-

туация складывалась для него более чем благоприятно: перед медальной гонкой Леф на равных с Яином Перси (Англия) претендовал на золото. Более того легко было подсчитать, что любое место в медальной гонке впереди или сразу позади конкурента давало Фредерику золотую медаль. Задача «не делай того-то», «приди на финиш не дальше такого-то места» предполагает консервативную тактику гонки: держись флота, жмись к противнику, но не задирайся, не рискуй, короче, вперед не рвись, но и задних не пускай. Да ведь Фредерик это делал сотни раз, он профессионал, гонщик супер-класса!

В первой половине гонки Леф успешно решал свою задачу, находясь в пределах 2–5 мест. Однако на третьей лавировке он решил рискнуть, покинул флот, уйдя вправо, и... оказался на последнем месте.

После гонки Леф пытался протестом в международное жюри доказать, что он был предпоследним, что давало ему сразу медаль более высокого достоинства. Но когда ему продемонстрировали видеозапись финиша, то спорить стало не с чем. Фредерик расплакался, как ребенок. Можете себе представить двухметрового викинга, размазывающего по щекам слезы? Не смеяться, это действительно драма. Но сотворил эту драму он сам. Не справился гонщик со своим **Я-1**, слишком был сосредоточен на мыслях о будущей победе, слишком мешал своему **Я-2** делать свою повседневную, будничную работу. Правильно говорят, что тщеславие — самая дорогое удовольствие на свете.

Было бы нечестно на этом поставить точку. Как настоящий спортсмен и боец, Фредерик не только сде-



лал выводы, он сумел перебороть, перестроить себя. Переборов тяжкие эмоции обидного поражения, он стал упорно готовиться к следующей Олимпиаде.

Накануне медальной гонки в Олимпийском Веймуте (XXX Олимпийские игры, 2012 г.) Фредерик проигрывал 12 очков основному претенденту — Яину Перси (Англия). Леф тем не менее не собирался сдаваться. Особенно было интересно следить за выражением лица Фредерика, которое отчетливо читалось на многих кадрах видеозаписи медальной гонки. В принципе, человек с ярко выраженным эмоциональным типом личности, в этот раз Леф сумел справиться со своими эмоциями, подчинив **Я-1** своему **Я-2**. Внешне выражение лица Лефа было каменно-спокойным. Но одновременно каждый их конкурентов мог прочитать на нем непоколебимое: *«гонка моя, не лезьте, все равно не отдам!»* И не отдал: финишировал первым и заслуженно завоевал олимпийское золото.

Скажем, мы теперь более или менее отчетливо представляем себе, что с нами происходит в гонке. Но это теория. А как ее применить практически? Как суметь не идти на поводу собственных эмоций? Как научиться не отвлекаться на посторонние мелочи и, собрав все свое внимание «в кулак» обратить его только на нужные объекты и процессы? Большинство специалистов по психологии парусного спорта, а равно и лучшие тренеры настаивают на важнейшей роли **концентрации** внимания в гонке. Далеко не всем дана эта способность удерживать себя в рамках «здесь и теперь». Это трудно, очень трудно, но нужно этому учиться. Хорошо известно, что само по себе внимание обладает циклической природой. Через какое-то время даже очень сосредоточенный человек отвлекается. Причем сам он этого не замечает. Это означает, что в принципе невозможно поддерживать внимание на одном уровне бесконечно. Периоды внимания и «отвлечений» или отключения у разных людей разные. У нетренированных людей внимание устает

значительно быстрее и так и норовит переключиться на что-нибудь новенькое, интересненькое.

Объективным условием необходимости держать внимание «здесь и теперь» является быстрое развитие событий в гонке, а также огромный объем перерабатываемой информации. Например, сильный соперник делает поворот у вас «на морде». Ну как тут не выразиться по матушке! Но — нельзя! Нельзя мешать **Я-2** собрать воедино и проанализировать все факторы, и затем решить, что же делать: в какую сторону — выгодную или невыгодную — движутся остальные яхты? Является ли данный противник вашим основным конкурентом в регате? Насколько на самом деле он прикрывает ветер? В выгодном или не выгодном направлении движется ваша яхта? Где находится знак? Где главные конкуренты? — т.д. и т.п.

Представьте теперь на секунду, что ваше **Я-1** начинает припоминать, сколько раз этот конкретный противник уже перекрывал вам ветер. Или, что это тот самый парень, из-за которого вы не смогли взять блестящий старт во вчерашней гонке. Вот и уйдут драгоценные секунды не на принятие верного решения, а на пустые переживания.

«Нет сомнений, — настаивает Д. Пэрри, — что когда ваше сознание находится в настоящем, сфокусировано на том, что происходит прямо сейчас, то начинает казаться, что события развиваются медленнее, решения принимаются более произвольно и точно, а тело переполнено энергией».

Хорошим дополнением к этому подходу является дельная статья Эда Бэйрда «Думайте простые мысли». «Нет надобности доказывать, — пишет он, — что гонка является сильнейшим раздражителем. Выиграет тот, кто сумеет грамотно этому противостоять. Если стратегия в том, что нужно идти вправо, идите туда! Если вам нужно попасть именно туда, то не имеет значения, что приходится пару раз увалить, чтобы пропустить яхты правого галса».



Эд Бэйрд справедливо указывает, что на официальных соревнованиях, у многих, особенно молодых, недостаточно опытных гонщиков происходит нарушение системы психологической ориентации, а также иерархий задач оперативной деятельности. Это значит, что наше внимание, наше сознание занято какими угодно, только не рабочими мыслями. В качестве борьбы с описанными неблагоприятными состояниями Берд предлагает гонщику учиться концентрировать свое внимание на сугубо рабочих задачах, или, как он их называет «простых мыслях». Вот некоторые из них:

- **Будь быстрым, чтобы стать умным.** Если вы чувствуете, что правильно выстраиваете лавировку, грамотно и вовремя обрабатываете заходы, и все же теряете места, значит дело в скорости. Сосредоточьтесь на своей лодке: что сделано неправильно? что мешает яхте показывать обычный ход? Здесь заложена действительно простая мысль о том, что нечего и думать быть умным в гонке, если не хватает скорости. Но если лодка не идет, то значит тому есть конкретная причина! И причина эта в большинстве случаев в самом гонщике (или экипаже), а не в противодействии «черных сил». История парусных гонок хранит немало трагикомических ситуаций, когда в пылу борьбы экипаж после огибания знака не замечает, например, волочащийся по воде не убранный до конца спинакер, или плетущийся «на буксире» брамс дли-

ной этак метров тридцать, или недобранный стаксель вследствие перехлеста шкотов.

- **Никто не может выиграть все гонки подряд³.** Для того чтобы убедиться в этом, возьмите в руки первый попавшийся протокол. Важно научиться современной стратегии планирования текущего результата. Поэтому в гонке нужно не рисковать ради первого места, а честно отрабатывать каждое продвижения вперед. Переместился, скажем, на лавировке в седьмого на четвертое — отлично! Теперь можно двигаться дальше.

В серии, как правило, решающими оказываются вовсе не лучшие гонки, а как раз гонка худшая из зачетных.

Поскольку молодые гонщики недооценивают это положение, стоит привести пример. Посмотрите Таблицу 1 с выпиской из официальных результатов предварительной серии на XXX Олимпийских играх 2012 года в Веймуте, класс «Лазер Радиал», женщины.

³ Напомним, текущий рекорд принадлежит австралийскому экипажу с рулевым Метью Белчером: в течение двух лет выиграно пятнадцать крупных регат, включая Олимпийские игры с сухим счетом. Другой пример — Расселл Куттс выиграл чемпионат мира в матчевых гонках в 1992/1993/1994 годах, а также в с годичным перерывом — в 1996 году.

Таблица 1

Страна	Имя	Гонки предварительной серии										Сумма	Место
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
MEX	Tania Calles	12	9	6	19	13	(33)	13	5	13	10	100	10
ESP	Alicia Cebrian	15	11	14	9	(24)	23	5	9	2	13	101	11

Проиграв всего одно очко, испанка Алисия Цебриан не попала в заветную десятку и не участвовала в медальной гонке. Это место в десятке заняла мексиканка Тания Каллес.

А теперь внимательно посмотрите на Таблицу: достаточно было Алисии прийти в своей худшей из зачетных гонок - в гонке №6 не 23й, а хотя бы 22й или 21й, и она, а не мексиканка заняла бы место в десятке.

Вы спросите, а где гарантии? Гарантий нет, их вообще в спорте нет. Но вероятность очень высока: во-первых место в шестой гонке для Алисии, если не считать выброса, было худшим и за гранью второй десятки. Среднее место у Алисии 9,4, т.е. в десятке. При этом у нее четыре прихода в десятке (у Мексиканки - только три), включая одно место в тройке (2-е) и одно место в шестерке! Иными словами, по всем показателям место Алисии в десятке. Увы, гонщица дала себе маленькое послабление в гонке №6 и лишилась почетного права сражаться в медальной гонке.

- **Чтобы успешно обрабатывать заходы, постоянно следите за развитием ветровой обстановки.** Если до старта или на первой лавировке вам удалось выяснить период «качания» ветра, то вы легко сможете спланировать вторую лавировку, построив ее независимо от флота. Если ваш расчет правилен, и вы убеждены, что настало время для поворота — делайте поворот!
- **При каждом кроссинге, какая-то из яхт идет в неправильном направлении.** Не спешите делать поворот, уступая дорогу яхте правого галса. И точно также, находясь на яхте правого галса, не спешите реализовать свое право дороги. Вместо того чтобы трястись мелкой дрожью от страха, идя левым галсом, или кровожадно скрежетать зубами, идя правым галсом, подумайте лучше о том, в какую сторону дистанции выгоднее идти. Часто бывает разумнее пропустить яхту левого галса и продолжать двигаться в выгодную часть дистанции.





- **Идите так, чтобы видеть знак без поворота головы.** Это хороший совет для молодого гонщика. На самом деле, если рулевому необходимо выворачивать голову, чтобы видеть верхний знак, это просто-напросто означает, что он идет от знака (на «уводящем галсе», так говаривал Сергей Машовец). И наоборот, если знак присутствует в поле вашего зрения, значит, вы идете курсом, приближающим вас к знаку.
- **Не делайте поворота от флота, если только для этого нет серьезного повода.** Сплошь и рядом ваша персональная позиция не самая лучшая: и с наветра кто-то сидит, и с подветра кто-то выдвигается. Взвесьте все за и против, прежде чем делать контргалс на чистый ветер. Если в данный момент флот движется в правильном и выгодном относительно ветра направлении, то такой контргалс да два поворота — все это пойдет в чистый проигрыш относительно того же флота. Это правило особенно верно применительно к таким классам, как «49-й», «49FX», «Накра», а также по отношению к медальным гонкам, где лавировка длится 8–10 минут, а относительная ценность каждого поворота много выше, чем в обычных гонках флота.
- **Если вы кричите, значит, вы не в форме.** Крик на яхте — дурной тон, показатель низкого профессионализма и низкого культурного уровня. Отличная команда тем и хороша, что готова к любым неожиданностям в гонке. А потому нет повода и для крика — действовать надо! Мастер спорта международного класса В. Леонтьев как-то рас-

сказал автору, что перед одной из гонок чемпионата мира (класс «Летучий Голландец»), на берегу, они со шкотовым горячо, «в голос» спорили по какой-то ерунде. Позже, примерно на полпути на дистанцию, идя в караване, горе-экипаж вспомнил, что забыл на берегу... латы. Вот цена неправильной внутренней ориентации. И на кого, собственно, рулевому кричать? Ведь это его яхта, его экипаж!

В 50-60гг. лучших шкотовых в сборной, в классе «Летучий Голландец» готовил наш знаменитый гонщик, участник двух Олимпиад, Александр Шелковников. Так складывалась судьба, что ему приходилось часто менять напарников. Взяв очередного молодого матроса, Шура (так все знали Шелковникова) спокойно и вразумительно объяснил новичку, как лучше поступить в данной ситуации, и никогда не кричал на своих шкотовых. Поэтому и люди у него росли моментально и становились настоящей элитой сборной.

- **Главное удовольствие в получении нового знания.** Эд Берд настаивает: Относитесь к каждой гонке как к очередному уроку, который должен открыть что-то новое, захватывающе интересное в парусном спорте. Вы почувствуете себя гораздо спокойнее в гонке, а на берегу у вас найдется гораздо больше поводов для шуток и смеха!

Приведем в качестве оригинального примера рассказ Почетного Президента ИСАФ Короля Греции Константина, который автору посчастливилось ус-



лышать от этого необыкновенного человека. В 1959 году, Константин, тогда еще Наследный Принц, одновременно показал себя талантливым и перспективным гонщиком в классе «Летучий Голландец». Решением Национального Олимпийского Комитета Греции Константин был пересажен с «Голландца» на килевую яхту класса «Дракон» с задачей — выиграть Олимпиаду 1960 года.

В течение года тренировал Константина никто иной, как сам Пауль Эльвстрем. Для нас важно то, что Пауль начал не с нравочений и даже не с отработки отдельных элементов техники. Он начал с обучения рулевого произвольно владеть своим вниманием, уметь концентрироваться на самом важном в данный момент, или на данном этапе гонки.

На первом же соревновании в новом классе Эльвстрем поставил Константину задачу выиграть гонку. При этом он строго-настроено приказал рулевому (Константину) сосредоточиться исключительно на ведении лодки. Все остальное он, Пауль, берет на себя. Рулевой должен четко выполнять все команды тактика, т.е. в данном случае Пауля Эльвстрема. В первом же соревновании такое разделение труда принесло Константину первое место. Это произвело на него столь сильное впечатление, что он безусловно поверил в систему подготовки Эльвстрема, в которой психологический тренинг занимал не менее значимое место, чем остальные виды подготовки. Пройдя годовую школу Эльвстрема, юный олимпиец (в 1960 году Константину было всего 18 лет) сумел выиграть XVIII Олимпийские игры (Неаполь) в классе «Дракон».

Необходимым дополнением к описанным общим рекомендациям являются индивидуальные методы самонастройки, пригодные только для себя или исключительно для вашего экипажа. Каждый гонщик, даже если он и не олимпийский чемпион, личность, нечто индивидуальное, неповторимое. Поэтому, способ самонастройки пригодный для одного может вовсе не работать у другого. Гонщик сам, через собственный опыт должен нащупать, что и как на него благотворно влияет перед гонкой и в ходе гонки.

В качестве примера можно привести так называемые ритуальные действия. В советские времена идеологи спорта и даже тренеры боролись со всей этой «мишурой»: амулетиками, крестиками, похлопываниями, вставанием на колени перед гонкой, плевкам через плечо перед стартом, молитвой — и т.д. А зря! Ничего в этом зазорного нет. Просто прагматическому типу личности это не нужно, не сработает. А эмоциональным типам, с неустойчивым балансом нервных процессов, очень даже на пользу. Кто не знает, что Макс Таранов всегда выходит на старт в кепке с длинным козырьком. Иной скажет: бред какой-то! Кому какое дело, в кепке вышел Макс Таранов или нет! А вот и не бред. Если рулевой каждый раз выходил в кепке, а потом, совершенно неожиданно снял ее (или забыл на берегу), — значит, были для этого существенные причины. Значит, что-то изменилось: рулевой не был в обычном для него боевом настроении. И мало вероятно, что это добавило ему сил. А впрочем, спросите сами у Макса, почему он снял кепку в тот раз. ■



НЕ ДУМАЙ О ПОРАЖЕНИИ! ПСИХОЛОГИЯ ЯХТСМЕНА НА СОСТЯЗАНИЯХ ПО ПАУЛЮ ЭЛЬВСТРЕМУ

Наверняка вы слышали что-то о Пауле Эльвстреме. А если нет, то просто обязаны прочитать о нем в ближайшее время. Для справки скажем, что Пауль Эльвстрем является 14-кратным чемпионом мира в 9 классах яхт и 4-кратным олимпийским чемпионом. Он пример для подражания многих спортсменов не только своей родной Дании, но и всего мира. Помимо необходимых навыков и тактики, выработанной годами, он также обладал завидной психологической устойчивостью, что необходима любому спортсмену, а уж в нашем деле тем более.

Конечно, обычная регата совсем не похожа на олимпийское состязание, но и она требует сноровки, выдержки и крепости духа. Впрочем, может быть, среди вас зреет новый чемпион, кто знает? В любом случае мы собрали для вас основные наставления нашего учителя, которые обязательно помогут вам не только в гонках, но и в самой жизни, ведь жизнь — своего рода тоже гонка на рассекающих волны яхтах.

ВСЕГДА СОБЛЮДАЙ СПОКОЙСТВИЕ

Гонки требуют от вас сдержанности и, можно сказать, абсолютного хладнокровия. Чрезмерная нервность может лишить вас призового места, да и привести к большим неприятностям. Не делайте глупостей, руководствуйтесь здравым смыслом, и вы в таком случае окажетесь впереди всех.

НЕ ДУМАЙ О ПОРАЖЕНИИ

Когда Эльвстрема обгоняли соперники, он говорил: «Ну что ж, сейчас идешь быстрее ты, а вскоре и я пойду быстрее». Другими словами, не стоит отвлекаться на возможное поражение, нужно просто делать свое дело, выполнять правильные маневры и гнуть свою линию. Сосредотачивайтесь на тактике и своем судне, а о соперниках думайте в последнюю очередь. Сам Эльвстрем часто добивался легкой победы лишь потому, что соперник уступал ему путь, чувствуя превос-

ходство прославленного яхтсмена. Это была их ошибка, ведь они сдались еще до того, как гонка кончилась.

НЕ ЛЕНИТЕСЬ ПОДГОТАВЛИВАТЬСЯ

Когда Эльвстрем выступал в серии гонок, где результат определялся по очкам, он всегда прибывал на место проведения состязаний за пару дней. Для чего? Чтобы настроить свою яхту, мачту, пройти дистанцию и убедиться, что все готово в лучшем виде.

ПОКАЗЫВАЙ СЕБЯ НА ТРЕНИРОВКАХ С ЛУЧШЕЙ СТОРОНЫ

«Стоит человеку начать думать, что другие гонщики лучше его, как он будет вести состязание более скованно. В этом я убежден». — говорил Пауль Эльвстрем.

Пауль всегда выкладывался на полную, если тренировался перед соревнованиями вместе с фаворитами гонки. Легенда яхтенного спорта считал, что психологический фактор крайне важен, и если вы сможете обойти фаворита на тренировке, то в реальной гонке соперник будет действовать более скованно и неуверенно.

ПОДБАДРИВАЙТЕ СЕБЯ

Если у вас болят ноги после откренивания, то подумайте о том, что и другим спортсменам также тяжело. Если вы не лидируете, то помните, что другие также устали и надо держаться до конца, чтобы дать понять им, что просто так не сдадитесь. Если вам не везет на протяжении всей гонки, никогда не сдавайтесь!

СОКРАЩАЙТЕ РАЗРЫВ С УМОМ

Не стоит делать сотни коротких галсов, чтобы выиграть небольшой отрезок дистанции. В больших гонках главное — выбрать правильный курс, чтобы сократить разрыв и обойти соперников. Для этого порой стоит следить и повторять за лидерами, но и про свое чутье не забывайте.



РАЗЛИЧАЙТЕ ВЕРНЫЙ ВЫБОР И ВЕЗЕНИЕ

Разницу нужно знать, ведь опыт прошедший гонки необходимо переложить на следующую. И тут вы должны быть максимально честны с собой, ведь счастливая случайность в прошлом соревновании не сможет помочь вам в соревновании будущем. Даже если вы выиграли гонку благодаря фортуне, то стоит задуматься о том, что вы делали неправильно. Думайте о ней как о неудачной гонке.

НЕ ДЕЛАЙТЕ ГЛУПОСТЕЙ

Когда гонщик уходит в сторону в надежде получить благоприятный заход ветра, он показывает только свой неумение. С точки зрения Эльвстрема, такая тактика не принесет ничего хорошего яхтсменам в девятую девети случаях из ста. Не выходите на полкорпуса за стартовую линию перед сигналом, ведь подобное может послужить вашей дисквалификации. Будьте спокойны и обращайтесь внимание на тактику и на то, как совершить меньше всего ошибок. Тогда у вас все получится! ■



В книге использованы

фотографии:

Марии Новоселовой, Марии Абашкиной, Алексея Жирова, Валерии Исаенко, Петра Крейнина, Анны Героевой, Ларисы Ларионовой, Алексея Коноплева, Алексея Коновалова, Андрея Пронина, Максима Джурды, Дивза Роберта (Deaves Robert), Дубейковского Леонида, а также из личных архивов Манкина В.Г, Истомина Е.В., Данилова В.М., Шилова О.И. , Потапова В.Я., Алексеева В.В., Хоперского О.Н., Истомина С.С., Залесской Е., Козлова В.А., Григорьева, Будникова Б.Ф., Балашова А.В., Гурова В., Заковоротного В., архивов Международной Ассоциации класса «Финн» и Российской Ассоциации класса «Финн»

материалы:

Международной Ассоциации яхт класса «Финн» (журнал Finnfare, книги Finnlog, Finnatik), сайта fleet20.blogspot.de, сайта www.wb-sails.fi, сайта SailingWorld.com, книги О.А. Ильина «Психология парусного спорта (Взаимодействие с противником)», М. 2015, журнала Yachts Russia, оригинальные тексты Василия Кравченко

Подбор статей:

Касатов Александр, Антипов Сергей, Кравченко Василий

Переводы статей из международных источников:

Абашкина Мария, Кляйман Леонид, Антипов Сергей

Дизайн и верстка:

Крылов Михаил

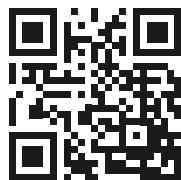
Помощь в издании:

Бекетова Елена

Книга подготовлена и издана Василием Кравченко

Copyright 2016: Все права на публикацию и воспроизводство материалов данной книги за исключением статей из внешних источников, принадлежат МОО «Ассоциация яхт класса «Финн».





WWW.FINNCLASS.RU