



Календарь ФИННИСТА



2012-2013

Под редакцией
Василия Кравченко



КАЛЕНДАРЬ ФИННИСТА 2012–2013

Под редакцией Василия Кравченко



Российская Ассоциация
яхт класса Финн,

Москва, Август 2012

2012



Сентябрь 10

Студенческий парусный спорт



Октябрь 28

Олимпийская регата: 4-е золото Бена Эйнсли...



Ноябрь 42

Финн: руководство
по управлению и настройке



Декабрь 56

Финн: руководство по управлению
и настройке (продолжение)

2013



Январь 70

Финн: руководство по управлению
и настройке (окончание)



Февраль 80

Занимательная гидродинамика:
взгляд на «Финн» из под воды



Март 88

Быстрый «Финн» Андрея Балашова



Апрель 100

Александр Чучелову — 80!



Май 110

Тактика медальной гонки



Июнь 128

Медальная гонка по правилам
приложения Q



Июль 140

Динамика паруса и мачты
швертбота «Финн»



Август 148

19 августа исполняется 75 лет
Валентину Григорьевичу МАНКИНУ



Сентябрь 160

Контроль распределения массы
в корпусе яхты. Тест ЛамбоУли



ОТ РЕДАКТОРА



Уважаемый читатель!

Вы держите в руках третью книгу из серии книг, выпущенных Российской Ассоциацией яхт класса Финн к ежегодному Чемпионату Российской Ассоциации яхт класса Финн — международной регате «Open Russian». Каждая из этих книг несет свою идею и историю, не похожую на другую, и мы стараемся не повторяться, а привносить постоянно что-то новое. Объединяет их то, что все эти уникальные издания посвящены одному — классу Финн в нашей стране.

Первый сборник был издан в 2010-м году. Его целью было рассказать об истории класса Финн в нашей стране, запечатлеть важные выдающиеся результаты Советских и Российских финнистов, рассказать о замечательных людях, так или иначе оставивших серьезный след в истории класса и о том как класс возрождается в нашей стране. Сюда вошли собранные архивные материалы наших ветеранов, представлены свидетельства и интервью знаменитых гонщиков, принесших стране медали Олимпийских Игр и Чемпионатов Мира и Европы.

Второй сборник вышел к регате Open Russian 2011 года. Он был сделан уже в формате ежегодника под названием «Календарь финниста». Если первая книга была разделена на главы «История», «Наши герои», «Жизнь класса финн в стране», то здесь уже был представлен формат ежегодника с привязкой к календарным событиям — в каждом месяце мы старались рассказать про события, проходящие в этом месяце, опубликовать репортажи, интервью, а также — рассказать о тех людях, кого надо было обязательно вспомнить в этот месяц и не забыть поздравить с юбилеем. При этом не был забыт ни один член

Ассоциации — все даты дней рождения были подробно расписаны, и даже с фотографиями — ни один именинник не мог скрыться от поздравлений. В каждом разделе были подробно отмечены дни и места проведения регат в классе Финн, и по этой книге любой мог заранее спланировать свой календарь соревновательной подготовки. В целом эта книга рассказывала о кипучей жизни класса Финн от юниорских первенств до чемпионатов среди ветеранов.

Идея третьего сборника в какой-то степени повторяет идею предыдущего — тоже называется «Календарь финниста», но по своему содержанию значительно отличается от других. Если первые две книги были рассчитаны на широкую аудиторию с целью популяризации класса Финн, то этот сборник уже ориентирован на тех, кто пришел в класс Финн и желает в нем серьезно совершенствоваться. Здесь собраны технические, аналитические и где-то научные статьи, которые будут полезны спортсмену любого уровня. Начинаящему молодому финнисту они помогут быстро разобраться в настройках сложной машины под названием «яхта класса «Финн» и научиться эффективно ими пользоваться. Для зрелых гонщиков вплоть до олимпийского уровня будут полезны научные анализы как по гидро-аэродинамике и динамике работы отдельных частей яхты, так и по тактике гонок, чтобы почерпнуть из них идеи для нового своего поиска в совершенствовании мастерства. Учитывая большой приток молодых спортсменов в класс Финн и значительно возросший общий уровень результатов, в этой книге мы постарались максимально сосредоточить и предать Российским спортсменам тот передовой мировой опыт, которым владеют спортсмены других стран, и прибавить к нему знания наших Российских чемпионов и призеров Олимпийских Игр и Мировых и континентальных первенств и чемпионатов. Надеемся, что эта книга поможет нашим финнистам в пути к Олимпийским медалям. Приносим благодарность всем, кто принял участие в подготовке материалов для этой книги. (Их имена и фотографии вы найдете на последней странице)

Желаем всем успехов и удачи на воде!

Василий Кравченко
Президент Российской
Ассоциации яхт класса Финн, Мастер Спорта,
Международный меритель класса Финн

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



«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.

ПАРТНЕР СОРЕВНОВАНИЙ



МОСКОВСКИЙ ФИЛИАЛ ОАО «РОСТЕЛЕКОМ»

Московский филиал ОАО «Ростелеком» — структурное подразделение компании, обслуживающее абонентов на территории Московской области. Московский филиал оказывает гражданам, предприятиям, органам государственной власти и местного самоуправления широкий спектр телекоммуникационных услуг. На сегодняшний день число абонентов фиксированной телефонии филиала превышает 1,6 млн., широкополосного интернет-доступа — 250 тыс., интерактивного телевидения — 20 тыс. Активно развиваются мобильный интернет и беспроводная телефония «MOBI-голос» — альтернатива домашнему телефону для жителей удалённых территорий.

Продолжается развитие сети филиала с использованием современных технологий, ввод в эксплуатацию цифровых АТС, прокладка волоконно-оптических линий связи (ВОЛС). Так, в 2011 году построено более 805 км ВОЛС в 14 населённых пунктах Подмосковья. Осуществляется перевод абонентской базы услуги доступа в сеть Интернет на технологии VDSL и FTTH. Такой подход даёт возможность предостав-

лять скорость интернет-доступа до 1 Гбит/сек, а также оказывать комплекс услуг Triple Play (Интернет + телефония + IP TV) «по одному проводу».

Московский филиал успешно принял участие в проекте по организации видеонаблюдения за процедурами голосования и подсчёта голосов избирателей на выборах Президента РФ в марте 2012 года. В Московской области программно-аппаратными комплексами (ПАК) были оборудованы 3 274 избирательных участка, организован 3 131 канал передачи данных. Средний процент доступности видеосигнала составил 99,3%.

Являясь генеральным партнёром XXII Зимних Олимпийских игр в Сочи 2014 года, «Ростелеком» осуществляет создание телекоммуникационной инфраструктуры олимпийских объектов, а также организует и проводит по всей России, в том числе, в Подмосковных городах, спортивные праздники для детей и молодежи: «Олимпийские старты», «Олимпийские уроки» и другие.

Подробную с информацией об услугах и деятельности Московского филиала ОАО «Ростелеком» можно получить на сайте rt.ru и по телефону: **8 (800) 450-0-450**.



**Российский Студенческий Спортивный Союз,
Международная Федерация Студенческого Спорта.
Приветствие участникам международной регаты «Open
Russian» и первого Чемпионата Российского Студенческого
Спортивного Союза по парусному спорту**



Уважаемые участники международной регаты Open Russian и первого Чемпионата Российского Студенческого Спортивного Союза по парусному спорту,

Разрешите приветствовать вас от имени Российского Спортивного Студенческого Союза и от имени Международной Федерации студенческого спорта (FISU)

Студенческий парусный спорт в России уже перешагнул 100-летний рубеж и имеет большую историю и богатые традиции, не смотря на то, что довольно сложен и несколько отдален территориально — в связи с привязкой к водным акваториям. В нашей стране благодаря тому, что это технический вид спорта, он получил наибольшую популярность и развитие в технических ВУЗах и на естественнонаучных факультетах Университетов, составлявших в нашей стране основной костяк высшего образования.

Парусный спорт замечателен тем, что помогает будущим инженерам и ученым гармонично развиваться как в плане физической подготовки, так и в плане совершенствования своих инженерных навыков, а также — получать важный организационный опыт, связанный с подготовкой к соревнованиям, организацией секций, содержанием яхт и морской практикой. Поэтому он, где-то уступая по массовости другим видам спорта, не уступает им по значимости.

Сегодня Парусный спорт России, в том числе и студенческий, переживает возрождение. Об этом говорят и завоеванные 5 медалей на Всемирной Универсиаде 2011 года, и успехи за последние 2 года на Мировых и континенталь-

ных Первенствах Российских юниоров в классе Финн, которые, между прочим, тоже являются студентами — Золото и Бронза Первенства Мира, Серебро и Бронза Первенства Европы. И не случайно России, Москве дали право на проведение Международного Университетского Кубка по парусному спорту в преддверии Всемирной Универсиады Казань 2013 именно в классе Финн.

В большинстве случаев организаторами и основным костяком студенческих секций становились студенты, прошедшие спортивные школы и активно участвовавшие в парусной спортивной жизни еще до института. Это обеспечивало передачу необходимых знаний и парусной культуры вновь пришедшим в парус студентам и позволяло правильно и эффективно построить весь образовательный и соревновательный процесс.

В связи с этим совместное проведение Открытого Чемпионата Российской Ассоциации яхт класса Финн и Чемпионата Российского Студенческого Спортивного Союза имеет важное значение в плане укрепления связей между студенческими секциями и опытными спортсменами и спортивными школами. Раскрученный бренд Чемпионата Ассоциации — международная регата Open Russian как ничто другое хорошо подходит под организацию такого синергетического мероприятия.

Я думаю, что активное сотрудничество между Российским Спортивным Студенческим Союзом и Ассоциацией яхт класса Финн поможет возродить студенческий парусный спорт и вывести его на новый качественный уровень.

Поздравляю всех яхтсменов с новым серьезным шагом в сторону развития студенческого парусного спорта в нашей стране и желаю всем интересной спортивной борьбы и сделать это мероприятие традиционным.

О.В. Матыцин

Президент Российского студенческого спортивного союза,
1-й вице-президент Международной федерации студенческого спорта.

ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ РОССИЙСКИХ ФИННИСТОВ

ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ РОССИЙСКИХ ФИННИСТОВ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ

ДОСТИЖЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ

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
- XXI Олимпийские Игры – 1976 г., Монреаль (Канада)
Балашов Андрей – 2-е место из 28
- XXII Олимпийские Игры – 1980 г., Москва – Таллин (СССР)
Балашов Андрей – 3-е место из 21

Чемпионаты Мира:

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

Чемпионаты Европы:

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

ДОСТИЖЕНИЯ СРЕДИ ЮНИОРОВ

Чемпионат Мира среди юниоров

- 2007 г., Москва, Россия
Сергей Комиссаров – 3-е место
- 2009 г., озеро Балатон, Венгрия
Егор Ларионов – 2-е место
- 2011 г., Москва, Россия
Аркадий Кистанов – 1-е место
- 2012 г., Мюбиссон, Франция
Аркадий Кистанов – 3-е место

Чемпионат Европы

- 1971 г., Афины, Греция,
Евгений Белоусов – 3-е место
- 1973 г., Владиславово, Польша
Виталий Зарослов – 1-е место
- 1976 г., Порт Баркарес, Перпинон, Франция
Владимир Мудриченко – 1-е место,
Борис Захаров – 2-е место
- 1977 г., Балатон, Венгрия
Сергей Хорецкий – 1-е место,
Николай Корячкин – 3-е место
- 1978 г., Нессебар, Болгария
Сергей Соловьев – 1-е место,
Александр Авдеев – 2-е место
- 1981 г., Хорн Иссемблер, Голландия
Тину Тутси – 1-е место
- 1982 г., Малмо, Швеция
Андрей Никандров – 1-е место,
Владимир Гуров – 2-е место
- 1983 г., Порт Сан Вжорджио, Италия
Андрей Никандров – 3-е место
- 1985 г., Виласса де Мар, Испания
Юрий Токовой – 1-е место
- 1987 г., Сесме, Турция
Имре Тарветер – 1-е место,
Таммо Отасоо – 2-е место
- 1998 г., Виламура, Португалия
Владислав Алейников – 2-е место
- 2011 г., Хельсинки, Финляндия
Егор Терпигорьев – 2-е место
- 2012 г., Скарлино, Италия
Андрей Яницкий – 3-е место

ДОСТИЖЕНИЯ В СЕРИИ «МАСТЕРС»

Чемпионат Мира серии «Мастерс»

- 2008 г., Медемблинк, Голландия
Виктор Козлов – 2-е место (в категории «Легенда»)
- 2010 г., Сплит, Хорватия
Виктор Козлов – 2-е место (в категории «Легенда»)

ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ РОССИЙСКИХ ФИНИСТОВ

ЧЕМПИОНЫ СССР, СОДРУЖЕСТВА, РОССИИ, OPEN RUSSIAN, КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА



- 1987 год — Сухоруков Николай
- 1988 год — Хоперский Олег
- 1989 год — Токовой Юрий
- 1990 год — Хоперский Олег

ЧЕМПИОНАТ СОДРУЖЕСТВА

- 1991 год — Орлов Дмитрий

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

- 1992 год — Апухтин Михаил
- 1993 год — Апухтин Михаил
- 1994 год — Токовой Юрий
- 1995 год — Хоперский Олег
- 1996 год — Хоперский Олег
- 1997 год — Хоперский Олег
- 1998 год — Чернов Евгений
- 1999-2005 — ...
- 2006 год — Крутских Владимир
- 2007 год — Терешкин Дмитрий
- 2008 год — Семерханов Максим
- 2009 год — Скорняков Эдуард
- 2010 год — Селиванов Алексей
- 2011 год — Скорняков Эдуард

OPEN RUSSIAN

- 2008 год — Борисов Алексей
- 2009 год — Скорняков Эдуард
- 2010 год — Кистанов Аркадий
- 2011 год — Петров Дмитрий

КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА

- 2010 год — Кравченко Василий,
Кистанов Аркадий
- 2011 год — Кистанов Аркадий

ЧЕМПИОНАТЫ СССР

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





2012 Сентябрь



В сентябре **День рождения** празднуют



Валентин Данилов



Дмитрий Малышев



Константин Лашук



Алексей Селиванов



Юрий Шарашкин



Сергей Коваленко



Виктор Козлов



Маргарита Заботина





СТУДЕНЧЕСКИЙ парусный спорт

В 2012 году в рамках международной регаты Open Russian впервые проводится Открытый Чемпионат Российского Спортивного Студенческого Союза по парусному спорту. Это делается также в преддверии Международного Университетского Кубка по парусному спорту в классе Финн, который состоится с 28-го мая по 2-е июля 2013 года в Москве непосредственно перед Всемирной Универсиадой по летним видам спорта в Казань 2013. Все это организуется в рамках сотрудничества Ассоциации яхт класса Финн с Российским Студенческим Спортивным Союзом в части развития студенческого парусного спорта.

Если говорить про Российский студенческий парусный спорт, то с одной стороны он достаточно сильно себя проявил на прошедшей Всемирной Универсиаде 2011 года, когда Российские яхтсмены завоевали 5 медалей (2 золотых, 1 серебряную и 2 бронзовых награды) и заняли 2-е общекомандное место среди всех стран, если рассматривать парусный спорт отдельно.

С другой стороны, если говорить честно, то эти медали очень сложно связывать с уровнем развития студенческого





Президент Российской Ассоциации яхт класса Финн Кравченко В.Н. и Президент Российского Студенческого Спортивного Союза Матыцин О.В. в 2012г. подписали соглашение о сотрудничестве между Ассоциацией Яхт класса Финн и Российским Студенческим Спортивным Союзом.

парусного спорта в нашей стране, так как там выступали штатные спортсмены, выпускники спортивных школ олимпийского резерва и школ высшего спортивного мастерства, оказавшиеся на тот момент студентами. Это, наверное, логично — большинство спортсменов в современный век проходят через студенчество и студенческий парусный спорт должен проходить как обязательная составляющая всего парусного спорта в нашей стране. Но это активность и результаты различных СДЮСШОР и ШВСМ не должны подменять собой и заслонять деятельность парусных секций ВУЗов, в которых реально кипит студенческая парусная жизнь и именно эти секции отражают массовость студенческого парусного спорта в стране и дают путевку в парусную жизнь многим молодым людям, соприкоснувшимся с парусом только на студенческой скамье.

Парусный спорт — технический вид спорта, и не случайно, что в студенчестве особую популярность он получил именно в технических, а не в гуманитарных или мореходных и спортивных учебных заведениях. В целом ряде центральных Советских, Российских ВУЗах парусные секции завоевали большую популярность, поскольку позволяли студентам осваивать не только спортивные, но и расширять инженерные и организационные навыки, и в дополнение несли незабываемую ауру единения, которую сложно получить в других видах спорта. В целом это большая ниша как в жизни ВУЗов, так и в жизни Российского паруса, имеющая свою уникальную историю, традиции, и где-то сейчас незаслуженно забываемая. Именно об этой жизни мы хотели бы рассказать в данной статье.

ИСТОРИЯ

Российский парусный студенческий спорт ведет свою историю с 1910г, когда одновременно в Москве и в Санкт-Петербурге возникли студенческие яхт-клубы.

К 1910 году в Петербурге насчитывалось уже десять яхт-клубов и даже студенты решили обзавестись своим яхт-клубом. Сначала он ютился на Крестовском острове, вблизи Императорского речного яхт-клуба. В яхт-клубных кругах его называли «Михайловским» — по имени дворника, в ведении которого находились боны этого клуба. Естественно, по мере того как кружок юных спортсменов стал увеличиваться, членам его все чаще и чаще приходилось задумываться о легализации и утверждении устава. Однако это оказалось не просто. По иронии судьбы российские студенты того времени не имели права быть членами каких бы то ни было клубов. Таким образом, наиболее активный слой населения, из которого в Западной Европе выходили настоящие спортсмены, в России не имел доступа к серьезным занятиям парусным спортом. Однако, пройдя бесконечные пути бюрократических мытарств, устав Петроградского студенческого яхт-клуба в 10 марта 1910 года наконец был зарегистрирован за подписью Министра Торговли и Промышленности С. Тимашева. Согласно этому уставу членами клуба могли быть исключительно студенты высших учебных заведений и их преподаватели. Членский взнос составлял 6 руб., а вступительный — 10 руб. После утверждения устава студенческий яхт-клуб переехал в Старую деревню, где начинали свой путь почти все петроградские яхт-клубы. К 1912 году на 60 членов клуба приходилось 30 судов, в том числе 11 парусных, 2 моторных, 8 шлюпок, 7 буеров и др.

Осенью того же года три московских студента обратились с ходатайством к Министру торговли и промышленности о разрешении от-

Стрельна, яхт-клуб.





крыть яхт-клуб в Москве, причем в качестве образца был предложен Устав С.-Петербургского Студенческого яхт-клуба. Из трех инициаторов открытия клуба двое были студентами Московского Университета. Зальман Шибшевич Фейгельман, студент Медицинского факультета, Александр Сергеевич Соколов, студент юридического факультета, и студент Императорского Московского инженерного училища Виталий Алексеевич Соколов.

К сожалению, осталось мало свидетельств о том, как парусный студенческий спорт пережил горнило революций и отечественной войны. Известно точно, что основное его возрождение и расцвет пришлось на послевоенные годы 1940-е — 1950-е годы и на 1960-е годы — времена будущих и состоявшихся физиков-романтиков и инженеров, среди которых парусный спорт пользовался наибольшей популярностью. Во многих технических ВУЗах образовывались парусные секции. Все это объединялось в единое студенческое спортивное движение под флагом спортивного общества «Буревестник», которое, к сожалению, не дожило до наших дней. Перестроечные и переходные годы очень сильно ударили в целом по парусному спорту. Не миновала эта участь и студенческий спорт. Даже центральный студенческий яхт-клуб Московских яхтсменов «Буревестник» полностью прекратил свое существование и превратился в стоянку катеров. Но тем не менее отдельным островкам парусной студенческой жизни удалось выжить и студенческий парус сегодня потихоньку восстает «из пепла». Проведение в Москве первого Чемпионата Российского Студенческого Спортивного Союза по парусному спорту в классе Финн в этом году и Международного Университетского Кубка по парусному спорту в 2013-м в канун Всемирной Универсиады являются также шагами в сторону.

Яхта «Китти» 6 м А.А. Мюзера, доставлена из Англии.



Представляем вашему вниманию воспоминания и очерки замечательных людей, которые были и являются активными участниками, организаторами студенческого парусного движения, а также — небольшие истории некоторых студенческих парусных секций и яхт-клубов и рассказы об их сегодняшней жизни.

Из парусной истории Центрального совета СДСО «БУРЕВЕСТИК»

Вспоминает Ларин Юрий Алексеевич, мастер спорта, судья Всесоюзной категории (1990), заслуженный тренер России (1981), тренер сборной СССР на ОИ 1980. Подготовил ряд известных спортсменов, в том числе бронзового призера ОИ 1980 А. Балашова. Заведует кафедрой физического воспитания Таганрогского радиотехнического университета. В 1992-2000 главный тренер России по парусному спорту. Автор более 90 научных работ, в том числе учебные пособия «Подготовка яхтсмена-гонщика» (1981) и «Парусный спорт» (1989):

Мое первое знакомство с ЦС «Буревестник» состоялось в начале 60-х годов. Будучи студентом, я в составе экипажа яхты «Дракон» стал чемпионом центрального совета.

Председателем студенческой федерации страны в это время был Леонид Лесневский, преподаватель МАИ.

В дальнейшем я неоднократно гонялся в первенствах ЦС в классах «Финн», «Дракон», «Солинг», где всегда был не ниже призеров.

В середине 70-х годов федерацию возглавил Юрий Дмитриевич Демарин, ст. преподаватель кафедры физики Физтеха. Возглавлял эту кафедру С.П. Капица. Ю. Демарин гонялся на «Звезднике», позже на «Солинге».

В эти годы я работал со сборной СССР в качестве члена КНГ, затем старшего тренера страны

Сборная МФТИ, 1976 год.





в классе «Финн». Меня выбрали членом президиума федерации ЦС и председателем тренерского совета ЦС «Буревестник» по парусному спорту.

Активное развитие паруса в студенческом спорте я связываю с приходом в аппарат центрального совета «Буревестник» Н.И. Епифанова.

В это время существенно увеличилось финансирование, расширился спортивный календарь, стали регулярно проводиться учебно-тренировочные сборы, появилась боеспособная сборная команда.

Ведущим вузом в студенческом парусе тех годов (70-80 г.г.) стал Таганрогский радиотехнический институт. Создание здесь первой в стране научно-исследовательской лаборатории спортивной электроники позволило развернуть научные и научно-методические работы по подготовке яхтсменов высшей квалификации. Результаты этих исследований широко использовались в работе со сборной командой СССР и давали высокие международные результаты. Естественно, это применялось и при подготовке сборной команды ТРТИ, которая ряд лет доминировала в студенческом парусном спорте страны. Наша команда была постоянным лидером на соревнованиях Российских и Всесоюзных советов «Буревестник». Основной костяк сборной студенческой команды страны составляли яхтсмены ТРТИ. Большое количество студенческих соревнований и сборов проходило в Таганроге.

Активно развивался студенческий парусный спорт в г. Москве (МФТИ, МГУ, МАИ, МВТУ), г. Николаеве (НКИ), г. Ленинграде (ЛКИ), г. Куйбышеве (КуАИ), г. Ташкенте и других городах страны.

В те времена удалось провести несколько плодотворных централизованных УТС. Как новацию, отмечу сбор по ОФП в Алма-Ате (Казахстан) в условиях среднегорья (Медео), что дало очень высокий прирост в физической и функциональной готовности. В дальнейшем эту удачную практику я использовал при работе Главным тренером России. Позже такую практику стали применять при подготовке яхтсменов и в других странах. В частности, В. Коваленко, Главный тренер Австралии, провел подобный сбор в горах Швейцарии для класса «470» и был очень доволен результатами.

Последний Чемпионат страны среди профсоюзных обществ, где участвовали сильнейшие яхтсмены СССР, проходивший в г. Таллине в 1986 году, позволил нашей полностью любительской команде «Буревестник» занять призовое место в командном зачете.

Осенью 1986 года я уехал работать тренером-преподавателем в Алжир. По возвраще-

нию в 1989 году, в стране «Буревестника» уже не было, как и других профсоюзных обществ.



Сильнейшими яхтсменами студенческого общества «Буревестник» в 70-80 г.г. (по памяти) были Л. Лесневский (Москва), М. Кольцов (Куйбышев), Ю. Демарин (Москва), Ю. Ларин (Таганрог), В. Ванеев (Таганрог), С. Исаков (Николаев), С. Сметанко (Таганрог), О. Хреков (Таганрог), И. Фролов (Таганрог), П. Чуприна (Таганрог), Таззетдинов (Ташкент), П. Воногов (Ленинград), В. Моисеев (Таганрог), М. Журба (Таганрог-Таллин), Ю. Трубицын (Коммунарск), П. Новоселов (Москва), М. Зуева (Таганрог). Подчеркнутые — это «финнисты».

ЯХТ-КЛУБ МГУ ИМ. М.В. ЛОМОНОСОВА

**Рассказывает Болотин Сергей,
мастер спорта по парусу, преподаватель
МГУ им. М.В. Ломоносова:**

Яхт-клуб МГУ (Учебная водно-спортивная база МГУ) был создан в 1949 году, и назывался раньше парусная секция МГУ. 25 летие торжественно праздновалось в 1974 году, как раз когда я пришел на секцию.

Отцами основателями считают Бориса Маслова, Юрия Якимова и Елизарова. Маслов раньше ходил на Эмке, а потом на Драконе с двумя сыновьями. Один из сыновей (Максим) сейчас в экипаже Пенелопы, а внучка Настя гоняется на Луче и Микро. Якимов (профессор МГУ), ходил на Торнадо и на личном трофейном шверботе. Его сын сейчас гоняется на Голландце. Елизаров — известный человек в парусе, но я его не знал. Первым тренером секции вроде была Марина Козинцева, а затем Костровской, Наумов и много временных.

Когда мы с братом пришли на секцию в 1974 году (на 4 курсе), ею руководило бюро во главе с Нагаевым — неплохим гонщиком на Эмке. Секция имела большую территорию — до старого моста через канал. Стояли несколько де-



ревянных домиков и вагончиков. Флот состоял из нескольких Эмок, двух Драконов, двух Звездников, нескольких Финнов. Нам с братом дали Олимпик, с щелями в палец толщиной, так что мы закончили ремонт мы только к осени.

На следующий год получили по Финну, опять с ремонтом до осени. Только через год начали гоняться.

Постоянного тренера не было, так что все учились по советам ветеранов. Позже в клубе появился тренер Владимир Новиков, но он был не яхтсмен а гребец на байдарке. В клубе было много сильных финнистов: Виталий Колобанов, Михаил Сергеев и другие. Виктор Козлов ушел в Труд задолго до моего появления, хотя потом вернулся и гонялся на Финне, Солинге и крейсерах. Основным событием для секции был ЦС Буревестник — серьезное мероприятие с погрузкой лодок на товарный поезд. Еще конечно первенство Вузов и другие московские гонки. Летом проводились сборы, в мое время на турбазе Физтеха на Пестово.

В клубе тогда была и крейсерская компонента — два швербота Т2, на которых ходили вплоть до Белого моря. Затем появился Конрад 24 «Удача» (он потом попал под баржу).



Первенство ВУЗов, 2005 год.

Незадолго перед Олимпиадой-80 МГУ закупил много новых яхт, в основном крейсерских.

С этого времени крейсерская компонента в клубе начала преобладать. Новиков получил «Шалун», Кондаков «Пенелопу». Чуть позже приобрели «Тим» и «Морскую Звезду». На «Звезду» перешел Кондаков, а мы с братом сели на «Пенелопу», когда Новиков ушел из клуба — на «Шалун», а позже на «Звезду».

Еще позже купили «Лотос», и на него пришел в клуб Алексей Хлебушкин, который позже стал директором.

Каждый год все крейсера отправлялись на чемпионат СССР на Онегу — главное собы-

тие сезона. Поначалу яхты ходили своим ходом, так что мероприятие занимало не меньше месяца. Позже стали перевозить на теплоходе.

Яхтсмены МГУ неоднократно были чемпионами и призерами чемпионата СССР (Пенелопа, Лотос, Шалун, Морская Звезда, Странник, Оса). Вадим Иванов на Конраде 45 «Архимед» ходил в Грецию, на Балтику и Баренцево море.

Крейсерский спорт было заглох к концу 1990х, но сейчас понемногу возрождается, к сожалению только в классе четвертьтонник — Лотос, Шалун и Пенелопа. Остальные крейсера участвуют только в московских соревнованиях. Странник регулярно ходит на Белое море.

**Василий Кравченко, мастер спорта,
выпускник физического факультета МГУ,
к.ф.-м.н.:**

С 1990-х и по настоящее время секция состояла из крейсерской и швертботной частей. На крейсерских яхтах в основном руководили процессом опытные яхтсмены главным образом — из профессорско-преподавательского состава, имея в экипажах как опытных помощников такого же уровня, так и студентов и аспирантов, которые также еще и составляли костяк швертботной секции.

Яхт-клуб МГУ имел достаточно большой парк гоночных спортивных яхт, однако он давно не обновлялся и руководство базы прилагало все усилия, чтобы его сохранить. Весь зимний и весенний сезон, а где-то — и часть летнего студенты ремонтировали, обновляли, готовили яхты к сезону, чтобы потом выступить на центральных регатах сезона — Онежской регате в крейсерских яхтах и Первенстве ВУЗов.

Первенство ВУЗов г. Москвы в переходные годы с начала 1990-х до 2006-го года было самой массовой центральной регатой вообще в парусной жизни Москвы — на него собирались все имеющиеся на Клязьминском водохранилище классы яхт, парусные секции ВУЗов выдвигались в Пирогово и разбивали там лагерь на несколько дней с базированием в палатках или на крейсерских яхтах, по вечерам устраивались встречи с песнями под гитару, а днем все водохранилище заполнялось парусами и кипели нешуточные страсти.

Для капитанов крейсерских яхт Первенство ВУЗов становилось настоящим испытанием, поскольку весь опытный экипаж приходилось отпускать, чтобы они завоевывали очки команде

на швертботах, а в гонки выходить с неопытными новичками, зачастую — слабыми девушками или во второй раз в жизни увидевших парус юношами. Это была хорошая тренировка в части умения доходчиво и быстро обучить требуемым навыкам и тому, что требуется от спортсмена.

Помимо этого проводилось множество клубных регат особенно на «Лучах» с пересадкой в том числе с участием капитанов крейсерских яхт, и эта традиция в дальнейшем была подхвачена другими яхтсменами и выросла в такую замечательную регату как «Who is Who».



Первенство ВУЗов, 2005 год.

В 1992-м году прошла инициатива принять участие в Кубке Мира среди студентов, проводимым Парижским политехническим университетом. Гонки проводились на чартерных крейсерских яхтах. Активными инициаторами этой идеи стали молодые сотрудники Университета Алексей Панфилов и Сергей Чесноков. Эта инициатива послужила толчком для создания чисто студенческих экипажей на крейсерских яхтах (Были выбраны яхты типа Конрад-25Р «Лотос» и «Шалун») и на них была организована целенаправленная подготовка студентов к гонкам на крейсерских яхтах. Студенческие экипажи приняли участие несколько раз в Онежской регате, на которой и был также разыгран отбор от России на участие в Кубке Мира. Мне довелось стать капитаном студенческой команды, и под эту программу я перешел капитаном на «Лотос» и несколько лет выступал на нем. Поездке предшествовала кропотливая организационная работа на протяжении 2-х лет, безусловно, было трудно, особенно в условиях студенческой команды, когда ребятам приходилось отрывать массу времени от учебы на подготовку поездки, а также в том, что многие из студентов не прошли школу СДЮСШОР и имели слабое представление о спортивной

дисциплине, собранности и нацеленности команды на результат. Большую роль в том, чтобы поездка состоялась, сыграл Владислав Коврига. Для подготовки команды использовал все свои связи и возможности Алексей Хлебушкин. Планировавшиеся рулевые помимо практики прошли официально обучение на рулевых 1-го класса и сдали все экзамены. В конце концов Российская команда в 1994-м году поехала во Францию и достойно показала себя.

Студенческая парусная секция МГУ до сих пор существует и активно работает во многом благодаря самоотверженности директора базы Хлебушкина Алексея Сергеевича.

Хлебушкин А.С. сумел отбить многочисленные попытки отобрать территорию яхт-клуба МГУ — лакомый для многих кусочек земли на берегу Клязьминского водохранилища рядом с Дмитровским шоссе, а также с помощью бессменного помощника Белова Николая Васильевича сохранить имеющийся флот так, чтобы студенты имели возможность обучаться парусному спорту. Имеются плаз для пошива и ремонта парусов, мастерская, поддерживается надлежащий порядок в яхт-клубе — все студенты проходят хорошую школу не только в части спортивной подготовки, но и в части самоорганизации, работы руками, знания различных материалов и получают другие полезные в жизни навыки.



Команда МГУ, Франция, 1994 год.

В секции в зимнее время активно культивируется буюерный спорт. Члены секции регулярно участвуют в Чемпионате России и Чемпионатах Европы и Мира.

Также секция помогает и спортсменам из других ВУЗов, где нет парусных секций.

Для Московской Ассоциации яхт класса Финн водно-спортивная база МГУ на протяжении почти полутора десятка лет была основ-



ным пристанищем, приютив костяк Московских финнистов, сохранивших и возродивших класс Финн в Москве. Позже, когда стали появляться дорогие современные лодки, базе было сложно обеспечить их охрану, и ребятам пришлось перебазироваться в другие яхт-клубы, но благодарность клубу МГУ навсегда осталась в душе Московских финнистов.



Команда МГУ, Франция, 1994 год.

Странички яхт-клуба МГУ:

www.yachtklub.narod.ru

www.moscowuniversityclub.ru/home.asp?artId=48

ПАРУСНАЯ СЕКЦИЯ МФТИ

Антипов Сергей Михайлович, выпускник МФТИ, член научной группы при сборной России по парусному спорту:

В 1956 году главный бухгалтер МФТИ Мохов купил две яхты. Просто потому, что он любил это дело. Но это было Позже близость Клязьминского водохранилища, водноспортивная база МГУ — родителя МФТИ сделали свое дело — в институте появилась парусная секция, которую возглавили Игорь Рей и Юрий Демарин.

Вообще говоря, физикам парусный спорт был ближе всего. Парусная романтика, близость к природе, решение непростых технических задач, сложное переплетение гидродинамики, аэродинамики, свойств материалов с задачами метеорологии, поведением потоков воздуха на озерной акватории в наложении влияния других яхт — и все это в вместе с физической подготовкой да в режиме состязания не могло оставить равнодушным ни одного молодого человека, изучавшего естественные науки. (В секции МГУ, кстати, также преобладали студенты, аспиранты и сотрудники естественнонаучных факультетов).

В 1960-е годы парусная секция МФТИ стала самой массовой в институте и служила гор-

достью ВУЗа. Вот так писали газеты в то время (из газеты «Советский Спорт, 2 октября 1969 г.):

«Но гордостью МФТИ и всеобщей любимицей всего коллектива является парусная секция, которая росла и набирала традиции вместе с институтом. Сейчас это, пожалуй, самая большая в стране ВУЗовская секция в стране. В ней занимается более 150 человек, здесь насчитывается 28 судов.»

Рассказ о яхтах и их хозяевах можно было бы начать с того, как ребята из МФТИ поднимались на пьедестал почета на всесоюзных студенческих соревнованиях, как побеждали на всероссийских, областных и московских регатах. Но я хочу написать не о праздниках. Потому что путь пьедестала почета начинается задолго до команды «Старт!».

... Шел проливной дождь. Осенний, холодный. Даже в штабном домике, где мы укрылись, хозяйничал пронзительный ветер. А они и не думали прекращать работу. Они только что вернулись из трудного семичасового плавания на Пестовское водохранилище, где расположен спортлагерь института. Это была не прогулка, и даже не тренировка, а деловой поход. В лагере разобрали одно из строений, и хозяйственные парусники ездили за досками, бревнами, тесом.

— Это же у нас на вес золота! — обрадованно говорил председатель секции Юра Демарин. Завтра начнем чинить бонны, сделаем новые мостики, подлатаем штабной домик.

И вот теперь под проливным дождем ребята разгружали две связанные катамараном тяжело груженные яхты.

Сюда в Хлебниково, где стоят яхты института, меня привели Юра Демарин и Игорь Рей.

Оба выпускники МФТИ, оба инженеры, оба аспиранты, оба мастера спорта. Года два назад секцию возглавлял Игорь, а сейчас эту нелегкую работу выполняет Юрий. Об этом, кстати, нетрудно догадаться даже неосведомленному человеку. Зная пристрастие своего председателя к аккуратности, его требование, чтобы каждая вещь имела определенное место и метку хозяина, яхтсмены в шутку на всех строениях парусной базы огромными буквами написали «Юра Д. IV. М-1705». Расшифровывается это так: «Юрий Демарин, четвертый председатель секции, ходит на яхте класса «М» №1705.»

Шутка шуткой, но побывав на территории водной станции, я подивилась тому порядку, который заведен здесь. А ведь станция уже давно стала не только владением яхтсменов. Сюда в выходные и вечерами после лекций любят приезжать студенты и преподаватели института. Все здесь делается руками самих спортсменов. Сами построили домик, который служит и скла-



Сборная МФТИ ЦС Буревестник, Николаев, 1976 год.

ции МФТИ: «Я пришел в парусную секцию МФТИ (тогда это была часть базы МГУ) на первом курсе в марте 1965 г. — откликнулся на красочное объявление с картинкой горящего гоночного автомобиля. Было написано — «яхтсмену... это не грозит».

(Через два года это повлияло на выбор будущей профессии. В 1966 г. перевелся на кафедру термогидромеханики океана.)

Первым тренером у меня был Алексей Анатольевич Наумов — начальник базы МГУ. Влияние, конечно, оказал и Игорь Николаевич Рей.

Владимир Рыков: Алексей Анатольевич Наумов — его мы звали СЭР — даже не знали как на самом деле. Он защищал Москву в 41м — от знаменитой атаки мотоциклистов через мост в районе Химок в том числе ... Был добрый человек несмотря на грозный вид ...

В 1966 г. я стал рулевым финна. Тогда привезли несколько финнов из ВМФ, и мне второкурснику достался один из них. Материальная часть доставалась списанная из ЦВСК ВМФ. Была правда и покупка новой мат.части. В 1970 г., к примеру, я ездил в Таллин на верфь. Там МФТИ купил два новых финна — даже номера помню — 1355 и 1356. Покупал также и паруса, и коньки для буера и много чего другого.

Вот удивительно, казалось бы, какое отношение имеет перевозка на яхтах гнилых досок

к парусному спорту... А результаты показывали впечатляющие! Загадочная русская душа, однако. Может Игорь Николаевич и прав... Чтобы стать хорошим яхтсменом, надо чаще брать в руку лопату :) Главное, конечно, делать это в компании заинтересованных в отличном результате людей.

Ты абсолютно прав. Совместная физическая работа на свежем воздухе создавала командный дух и воспитывала чувство сопричастности к общему делу. Было мгновенно видно, кто на что способен. Кстати, сейчас нечто подобное называется team building.

В Москве я участвовал почти во всех регатах, не пропуская. Выездных было мало. На выездных я был только несколько раз на Московском море на первенстве области. В 1969 г. на финне выполнил норматив Первого разряда — занял 5-е место на двух регатах — регата «вторых экипажей» и «осенняя регата». Несколько раз становился бронзовым призером Первенства области».

НЕСКОЛЬКО СЛОВ О ВЕТЕРАНАХ ПАРУСНОЙ СЕКЦИИ МФТИ:

Демарин Юрий Дмитриевич (1943-1995)

Организатор и движущая сила парусной секции МФТИ. Приобрел две «Эмки 1705 и 705», два «Звездника 1705 и 705», два «Солинга 1705 и 705», два «Картер 30». Мастер спорта по парусу (класс «М»). Участник Чемпионатов России.



Губин Павел Иванович, родился в 1939 г. Мастер спорта по гимнастике и по парусу в классе «Катамаран». Сейчас еще работает в МФТИ — заведует лабораторией на кафедре информатики.

Девятериков Иван Петрович, родился в 1939 г. преподаватель кафедры «Теоретической механики». Приобрел массу материальной части для секции, включая яхту класса «Дракон». Многократный призер Чемпионатов Студенческого спортивного общества «Буревестник». Сейчас еще работает в МФТИ — преподаватель.

Рей Игорь Николаевич, родился в 1940 г. Мастер спорта СССР по парусу, класс «Финн». Организатор и движущая сила парусной секции МФТИ в 1967...1993 годах. Приобрел массу материальной части для секции. В 1976 г. решил стратегический вопрос о базировании парусной секции в Капустино. Вовлекал студентов в общественную работу на парусной базе (били сваи зимой со льда руками, например) Многократный призер Чемпионатов студенческого спортивного общества «Буревестник» Сейчас директор РВСО МАЯК в Капустино, где базируется секция.

Платон Евгений, яхтсмен-гонщик, один из лидеров украинского парусного спорта; родился 17 ноября 1960 г. в Молдавии; окончил Московский физико-технический институт в 1982 г.; работал в Институте кибернетики АН Украины; в 1986 г. добровольцем участвовал в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС; с 1988 г. — профессиональный спортсмен; прошел под парусом более 120 тыс. миль (на 1998 г.); участвовал в двух кругосветных гонках: Withbread 1989-1990 на «Фазиси» и Withbread 1993-1994, был шкипером «Гетмана Сагайдачного», автор книг и других публикаций о парусном спорте.

Рыков Владимир Васильевич, доцент МФТИ. С 1999 года возглавлял парус в МФТИ.

С 2009 года развитием парусного спорта в МФТИ совместно с Спорткафедрой МФТИ, спортклубом МФТИ и спортивной школой «Парус» г. Долгопрудного занимается Парамонов Евгений. Основной костяк секции базируется на Котовском заливе. Главным тренером секции является Белов Герман Витальевич, Мастер Спорта СССР, 2-кратный Чемпион СССР, заслуженный тренер России.

За это время проделан большой объем работ и секция, несмотря на скудную материальную часть и небольшое время подготовки

спортсменов на воде, из года в год стабильно показывает высокие достижения спортсменов, выступающих под флагом секции Парус-МФТИ.

Это стало возможным благодаря опыту и профессионализму тренеров по парусному спорту г. Долгопрудного, среди которых есть призеры Олимпийских игр, Чемпионы мира и Европы — ЗМС Виктор Яковлевич Потапов и ЗМС Борис Федорович Будников, и, конечно, упорным тренировкам студентов ВУЗа.

Основная часть студентов сегодня тренируются и выступают на соревнованиях в классе «Луч-Стандарт». Ребята и девушки в секции осваивают и работу с материальной частью, и теорию, что сочетают с практической подготовкой. Студенты и аспиранты секции принимают участие практически во всех взрослых соревнованиях Москвы и области, на которых регулярно становятся призерами. Также выезжают на Кубок России и Чемпионат России и принимают участие в международной регате Who Is Who (гонки с пересадкой), на которой также показывают высокие результаты.

Сайт секции: sailing.fizteh.ru

ЯХТ-КЛУБ МГУИЭ (МИХМ)

Одной из самых ярких студенческих парусных секций Москвы была и остается парусная секция Московского Государственного Университета Инженерной Экологии (бывший МИХМ).



Старт Дубнинской регаты – традиционного парусного соревнования на Ивановском водохранилище.

Свою историю яхт-клуб ведет с 1955-го года. В его основе стояли Леонид Михайлов, Скарзов и Борис Балдин. Леонид Михайлов за-



вестника» валялись под забором отслужившие лодки, которые их хозяева просто выбросили, образовав небольшую свалку: им было лень и недосуг разобрать суда на части, порубить на дрова, просто сжечь или куда-то вывезти. Поэтому они не только не возражали, но были рады, когда мы эту свалку «жертв Нептуна» разобрали, прикидывая по ходу дела, что «принять за основу», а что раскурочить на детали. Как бы то ни было, из каждых трех-четырех брошенных лодок удавалось собрать одну способную не только плавать, но и нести на себе одного — двоих из нас. Так мы обрели собственную материальную часть, и я ушел от Лени Михайлова в сложившуюся группу «парусников».

Было нелегко. Умения у нас еще не было, обретали его в ходе работы. Освоили и непростые, даже вредные работы с эпоксидными смолами, проявляли все возможные инициативы. Обретая опыт ремонта, бесплатно ремонтировали суда другим при условии, что станем на них вторыми экипажами и при случае выступим на соревнованиях. Ежедневно изобретали и другие комбинации: высмотрев лодку, давно не выходящую «в море», разузнавали причину и старались «приватизировать» плавсредство.

нимался сначала в ДСО «Спартак», но потом перешел в «Буревестник» и пригласил Бориса Балдина к себе матросом. Постепенно их компания разрасталась — все больше студентов интересовались парусным спортом и ребята начали потихоньку собирать, восстанавливать старые брошенные яхты, чтобы на них потом тренироваться и выступать на соревнованиях.

Рассказывает Борис Григорьевич Балдин: Тогда из полусотни московских вузов лишь 5-6 культивировали парусный спорт под общим вымпелом ДСО «Наука», переименованного потом в «Буревестник». МИХМ по параметрам водного спорта никогда не был таким гигантом как МГУ, Бауманский (тогда Высшее училище, теперь технический университет), МЭИ. Таким вузам было по плечу поддерживать у себя недорогой по затратам парусный спорт. МИХМ же ничего подобного не имел, но, что хуже всего, и ничего не хотел. В 1955-м мы собрали вокруг себя потенциальных «парусников», но никакой материальной части, на чем плавать, у нас не было. Заслуга моих товарищей (и моя ли тоже, судить не мне) в том, что мы неуклонно шли по избранному пути, несмотря на объективные трудности и чье-то субъективное противодействие, пассивное и активное. Мы, небольшая кучка энтузиастов, положили в основу принцип «опоры на собственные силы». На водной базе «Буре-

Б.Г. Балдин, начальник острова Б в период Великой Стройки. Каменная стена на вымпеле — лишь аллегория. Всепобеждающую мощь строителей олицетворяют слон и фигура справа.



В 1959 году, когда Борис Григорьевич Балдин окончил институт, ему предложили официально возглавить секцию и взяли его на ½ ставки. Он стал основной движущей силой секции на всем длинном ее пути.

В те времена ВУЗами практиковались летние лагеря на берегах Пестовского водохранилища. Парусная секция выезжала с этими лагерями. За время лагерных сборов (1,5 летних месяца) студенты проходили прекрасную подготовку на воде. А осенью, в начале сентября — ответственное соревнование: первенство ВУЗов Москвы («ВУЗы»). В 1959-м году команде МИХМ удалось положить на лопатки всех именитых соперников, стать чемпионами ВУЗов Москвы!

В начале 1960-х с наплывом диких туристов в те места студенческим лагерям пришлось искать новое место и парусный лагерь МИХМ обосновался теперь уже на долгое время на острове Шовница на Ивановском водохранилище. (Среди студентов и преподавателей института он получил кодовое название «Остров «Б»») Благодаря энтузиазму и настойчивости организаторов парусной секции им удалось добиться оформления данного острова в долгосрочную аренду институтом и выделения инвестиций в обустройство лагеря, а в последующем — и в закупку флота.

Земельный вопрос решился только в 1974-м году, через 10 лет после того, как активно им занялись. С этого момента пошло широкое развитие лагеря. Вот как писала институтская газета «Аудитория»: «Положительное решение земельного вопроса дало возможность ректорату в 1974 году принять перспективный план развития лагеря, который, в основных чер-

Зажигательные праздники, устраиваемые яхтсменами, на оставляли никого равнодушным. На фото — День Нептуна на острове «Б».



тах, был реализован в течение 2-3 лет, а также законно выделить необходимые средства на приобретение спортивных судов, инвентаря и оборудования — швертботов, катамаранов, миникрейсеров, мотолодок, моторов, передвижных электростанций для лагеря, палаток, простейших передвижных помещений, хозяйственного инвентаря. Особую проблему представляло строительство объектов лагеря — столовой, кухни, клуба, склада, мастерских, электростанции, сушилки, бани-сауны, бытовых помещений и т.д. Профессиональных строителей не было. Оставалось строить силами студентов, аспирантов, преподавателей и членов их семей. И, представьте, строили. Без строительной техники, доставляя все стройматериалы по воде, разгружая и монтируя все за счет мышечной силы. Один из эллингов должен был монтироваться только с применением 10-тонного крана, который, понятно, на Острове отсутствовал. Мозговая атака ведущих профессоров, доцентов, аспирантов и студентов-отличников — и разработана технология монтажа, использовавшая элементы технологии древних строителей пирамид. Монтаж прошел успешно, и мы не потеряли ни одного доцента или студента-отличника. С благодарностью и уважением вспоминаем наших бескорыстных «строителей»: В.Н. Севрюкова, В. А. Мурова, Н.И. Родионова, О.Н. Ермолаева, И.Б. Жилинского, И.Г. Терновского, Н.А. Ильина, В.А. Печуркина, К.И. Савина, К.Е. Харитоновна, Ю.И. Гусева, в.к. Скуратова, В.Ф. Гордеева и многих-многих других. Не одно поколение студентов-парусников участвовало в этой стройке. Особенно удивительно то, что все построенное непрофессионалами прекрасно отработало без малейшего текущего или капитального ремонта более четверти века и, Бог даст, проработает еще столько же. Таким образом, созданный в нашем вузе комплекс: студенческий яхт-клуб — летняя база на Московском море, явился оптимальным и недооцененным сочетанием молодежного спортивного центра учебно-тренировочной летней базы с использованием ее в социальной сфере вуза. Все преподаватели, сотрудники и члены их семей, изъявившие желание поехать в спортлагерь, получают путевки.»

Секция, благодаря настойчивости ее энтузиастов, стала в итоге жемчужиной Университета и центром молодежного спорта. В эпоху расцвета секции в 70-80-е годы ее флот насчитывал 56 вымпелов и 80 человек «мореходов», команда МИХМ занимала регулярно призовые места на Первенстве ВУЗов Москвы, иногда и первые.



В целом, за время существования секции через нее прошло более 1000 человек. Сегодня в ней занимаются около 150 студентов и аспирантов. Основная база яхт-клуба находится в Хлебникове в яхт-клубе «Маяк», а его команда регулярно завоевывает призовые места Первенства ВУЗов Москвы.

Страничка студенческого яхт-клуба:
saturn7.chat.ru/club.htm

НОВОСИБИРСК, ЯХТ-КЛУБ «НАУКА»

**Воспоминания старейшей яхтсменки
Новосибирской области,
Судьи всесоюзной категории
Лукьяновой Инны Григорьевны:**

Яхт-клуб «Наука» родился в те давние времена, когда еще не было Морского проспекта, когда ул. Терешковой называлась Обводной, когда в тех нескольких построенных кирпичных пятиэтажках по этой улице жили вместе и академики и молодые энтузиасты, выпускники различных вузов Советского Союза, и когда в строящемся Академгородке был единственный магазин и одна столовая «Синий платочек». пляж Об-

ского моря тогда только намывали, а остров Тайвань (осров Тань и Вань) не был одинок, рядом с ним были еще острова, а теперь от них остались только мели.

Группа молодых и не очень людей решила, что не может Академгородок, расположенный на берегу великолепного Обского водохранилища, быть без своего яхт-клуба. Вот тогда, зимой 1960-1961 года и появилось на дверях единственного доступного всем общественного центра — магазина, объявление с завораживающим призывом «Яхтсмены!», и приглашались все желающие. На первое организационное собрание пришло человек 40. Решили – клубу быть! Для желающих новичков были организованы теоретические занятия. Всю зиму 1961 г. их вел сотрудник ИТиПМ Добров Г.П.

Идею создания яхт-клуба энергично поддержали Спортклуб СО АН СССР, Управление делами и Президиум Со АН СССР. В этот первый сезон 1961 г. были для клуба приобретены три яхты олимпийского класса «Финн» и одна яхта национального класса «М».

Яхт-клуб нам заменяла большая солдатская палатка на берегу аванпорта перед шлюзами. Рядом размещались яхты городских яхтсменов, перебравшихся с реки Обь на побережье водохранилища.

Начался летний сезон и период упорных практически каждодневных тренировок. Первым директором этого импровизированного яхт-клуба стал П.В. Бесчастнов. Рулевыми — наставниками для новичков стали уже имевшие яхтенный опыт Г.П. Клименков, А. Груздев, А. Латыпов, Э. Скок, Л. Лапушонок, В. Шевченко. Первым председателем бюро яхт-клуба «Наука» был выбран А. Груздев.

К концу лета 1961 г. была создана квалификационная комиссия и первые новички получили права яхтенных рулевых II класса — Горячева Н., Лукьянова И.Г., Тимошенко М. и др. В сентябре этого же 1961 г. команда яхт-клуба выехала в г. Севастополь для участия в Чемпионате России. Призовых мест мы, конечно, не заняли, но выступили достойно, и Россия узнала, что на ее карте появилась еще одна яхтенная точка.

В 1962 г. флот яхт-клуба пополнился несколькими яхтами. Четыре яхты –2 класса «Р-2» и 2 класса «Р-3» Сибирскому отделению безвозмездно передал яхт-клуб МГУ. Их привезли рано весной, поместили во дворе за ИЯФом, и этот двор на время ремонта яхт превратился в филиал яхт-клуба. Появились и новые яхты других олимпийских классов. Поэтому яхт-клуб уже смог в 1962 г. своей командой принять участие в Матчевой встрече городов Сибири, которая через некоторое время стала называться «Сибирской Парусной Регатой» наравне с Поволжской, Дальневосточной, Черноморской, Балтийской. Летом же 1962 г. мы своими силами поставили зеленый щитовой домик на том месте в современной нашей гавани, где сейчас высится 3-этажное здание белого кирпича. Т.о., яхт-клуб приобрел уже более надежную крышу. В 1962 г. в Новосибирск приехал Юрий Игнатьевич Дегтярев. Возвращенный Детской парусной Школой г. Москвы, он, конечно же, оказался среди нас наиболее опытным и грамотным яхтсменом. Став сотрудником ИЯФа, он вовлек в яхт-клуб значительный коллектив Института. Численность яхт-клуба стала приближаться к 100 человекам. Конечно, яхт не хватало, но на каждой из них было по несколько экипажей, мы делили дни тренировок и участия в соревнованиях. Жили дружно, весело, восторженно. Ю.И. Дегтярев, отличный организатор, мог очень умело вовлекать яхтсменов во всевозможные мероприятия, организовал работу Бюро яхт-клуба, его комиссий — квалификационной, судейской, тренерской. Он нас учил, мы жадно учились. Безусловно, для нас он был лидером. Уже через 2-3 года спортсмены клуба стали чемпионами и призерами Чемпионатов области, Матчевых встреч городов Сибири. Постепенно яхт-клуб «Наука» занял

ведущее место среди яхт-клубов города. Победителями в различных классах судов стали члены яхт-клуба Ю. Канцеров, В. Куликов, В. Морозов, И. Лукьянова, Н. Горячева, М. Тимошенко, Б. Песляк, С. Вассерман и др. В 1964 г. два экипажа членов яхт-клуба на парусных судах класса «Р-3» «Алтай» и «Легенда» совершили впервые дальнейшее спортивное плавание по маршруту Новосибирск – Барнаул – Новосибирск. Так появились первые спортивные разряды по дальним плаваниям на Новосибирском водохранилище. В 1965 г. команда яхт-клуба впервые приняла участие в Чемпионате России в Таганроге. И. Лукьянова заняла 2 место и стала членом сборной России.

В 1966-1967 г. команда яхт-клуба «Наука» принимала участие в Дальневосточной и Поволжских регатах. В 1967 г. при яхт-клубе заработала Детская Парусная секция. К этому времени УД СО АН специально для детей приобрел довольно значительный флот детских парусных судов. В этом же сезоне открылся детский парусный лагерь «Бригантина». Первым директором лагеря стал яхтсмен клуба «Наука» Ю. Чичагов, а первыми детскими тренерами: Н. Татарников, Ю. Чичагов, В. Хандрос. В дальнейшем тренерами детской секции работали: Полунин А.А., Лукьянова И.Г., Овчинников В.И., Овчинников А.В., Горш Л.Э., Канцеров Ю.П., Чусов А.Д. и др. Детская секция всегда оставалась заботой взрослой части яхт-клуба. Взрослые яхтсмены на своих яхтах сопровождали детей в их походах по Обскому морю, передавали щедро свой опыт участия в парусных соревнованиях. Благодаря поддержке Уди спортклуба СО АН СССР в 1979 г. удалось 10 молодых спортсменов свозить на Преодолимпийскую Парусную Регату в г. Таллинн. В дальнейшем команды детской секции выезжали на различные российские соревнования, где занимали призовые места. В период расцвета парусного спорта Сибири (начало-середина 80-х годов), наши спортсмены регулярно выигрывали Российские и Всесоюзные первенства. Сегодня яхт-клуб «Наука» продолжает работать — проводятся регаты и в детских классах, и в олимпийских (класс «Финн»), и в крейсерских яхтах. Регулярно проходят этапы Кубка Сибири. Спортсмены яхт-клуба выезжают на межрегиональные, всероссийские и международные регаты.

Работает сайт яхт-клуба:

aptech.nsuem.ru/arenamultimedia/projects/2011_05/web-design/dinabronnikova/glavn.html

01 сб	Празднует День рождения: Валентин Данилов (01.09.1936)
02 вс	
03 пн	
04 вт	
05 ср	Регата: European Finn-Masters Cup 2012 , Венгрия Празднует День рождения: Дмитрий Малышев (05.09.1968)
06 чт	Регата: European Finn-Masters Cup 2012 , Венгрия Празднует День рождения: Лашук Константин (06.09.1987)
07 пт	Регата: European Finn-Masters Cup 2012 , Венгрия Празднует День рождения: Илья Денисенко (07.09.1965)
08 сб	Регата: European Finn-Masters Cup 2012 , Венгрия
09 вс	Регата: European Finn-Masters Cup 2012 , Венгрия
10 пн	
11 вт	
12 ср	
13 чт	
14 пт	Регата: Чемпионат Уральского федерального округа , Челябинск, оз. Смольное
15 сб	Регата: Чемпионат Уральского федерального округа , Челябинск, оз. Смольное
16 вс	Регата: Чемпионат Уральского федерального округа , Челябинск, оз. Смольное Празднует День рождения: Валерий Бундюк (16.09.1960)
17 пн	Регаты: Чемпионат Уральского федерального округа , Челябинск, оз. Смольное. Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск

18 вт	Регаты: Чемпионат Уральского федерального округа , Челябинск, оз. Смольное. Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск
19 ср	Регата: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск Празднует День рождения: Алексей Селиванов (19.09.1987)
20 чт	Регата: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск
21 пт	Регата: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск
22 сб	Регата: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск Празднует День рождения: Юрий Шарашкин (07.09.1965)
23 вс	Регаты: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск Кубок Devoti-Russia, Московская область Празднует День рождения: Сергей Коваленко (22.09.1938)
24 пн	Регата: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск
25 вт	Регата: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск
26 ср	Регата: Чемпионат России в Олимпийских классах , Новороссийск
27 чт	
28 пт	Празднуют День рождения: Маргарита Заботин (28.09.1955) Виктор Козлов (28.09.1934)
29 сб	
30 вс	Регата: Осенняя регата , Московская область



2012

Октябрь



В октябре **День рождения** празднуют



Андрей Яницкий



Владимир Буркалов



Эдуард Скорняков



Леонид Кляйман



Василий Кравченко



Олег Худяков





ОЛИМПИЙСКАЯ РЕГАТА: 4-е золото Бена Эйнсли бьет рекорд Пауля Эльвстрема

В конце июля в Англии состоялись юбилейные XXX Олимпийские Игры, — также юбилейные и для класса Финн, который здесь отметил свое 60-летие в Олимпийской программе. Регата проходила в очень острой и красивой борьбе, а судьба всех медалей решилась только на последних метрах медальной гонки. Победителем стал фаворит сезона англичанин Бен Эйнсли, выиграв 4-ю подряд Золотую медаль Олимпийских игр. Учитывая то, что он имел в своем активе еще серебряную медаль, получилось, что талантливый английский спортсмен побил рекорд легендарного датского гонщика Пауля Эльвстрема. Сама регата, отбор и подготовка к ней были непростыми и драматичными для многих спортсменов, особенно учитывая, что класс Финн стал намного динамичнее, атлетичнее и требует от гонщиков новых качеств. О том, как проходила Олимпийская регата, как к ней готовились спортсмены и что нас ждет впереди, эта статья.

Местом проведения Олимпийской регаты стал Веймут. Сюда в середине июля 2012 года съехались 24 талантливых спортсмена, прошедшие серьезный отбор в горниле мировых первенств и этапов Кубка Мира и помимо лицензии для своей страны выигравшие серьезный национальный отбор на право представлять свою нацию на этих ответственных соревнованиях.



Фотографии: Francois Richard



Фотография: Robert Deaves

Далеко не все страны получили право выдвинуть своего представителя на участие в Олимпийских Играх — ограниченное число лицензий (24) разыгрывалось среди стран в 2 этапа на Чемпионатах Мира 2011-го и 2012 годов (соответственно — в Перте (Австралия) и в Англии). В классе Финн олимпийская лицензия для нашей страны в классе Финн была завоевана сразу же на первом этапе в Австралии: там Россию представляли Егор Терпигорьев (Москва), Эдуард Скорняков (Москва) и Алексей Селиванов (Краснодар). С начала регаты очень уверенно в лицензионной зоне (на 22-м месте) шел Егор Терпигорьев, но поломка мачты в решающий момент и пропуск 2-х гонок лишили его шансов попадания в «Золотой» флот. Но здесь ситуацию подхватил Эдуард Скорняков, который не так удачно взяв старт в регате все-таки вытянул и завоевал сразу на первом же этапе право для России выступить на Олимпийских Играх в классе Финн.

Для многих стран, завоевавших лицензии, дальше развернулась острая борьба внутри их национальных команд за право представить страну. Большинство из них выстроили отбор через показатели, достигнутые во время участия в этапах Кубка Мира и Чемпионате Мира 2012 года. В Англии даже при серьезном доминировании 3-х кратного Олимпийского Чем-

пиона Бена Эйнсли серьезную конкуренцию составляли сначала Эд Райт (Чемпион Мира 2010г.), а потом ближе к Олимпиаде — более молодой Джилиас Скотт — чемпион Мира 2011 г., выигравший у Бена Эйнсли национальный чемпионат Англии, и для них обоих стало личной трагедией то, что будучи способными бороться за Олимпийское золото, они остались в тени бойца Эйнсли. В Польше сражались до последнего Рафал Сзукель и Петр Кула, в Чехии — молодой спортсмен Томас Вика с опытным ветераном Майком Майером. Серьезные дуэли прошли и во Франции, и в Швеции — везде блистали сильные спортсмены — где-то молодость победила над опытом, а где-то — наоборот. Так, например, в сильной польской команде на Олимпийские Игры отобрался Петр Кула — серебрянный призер проходившего в Москве Первенстве Мира 2007 года, а у чехов выиграл отбор опытный Майк Майер, празднующий в этом году 48-летие, для которого это было уже 5-е участие в Олимпийских Играх.

В Российской команде также развернулась нешуточная борьба за право представить страну на Олимпийских Играх. Главными претендентами, включившимися в отборочный марафон, стали молодые спортсмены Егор Терпигорьев, Алексей Селиванов и опытный Эдуард Скорняков.



Фотографии: Jonathan Haare, Francois Richard, Thom Touw

Егор Терпигорьев (СДЮСШОР «Хлебниково», тренер Орешкин С.А.) обещающе прошел прошлый сезон и начал этот. Особенно уверенно он шел по средним и сильным ветрам, в морских условиях. В его активе были Серебрянная Медаль Первенства Европы 2011г, приходы первым и в тройке на гонках Чемпионата Мира, в том числе — выигранная дуэль с Беном Эйнсли в первой гонке Чемпионата Мира в Англии (хоть и с дисквалификацией за то, что не успел вовремя вернуться с дистанции).

Алексей Селиванов (Краснодар, тренер Со рокин В.А.) также значительно прибавил и показывал стабильно высокий результат: приходы в тройке в гонках Чемпионата Мира, Чемпионата Европы, призовое место на этапе Кубка Мира этого года, оставив позади призеров Чемпионатов Мира и Олимпийских Игр. Особо хорошо идет по слабым и средним ветрам.

Эдуард Скорняков (СДЮСШОР «Хлебниково», тренер Орешкин С.А.), завоевавший олимпийскую лицензию для нашей страны, после некоторого отката в результатах со времен победы в Чемпионате Европы в 2007-м году, начиная с прошлого сезона, серьезно взялся за подготовку к отбору на Олимпийские Игры и к участию в них. В его актив вошли завоевание олимпийской лицензии на Чемпионате

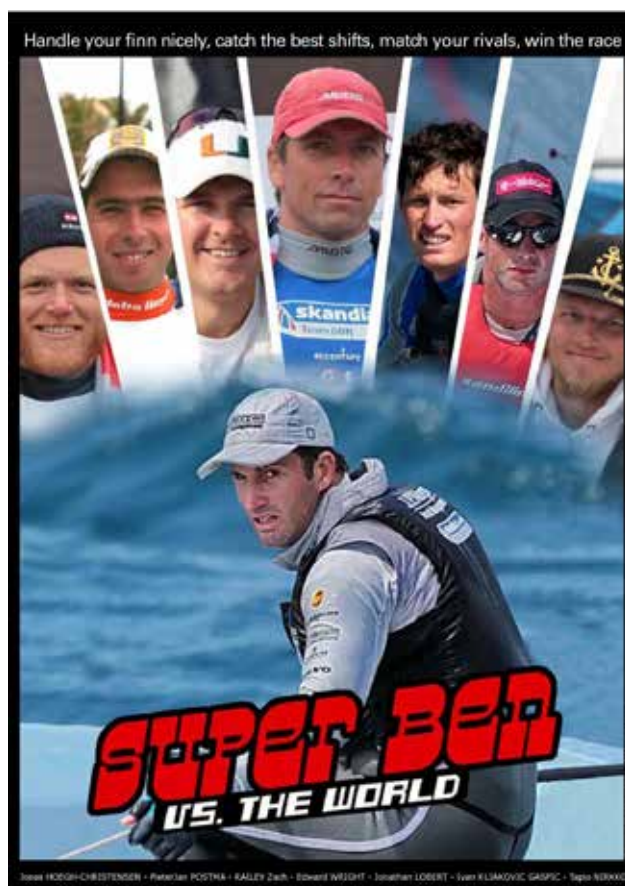
Мира 2011г, целый ряд удачных приходов и общее 11-е место на Чемпионате Европы, финиш вторым в медальной гонке и общее 6-е место на престижнейшем этапе Кубка Мира — Йерской регате в достаточно жестких ветровых и волновых условиях, 17-е место на Чемпионате Мира в Англии. Показывая стабильные высокие результаты особенно по сильному ветру, став лучшим из Россиян на Чемпионате Мира 2012 года Эдуард подтвердил свое право представлять страну на Олимпийских Играх.

С приближением Олимпийской регаты росло напряжение, и сложилась серьезная интрига, поскольку как минимум 12 спортсменов могли реально претендовать на Олимпийские медали. Безусловным фаворитом Игр выглядел Бен Эйнсли, блестяще выигравший Чемпионат Мира в у себя дома Англии, обеспечив себе комфортное лидерство еще до медальной гонки. Не намного слабее выглядели голландец Питер Ян Постима — серебряный призер Чемпионата Мира в Австралии, хорват Иван Клякович Гаспик — двукратный Чемпион Европы, а также француз Джонатан Лоберт, финн Тапио Никко, опытный новозеландец Дэн Слэйтер. На серьезную форму вышел датчанин Джонас Хог Кристенсен. Большие надежды возлагались на нашего эстонского друга Дениса Карпака.

Каждый из спортсменов усиленно и по своему готовился к Играм, но в большинстве своем все они работали небольшими командами, группами в оттачивании элементов техники и поиске своей изюминки. Интересно безусловно, как готовился каждый из них, но, к сожалению, здесь мы не можем все это отразить и приводим информацию только о некоторых, наверное, наиболее интересных для специалистов.

Бен Эйнсли после Игр в Пекине сменил тренера Джеза Фанстоуна, в прошлом финниста, который ушел менеджером Ново-Зеландской олимпийской команды, на более опытного и старшего Дэвида Хоулетта. Велась постоянная работа с техникой — испытывались лодка и мачты швейцарской фирмы Wilke однако для Олимпийской регаты Бен остановился на лодке фирмы Devoti, специально построенной ему Тимом Тавинором, и ласково именованной именем «Рита». Тем не менее, проект с Wilke сыграл свою положительную роль — плотная работа спортсмена с производителем дали лучшее понимание многих процессов и конструктивных особенностей, влияющих на ход яхты. В части парусов его команда целенаправленно работала с аргентинским отделением North Sails, чьи паруса, хоть по конструкции повторяли стандартные штатные модели, но по исполнению отличались от того, что делают в Англии и США. В целом за 10 лет он сменил 4 корпуса, 6 мачт и 150 парусов. Вместе с олимпийской программой Бен Эйнсли совмещал еще участие в программе Кубка Америки. Хотя это было тяжело, но, по признанию спортсмена, это помогало каждый раз освежать свой взгляд и по другому смотреть на некоторые вещи, открывая новые идеи для поиска. Не обошлось и без сложных моментов — серьезный моральный удар нанес инцидент на Чемпионате Мира в Австралии, после которого вообще стоял вопрос об участии Эйнсли в Олимпиаде (за плечами у него стояли не намного менее талантливые и сильные Джиллиас Скотт и Эд Райт) и Бену стоило серьезных усилий вернуться и доказать свою исключительность, а зимой ему пришлось пройти через операцию на спине. Кроме того, безусловно, не смотря на доминирование в классе, на самом спортсмене из-за этого лежал громадный моральный груз — любая медаль кроме золотой считалась крахом, Игры у себя дома на порядок усиливали давление со стороны всевозможных высоких лиц.

Голландец Питер Ян Постима был гораздо более свободен от таких серьезных обязательств, не придавая большого значения результату Олимпийской регаты, но тем не менее ему



пришлось тоже непросто — не смотря на его серебряную медаль на Чемпионате Мира в Австралии, сильная Голландская федерация поставила обязательным условием его участия в Играх попадание в 10-ку сильнейших на Чемпионате Мира в Англии. После неудачи на Пекинской олимпиаде, когда он, будучи в числе фаворитов по результатам предолимпийской регаты, на самих соревнованиях не смог даже попасть в десятку лидеров, Питер сделал для себя выводы и за прошедшие годы активно поработал над своими слабыми сторонами — отточил свое оружие — старт, стратегию, скорость в сильный ветер. Также скорректировал программу с тем, чтобы подойти к ответственным гонкам с максимумом мотивации (По его признанию в Циндао он был полностью демотивирован, истощен в части жизненной энергии монотонными рутинными занятиями.) Питер Ян Постима очень серьезно сосредоточился на психологической подготовке. После Олимпийских Игр он сделал перерыв на год, поменял род занятий, обстановку и, когда вернулся, смог смотреть на вещи гораздо более свежим взглядом и видеть те вещи, которые раньше не замечал. Были также перестроены цели и отношение к ним, чтобы исключить постановку неоправданно высоких, слабо достижимых задач. Подготовку Питера Яна Постимы обеспечивала небольшая команда, состо-



Фотографы: Francois Richard, Jonathan Heare

ящая из тренера Стефана де Врайес, спонсора и менеджера по связям со СМИ Александрой Вербик и эксперта по материалам Яна ван-дер Хорста (производителя мачт Hit Masts). В ходе испытаний команда остановилась на мачте Hit Mast с жестким низом и мягкой верхней частью, для сильных ветров — парусе North Sails, для слабых — на более пластичном к перестройкам парусе WB. Все это подвело Питера Яна Постиму к Олимпиаде в хорошей физической, технической и психологической форме.

Французский гонщик Джонатан Лоберт, перешедший в класс Финн в 2007-м году после того как вырос из Лазера, серьезно прибавил за 2010-й — 2011-й год, выиграв отбор у его старшего коллеги Джилиана Флорента, принесшего в 2008-м году бронзовую Олимпийскую медаль, а также — у Томаса ле Brentона, не менее сильного гонщика. После проведенного отбора на Олимпийские Игры Французская федерация возлагала на Джонатана не меньшие надежды. Помимо кропотливой работы со своим тренером, в своей подготовке Джонатан объединился финскими и шведскими гонщиками Тапио Никко, Даниэлем Бигмарком и Джокке Вилениусом. Работа в этой группе по признанию гонщика дала ему очень многое и позволила соперничать на самом высоком мировом уровне. В качестве боевого комплекта

Джонатан выбрал мачту Hit Masts и парус WB — в общем-то общее для гонщиков этой группы сочетание. В части физической и психологической подготовки перед самой олимпийской регатой Джонатан Лоберт решил взять отдых, чтобы повысить мотивацию, иметь горячее желание в любой момент прыгнуть в лодку и идти в гонку.

Хорватский финнист Иван Клякович Гаспик построил свою подготовку на отработке хождения при сильном ветре и полных курсах. Блестяще стабильно выступив в 2010-м — 2011-м годах, в предолимпийский год он значительно сократил соревновательную активность и, как многие нацеленные на Олимпийские Игры гонщики, сосредоточил свою подготовку на Веймуте, стараясь провести там как можно больше тренировок, чтобы понять, настроиться, разобраться в местной акватории, ее условиях.

Интересно отметить — как вышел к Олимпиаде датчанин Джонас Хог Кристенсен. После не совсем удачного для него выступления на Олимпийской регате в Циндао Джонас значительно снизил свою активность, переключился на работу в музыкальной индустрии, при этом просто поддерживая свою форму участием в регатах по выходным дням. Тем не менее, это не помешало ему выиграть проходивший у него дома Чемпионат Мира в 2009-м году.



Фотографии: Francois Richard, Robert Deaves

Однако далее он серьезно не рассматривал свое гоночное будущее и запустил занятия парусом, как и свою форму — его вес достиг 112 кг, и это были во многом не мускулы. После неудачного для Датчан 2010-го года родная федерация обратилась к Джонасу с просьбой вернуться и поднять престиж страны. Чемпионат Мира 2011-г. был тестовым для Джонаса в том, сможет ли он вернуться в строй, и его 14-е место вселило в нем такую уверенность. Последующий год стал очень трудным для Датского финниста, поскольку ему предстояло как значительно восстанавливать свою физическую форму, так и серьезно менять свою ментальность — современная техника хождения на полных курсах значительно шагнула вперед, и класс стал намного более атлетичным и динамичным. Учитывая свой большой парусный опыт, Джонас в своей подготовке сделал упор на свою физическую форму. Но кроме этого он уделил большое внимание на доработку своей материальной части и поиску скорости, того волшебства, которое по наблюдению датчанина в некоторых условиях позволяло лидеру Бену Эйнсли идти быстрее и на 3 градуса острее остального флота. Перед Олимпийской регатой в своем интервью датский гонщик загадочно проговорился, что они все-таки нашли некую «волшебную палочку», а также подобра-

ли наиболее удачный комплект мачты и паруса, и они еще покажут — на что способна Датская команда. Но перед самими соревнованиями его «волшебная» мачта дала трещину, и Джонасу пришлось поломать голову — как ему выйти без потерь из этой ситуации.

Итак регата началась. В числе фаворитов, реальных претендентов побороться за золотую медаль многие называли 4-5 гонщиков, среди которых были Бен Эйнсли, Питер Ян Постима, Джонатан Лоберт и Джонас Хог Крисстенсен, кое кто еще называл Заха Раллей, серебряного призера ОИ2008, показавшего 4-й результат на предолимпийской регате. Гонки поразили всех красотой, высокими скоростями и накалом борьбы.

И первые дни начались не без сенсации — куда-то пропало знаменитое доминирование Бена Эйнсли! Первую часть регаты вырвался вперед датчанин Джонас Хог Кристенсен, и Бен не мог ничего с ним сделать! Более того — Бен начал проигрывать кое-где на его коньке — полных курсах! Первые две гонки, не смотря на разные ситуации, три спортсмена стабильно пришли на одних и тех же позициях, и казалось, что вот они — определились медалисты — датчанин пришел оба раза первым, англичанин Бен Эйнсли — оба раза вторым, а хорват Иван Клякович Гаспик — третьим,



и они так и будут продолжать наращивать отрыв от остальных и между собою. Но не все пошло так по накатанному — в такой сильной компании другие гонщики сумели перестроиться и завязать борьбу и интригу. Одна из гонок второго дня вообще стала пиком накала борьбы, драматизма и нервного напряжения — шедший первым финский гонщик на огибании знака запутался в шкотах, попал в неудачное сочетание волн и перевернулся, вышедший после этого вперед испанец через некоторое время потерял руль. Лидеры постоянно менялись, и нельзя было говорить о доминировании того или иного гонщика. Тем не менее Кристенсен действительно пошел наращивать лидерство и после 6-ти гонок уже имел комфортный отрыв от англичанина Бена Эйнсли в 10 очков, ни разу не пропустив его вперед себя. Вот оно проявилось то, волшебство, о котором намекал датчанин! Многие уже заговорили о том, что Датчане отстают честь Пауля Эльвстрема и воспрепятствуют побитию его рекорда (4 золотых олимпийских медали подряд) англичанином Беном Эйнсли. В интернете даже появились коллажи на эту тему.

Но знаменитого Бена было рано хоронить! Немногие знали, что в первые дни регаты

у английского спортсмена обострилась травма спины, и в яхт-клубе дежурил вертолет, чтобы немедленно доставить яхтсмена в госпиталь в экстренном случае. День передышки дал возможность Бену несколько восстановиться, проанализировать ситуацию, выстроить новую стратегию. И в конце концов Бен Эйнсли не был бы тем знаменитым Эйнсли, если бы не мог выходить из порой самых безнадежных ситуаций. Тем более он был опасен для соперников в разозленном состоянии. А разозлил его инцидент, когда он был вынужден раскру-



титься за навал на знак, который он по его мнению не нарушал, но его вынудили окрики датского и голландского спортсменов. К седьмой гонке вернулся прежний готовый разорвать флот Эйнсли. За 4 оставшихся гонки он смог сделать чудо — сократить отрыв от датчанина до 2-х очков. Помог ему в этом и голландец Питер Ян Постима серией первых и вторых приходов.

Учитывая матчевую хватку Эйнсли, не раз проявленную им как на Олимпийских Играх, так и на Чемпионатах Мира (мы могли наблюдать это и на Чемпионате Мира в Москве, когда Эйнсли подавлял грека Папатанасио в старте последней гонки) не было сомнений, что англичанин как никогда близок к золотой медали — ему достаточно было поймать и оставить датчанина за собой. Но не все было так просто — голландец, подошедший третьим к медальной гонке, приблизился в опасную близость к лидерам, и им надо было не только разбираться между собой, но и следить и за ним — разрыв составлял хоть и комфортные, но опасные 14 очков.

Медальная гонка стала самой драматичной по цене ошибок для целого ряда гонщиков и, наверное, отразила и сконцентрировала в себе весь накал страстей, которые происходили на протяжении всей регаты — судьба всех медалей оставалась подвешенной до са-

Фотографии: Francois Richard

мого последнего участка дистанции. Кристенсен взял удачный по отношению к позиции к Эйнсли старт, заставив того отвернуть вправо — сторону, которая по опыту всей недели не давала преимущества, но Эйнсли удалось поймать удачный заход с той стороны и выйти на первую марку впереди своего главного соперника, будучи при этом в середине флота. К нижней марке Эйнсли пришел уже третьим, но на второй лавировке пошел контролировать Кристенсена, который отвернул вправо, и к следующему огибанию знака оба оказались в конце флота 9-м и 10-м соответственно. Тем самым они поставили себя в уязвимую позицию по отношению к голландцу Питеру Яну Постиме, которому было достаточно финишировать вторым, чтобы завоевать золото. Не все гладко складывалось у Постимы с начала гонки он был в середине флота при том, что уже его преследователь — француз Джонатан Лоберт вырвался вперед, а Постиме нельзя было упускать того более чем на 2 лодки перед собой. Но голландец поймал удачный заход с левой стороны на последней лавировке и на последний полный курс вышел уже

третьим в непосредственной близости от шедшего вторым новозеландца Дена Слейтера — казалось: еще чуть-чуть и золотая медаль отойдет Питеру. Но... обидная оплошность на огибании нижнего знака — Постима задевает гиком камеру на корме новозеландца и получает штраф, который в итоге стоит ему всех медалей — при раскрутке он пропускает 2-х гонщиков — хорвата и испанца, и финиширует пятым. В итоге он и не достает первых двух, и пропускает вперед француза Джонатана Лоберта, которому и отходит бронзовая медаль.

Наверное, самая напряженная и драматичная по накалу борьбы Олимпиада заканчивается все-таки победой англичанина Бена Эйнсли. Конечно, можно сказать, что здесь сыграл случай, но, если посмотреть на то, через что он прошел, как он доминировал на большинстве мировых регат в том числе в этот сезон, что бился за победу с серьезной травмой спины, то, наверное он заслуживает, чтобы «небеса» ему немножко помогли.

Конечно, не всем так везло на этих соревнованиях. Кто-то допускал больше ошибок, кто-то не выдержал морального напряжения.



Фотографии: Francois Richard



Фотографии: Francois Richard, Сергей Кузовов

Российский гонщик Эдуард Скорняков по своей готовности имел шансы претендовать на место в 10-ке лидеров — в первой же гонке он даже шел в лидирующей тройке, — проведенная работа по яхте, подбору мачты, паруса, настроек, техники дала результат — он мог биться на равных с лидерами. Не хватало только техники на полном курсе — здесь главные лидеры ушли значительно вперед. Но все равно после первого дня Эдуард шел на 8-м месте. Что произошло дальше — трудно отсюда сказать. Сыграло может быть моральное давление, выбили из колеи неудачные приходы или сказалась малая накапанность именно в условиях Веймута, моральная усталость... Судя по тому, что наблюдали со стороны очевидцы, это состояние можно охарактеризовать словами американца Заха Раллея, который тоже оказался в аналогичной ситуации: Неудачи в первых гонках и повышенные ожидания к твоему результату заставляют попытаться отыгаться, идти на большой не всегда оправданный риск, который может дать как большое преимущество, так и не менее большой провал. Чаще происходит второе, и это все сильнее и сильнее загоняет тебя в отрицательное состояние, приводящее соответственно к отрицательному результату. Итогом Олимпиады для нашей страны стало 17-е место в классе Финн.

Тем не менее — 30-я Олимпиада уже позади, и сейчас важно посмотреть вперед, подумать — что можно почерпнуть из опыта прошедших соревнований, что меняется по отношению к новым и правильно построить программу на следующее как минимум 4-х ление.

ЧТО ДАЛЬШЕ?

В новый олимпийский цикл мы входим с новыми реалиями и новыми условиями.

С одной стороны значительно меняются внешние условия: Международный Олимпийский комитет, Международная Федерация Парусного спорта (ISAF) делают упор все больше на развитие парусного спорта по континентам. Поэтому только 75% лицензий на Олимпийские Игры будут распределяться по результатам Чемпионата Мира, остальные же лицензии будут распределены между континентами для их внутреннего отбора.

При этом распределение первого пула олимпийских лицензий будет происходить не за год, а за два года до Олимпиады в 2014-м году на объединенном Чемпионате Мира ISAF.

Здесь же возникает еще один барьер — число допущенных спортсменов от страны на Объединенный Чемпионат Мира ISAF будет зависеть от того, как выступят спортсме-



ны на предыдущем Чемпионате Мира, то есть в 2013-м году. Безусловно, каждой стране будет выделена квота на как минимум одного участника в каждом классе, но как опыт показывает, иметь одного спортсмена — это очень рискованно. Шансы же получить квоту во втором пуле очень призрачны ввиду большого числа стран в Европе, к которой относится Россия.

Поэтому, как это ни парадоксально звучит, очень многое будет зависеть от того, как Российские финнисты смогут выступить на Чемпионате Мира за 3 года до Олимпийских Игр, т.е. в 2013-м году в Таллине.

С другой стороны то, что Россия на прошедшей Олимпиаде не выиграла ни одной медали, меняет и наши внутренние условия — будет сокращен объем центрального финансирования сборной команды, что сузит и без того ограниченные ресурсы, также ударит и по бюджетам спортивных парусных школ на местах.

Получается, что далеко не все зависит от денег! Можно сделать большую работу и задействовав общественный ресурс! Это показывает, что с отрицательными итогами XXX Олимпийских Игр для парусного спорта нашей страны не все кончено и есть путь для объективного роста, есть и потенциал для побед.

Так значит, наверное, настало время объединиться? ■

Результаты Олимпийской регаты, Веймут, 27 июля – 5 августа

Pos	Страна	Рулевой	Гонка											Очки	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	M	Всего	После выброса
1	GBR	Ben Ainslie	2	2	6	(12)	4	3	1	3	6	1	18	58.0	46.0
2	DEN	Jonas Høgh-Christensen	1	1	2	7	1	2	(8)	4	5	3	20	54.0	46.0
3	FRA	Jonathan Lobert	9	4	4	2	6	7	5	(10)	3	7	2	59.0	49.0
4	NED	Pieter-Jan Postma	5	10	3	4	(20)	13	2	2	1	2	10	72.0	52.0
5	CRO	Ivan Kljakovic Gaspic	3	3	7	9	5	6	3	7	4	(10)	8	65.0	55.0
6	SLO	Vasilij Zbogar	8	6	5	3	8	5	(9)	6	2	6	14	72.0	63.0
7	NZL	Dan Slater	7	11	1	6	(17)	11	6	15	8	14	4	100.0	83.0
8	ESP	Rafa Trujillo Villar	12	12	12	(23)	7	4	15	1	13	4	6	109.0	86.0
9	SWE	Daniel Birgmark	(17)	5	14	1	9	9	10	12	10	8	12	107.0	90.0
10	FIN	Tapio Nirkko	11	13	8	5	3	12	4	5	15	(17)	16	109.0	92.0
11	EST	Deniss Karpak	(14)	9	11	11	11	1	7	13	11	11		99.0	85.0
12	USA	Zach Railey	10	15	13	17	2	8	12	8	12	(19)		116.0	97.0
13	AUS	Brendan Casey	(25) DNF	7	16 DPI	14	10	17	19	9	9	5		131.0	106.0
14	GRE	Ioannis Mitakis	4	21	10	8	(25) OCS	10	20	19	7	9		133.0	108.0
15	CAN	Gregory Douglas	16	(23)	16	13	12	18	13	17	20	12		160.0	137.0
16	POL	Piotr Kula	(25) DSQ	16	17	16	13	20	25 OCS	11	14	16		173.0	148.0
17	RUS	Eduard Skornyakov	13	8	(22)	15	19	22	16	16	22	22		175.0	153.0
18	TUR	Alican Kaynar	18	14	18	18	25 DNE	14	11	(22)	16	20		176.0	154.0
19	UKR	Olexsiy Borysov	21 RDG	18,6 RGD	19	19	15	19	(23)	14	17	18		183.6	160.6
20	BRA	Jorge João Zarif	15	20	15	20	16	(24)	14	21	19	21		185.0	161.0
21	CZE	Michael Maier	19	18	21	10	18	(23)	18	20	23	15		185.0	162.0
22	ITA	Filippo Baldassari	20	22	(24)	21	14	21	17	18	18	13		188.0	164.0
23	AUT	Florian Raudaschl	6	19	23	24	(25) OCS	15	21	24	24	23		204.0	179.0
24	CHN	Lei Gong	(25) OCS	17	20	22	25 OCS	16	22	23	21	24		215.0	190.0

01 пн		18 чт	
02 вт	Празднует День рождения: Евгений Елфимов (2.10.1980)	19 пт	Празднует День рождения: Леонид Кляйман (19.10.1963)
03 ср		20 сб	Празднуют День Рождения: Василий Кравченко (20.10.1972), Олег Худяков (20.10.1970)
04 чт	Празднует День рождения: Андрей Яницкий (04.10.1991)	21 вс	
05 пт	Регата: Кубок «Энивэйенидэй» , Таганрог	22 пн	
06 сб	Регата: Кубок «Энивэйенидэй» , Таганрог	23 вт	
07 вс	Регата: Кубок «Энивэйенидэй» , Таганрог	24 ср	Празднует День рождения: Михаил Гобельков (24.10.1968)
08 пн	Регата: Кубок «Энивэйенидэй» , Таганрог	25 чт	
09 вт	Регата: Кубок «Энивэйенидэй» , Таганрог	26 пт	
10 ср	Регата: Кубок «Энивэйенидэй» , Таганрог	27 сб	
11 чт		28 вс	
12 пт		29 пн	
13 сб		30 вт	
14 вс		31 ср	
15 пн			
16 вт	Празднует День рождения: Эдуард Скорняков (16.10.1980)		
17 ср	Празднует День рождения: Владимир Буркалов (17.10.1955)		



2012

Ноябрь



В ноябре **День рождения** празднуют



Алексей Боровяк



Яков Потапов



Александр Григорин-Рябов



Дмитрий Петров



Роман Котляров



Владимир Горбачев



Сергей Степанов



Николай Ковалев



Юрий Авдеев





ФИНН:

руководство по управлению и настройке

СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛА:

Вступление

Базовые умения успешного рулевого Финна

- Вначале о самом главном
- Ветер
- Настройка грота
- Резюме

Управление Финном в лавировку

- Чувство руля
- Положение гика
- Легкий ветер
- Ветер и волны
- Руление

Откренивание и руление

- Откренивание
- Стиль «быстрый круиз»
- Стиль руления
- Как добирать грот
- Приоритеты на лавировке
- Чтение по воде
- Использование руля
- Наблюдайте за ситуацией вокруг

Фотография: Jonathan Heare

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 90 кг. 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 определённо — 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 перебираться — 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

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, которые 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 добывается 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.

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 см — 5 см)	2»-1» (5 см — 2,5 см)	Аккуратно добывается	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

Оттяжка галсового угла

Оттяжка галсового угла используется в связке с оттяжкой шкотового угла, чтобы уплотнить низ грота. Она также открывает нижнюю часть задней шкаторины и убирает полностью 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 выбора 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) необходим, 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 добирают, 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 откренивать лодку так, чтобы иметь возможность смотреть и видеть куда вы идете с легкостью. Тот, кто может хорошо откренивать Финн длительное время немедленно получает преимущество. Подкладки для откренивания 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 гнуться 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 навстрелный 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 добраным гика-шкотом. Все оттяжки должны быть от-

пущены, 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 плоче по мере выбирания гика-шкота, он должен также делаться плоче за счет добирания оттяжек, включая оттяжку Кэнингхэма, когда ветер достаточно усилится. Когда откренивать становится трудно, необходимо отпускать погон под втер и продолжать сохранять лодку на ровном киле. В совсем легкий ветер лодку надо слегка закрепить, 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 привести, 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, на сколько 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 навстречный руль;
- не перебарывать и не «вставать» (не терять скорость);
- сохранять лодку на ровном киле во всех случаях, кроме легкого ветра.

ОТКРЕНОВАНИЕ 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, компасом, 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 рас-

положение тела в соответствии с силой ветра, волнением и степенью усталости.

ОТКРЕНОВАНИЕ

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, сколько 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 ушах» 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 выдвинуть его до уровня груди, как раз к руке, которая держит удлинитель. Теперь надо захватить и удержать 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, добывая 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 закрывает 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 расстоянии от 50 до 500 метров вперед. Порывы ветра видны на воде как более темные пятна. Смотрите вперед и ищите различия в волнении — большом 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 заполаскивать, 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. По-

нятно, 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, крениться 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 заполаскивала, 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 почувствуете, 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 дистанции 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.

Продолжение см. в разделе «Декабрь 2012»

01 ЧТ	
02 ПТ	
03 СБ	Празднует День рождения: Александр Гришунин (03.11.1988)
04 ВС	
05 ПН	Празднует День рождения: Алексей Боровяк (05.11.1958)
06 ВТ	Празднует День рождения: Яков Потапов (06.11.1973)
07 СР	
08 ЧТ	
09 ПТ	Празднует День рождения: Александр Григорин-Рябов (09.11.1961)
10 СБ	
11 ВС	
12 ПН	
13 ВТ	
14 СР	
15 ЧТ	
16 ПТ	
17 СБ	Празднуют День рождения: Роман Котляров (17.11.1972) Дмитрий Петров (17.11.1973) Степанов Сергей (17.11.1973)

18 ВС	Празднует День рождения: Юрий Авдеев (18.11.1974)
19 ПН	
20 ВТ	
21 СР	
22 ЧТ	Регата: Черноморская регата , Сочи
23 ПТ	Регата: Черноморская регата , Сочи
24 СБ	Регата: Черноморская регата , Сочи
25 ВС	Регата: Черноморская регата , Сочи Празднует День рождения: Владимир Горбачев (25.11.1947)
26 ПН	Регата: Черноморская регата , Сочи Празднует День рождения: Николай Ковалев (26.11.1952)
27 ВТ	Регата: Черноморская регата , Сочи Празднует День рождения: Сергей Елчшев (27.11.1981)
28 СР	Регата: Черноморская регата , Сочи
29 ЧТ	Регата: Черноморская регата , Сочи
30 ПТ	Регата: Черноморская регата , Сочи



2012

Декабрь



В декабре **День рождения** празднуют



Алексей Петров



Сергей Комиссаров



Сергей Ванин



Виктор Филлипов



Денис Харитонов



Александр Марук



Алексей Марчевский



Сергей Акулинчев



Николай Лактионов





ФИНН:

руководство по управлению и настройке

Продолжение. Начало см. в разделе «Ноябрь 2012»

СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛА:

Основа победы – работа с компасом

- Расположение компаса в лодке
- Использование компаса на стартовой линии
- Отслеживание изменений направления ветра

Поворот оверштаг

Тонкости управления

- Руление без руля
- Управление на малой скорости

Основы управления Финном на полных курсах

- Баланс и руление
- Работа шкотами
- Очень легкий ветер
- Средний ветер
- Настройка формы грота на бакштаг
- Приоритеты на курсе бакштаг
- Волны
- Полный курс в сильный ветер
- Скорость на полном курсе

компас. Также как и всё 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 расположение 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. Вычислите, 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

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

стартовой линии. Если курс, которым вы идете, подходя 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 выгодный 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 про-

должение 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 отклонениях 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, но 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

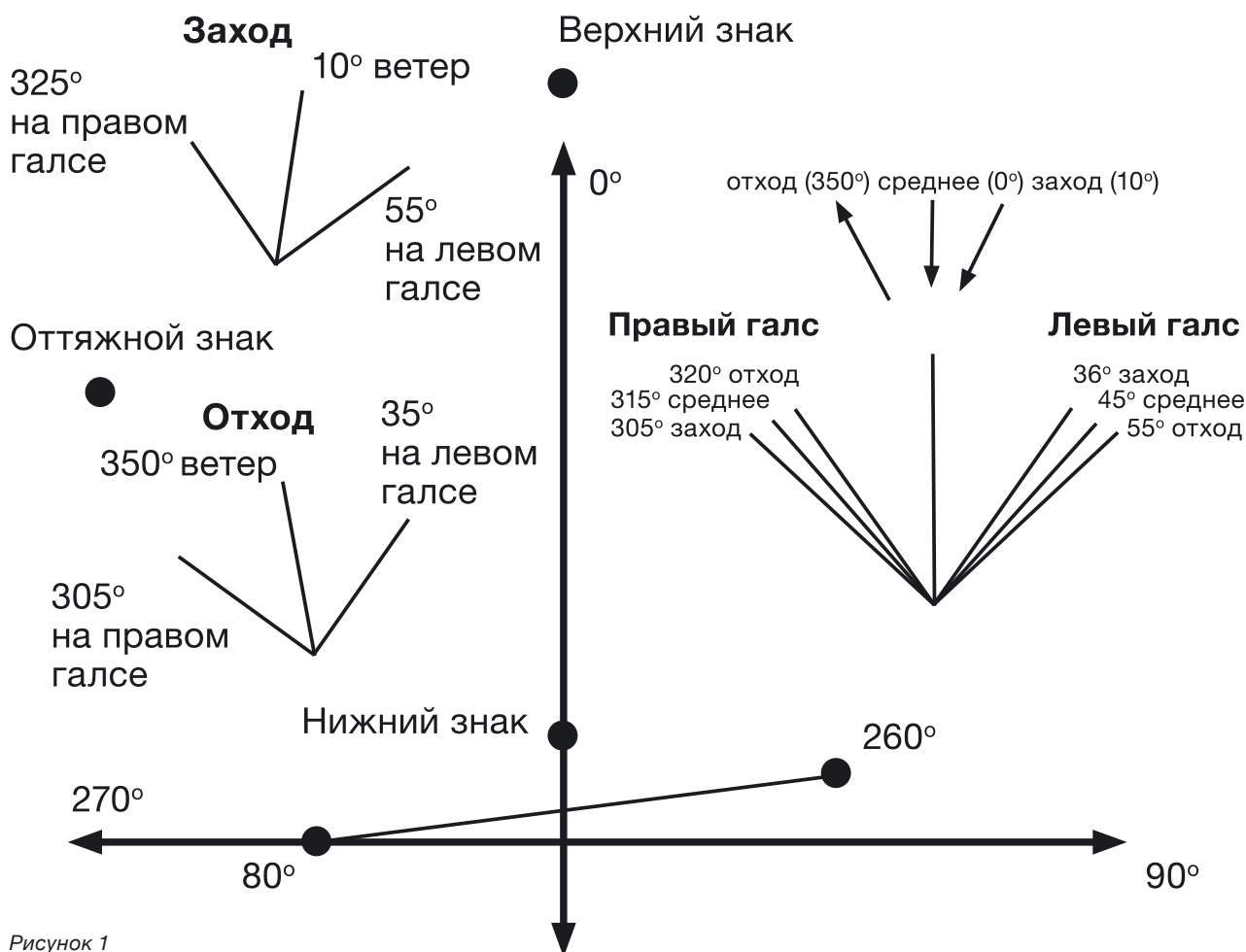


Рисунок 1

- 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 оттренировать, 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 движется вниз к фут-блоку, это движение позволяет гика 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 положение 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 вставания 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 добором 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 устают 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 подобрать гикашкот 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 содействовать 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 преимуществами 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 — Джорджи 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 ре-

шите, что вы пришли в нужную позицию. Подобным образом вы можете сдрейфовать 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

Хождение 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 нацеливаться 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 помочь 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 дви-

жения 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 растравлена. Набитая гик-оттяжка закрое заднюю шкаторину и убьёт 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 под ветер, 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 гикку растравиться 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 уплощения паруса приведет к закрытию задней шкаторины грота, что в свою очередь приведет к излишней приводимости лодки к ветру. Это устраняется за счет уплощения 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 заполаскивать и затем добирайте, пока подветренные колдунчики не покажут, что грот перебран, затем опять травите до легкого заполаскивания передней шкаторины и так все время.

Сводка по бакштагу в средний ветер

- постоянно обрабатывайте 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 увеличит-



ся. 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 заполаскиванию передней шкаторины, а если переберете, колдуны на задней шкаторине будут выглядеть безжизненными и не будут развеиваться 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 волну. 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 во впереди идущую волну. Приводитесь или уваливайтесь и садитесь на новую волну прежде, чем вы воткнетесь в волну впереди себя. Утыкание 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 шкотами 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 успеш-

ного поворота фордевинд в сильный ветер. При такой настройке гик уходит выше вашей головы и на нем становятся 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.

Продолжение см. в разделе «Январь 2013»

01 сб		18 вт	
02 вс	Празднует День рождения: Алексей Петров (2.12.1996)	19 ср	
03 пн	Празднует День рождения: Сергей Комиссаров (03.12.1987)	20 чт	
04 вт	Празднует День рождения: Сергей Ванин (04.12.1957)	21 пт	
05 ср		22 сб	
06 чт		23 вс	
07 пт		24 пн	Празднует День рождения: Борис Разувалов (24.12.1972)
08 сб		25 вт	Празднуют День рождения: Алексей Марчевский (25.12.1968) Николай Лактионов (25.12.1986)
09 вс		26 ср	
10 пн		27 чт	Празднует День рождения: Александр Марук (27.12.1970)
11 вт	Празднует День рождения: Виктор Филлипов (11.12.1991)	28 пт	
12 ср		29 сб	
13 чт	Празднует День рождения: Денис Харитонов (13.12.1965)	30 вс	
14 пт		31 пн	Празднует День рождения: Сергей Акулинчев (31.12.1994)
15 сб			
16 вс	Празднует День рождения: Петр Гореликов (16.12.1921)		
17 пн			



2013

Январь



В январе **День рождения** празднуют



Егор Ларионов



Ян Маханек



Алексей Кубрак



Александр Лаухтин



Игорь Хорошилов



Евгений Чернов



Виктор Барцев



Алексей Чариков



Вадим Прибылов





ФИНН:

руководство по управлению и настройке

Окончание. Начало см. в разделах «Ноябрь-Декабрь 2012»

СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛА:

Продвинутое управление Финном на полных курсах

- Энергия
- Управление на полном курсе
- Техника на волнении

Поворот фордевинд на Финне

- Подготовка
- Когда делать поворот
- Управление рулем
- Способы поворота

Настройки Финна на разные условия

- Настройка на слабый ветер
- Настройка на средний ветер
- Настройка на сильный ветер

Идем в гонку

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 нужна, 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 отстаете 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.



Фотография: Jonathan Haare

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, делайте 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



Фотография: Jonathan Haare

плавно. Глиссирование на скате волны довольно часто приводит к рискованным ситуациям. Чтобы сократить опасность слегка приведитесь, 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 поддержать 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 крениться 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 — проделать 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 колодцем. 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 кокпите на новом галсе. На действительно большой вол-

не 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 переворотов на повороте фордевинд в ветреную погоду или значительной потери скорости 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 гикю, 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 закренена на ветер так, чтобы гик начал падать вниз. В тот момент, когда гик пересечет линию ветра, закренивайте 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 выбраться, поскольку ваши руки могут оказаться перекрещены. Но практика — залог успеха!

НАСТРОЙКИ ФИННА 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

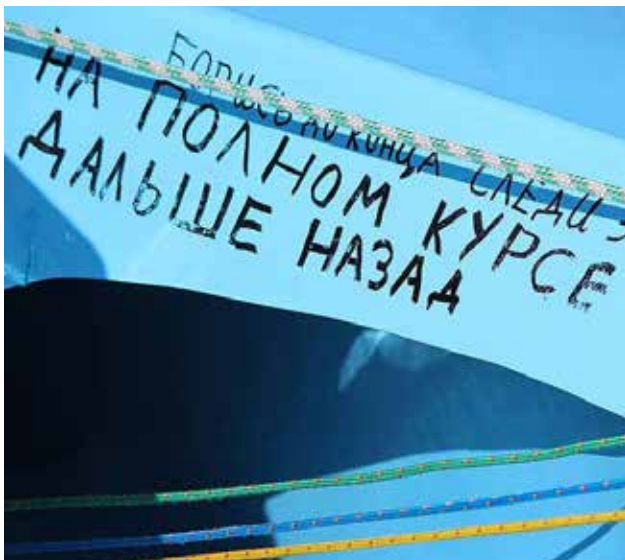
- Завал мачты 6.76 м. Эта величина варьируется на разных лодках, но дает отправную точку.
- Работаете постоянно с гика шкотом, чтобы менять натяжение задней шкаторины. Выход из задней шкаторины должен быть параллелен ДП, но пытайтесь прогнуть мачту, чтобы была острота хода (слегка добейте гик-оттяжку – 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 добра.



- 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 добра до марки.
- Используйте оттяжку Кэнингхэма по месту.
- Гик-оттяжка добра 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. ■

01 ВТ		18 ПТ	
02 СР		19 СБ	Празднует День рождения: Александр Лаухтин (19.01.1971)
03 ЧТ	Регата: Рождественская регата, 1-й этап зимней подготовки, Сочи	20 ВС	
04 ПТ	Регата: Рождественская регата, 1-й этап зимней подготовки, Сочи Празднует День рождения: Егор Ларионов (04.01.1989)	21 ПН	
05 СБ	Регата: Рождественская регата, 1-й этап зимней подготовки, Сочи Празднует День рождения: Ян Маханек (05.01.1967)	22 ВТ	
06 ВС	Регата: Рождественская регата, 1-й этап зимней подготовки, Сочи	23 СР	
07 ПН	Регата: Рождественская регата, 1-й этап зимней подготовки, Сочи	24 ЧТ	
08 ВТ	Регата: Рождественская регата, 1-й этап зимней подготовки, Сочи	25 ПТ	
09 СР		26 СБ	Празднуют День рождения: Игорь Хорошилов (26.01.1962) Виктор Барцев (26.01.1974)
10 ЧТ		27 ВС	
11 ПТ		28 ПН	Празднует День рождения: Вадим Прибылов (28.01.1946)
12 СБ		29 ВТ	
13 ВС	Празднует День рождения: Алексей Кубрак (13.01.1966)	30 СР	
14 ПН		31 ЧТ	Празднуют День рождения: Евгений Чернов (31.01.1974) Алексей Чариков (31.01.1947)
15 ВТ			
16 СР			
17 ЧТ			



2013

Февраль



В феврале **День рождения** празднуют



Николай Харитонов



Александр Кулюкин



Вячеслав Шавло



Борис Будников



Анатолий Дубенко



Владимир Бутенко



Виталий Рожков





ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ГИДРОДИНАМИКА: ВЗГЛЯД НА «ФИНН» ИЗ ПОД ВОДЫ



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.

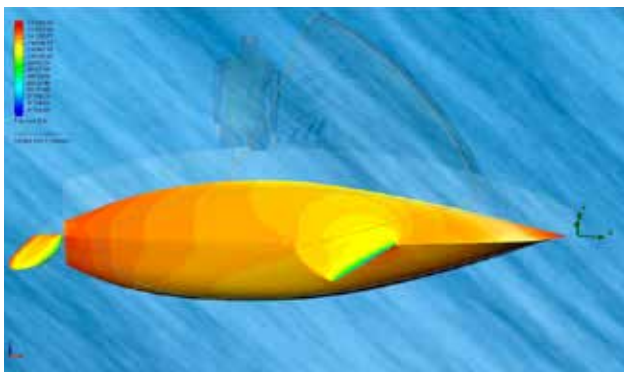
Цифровую модель корпуса взяли из работы Джильберта Лэмбоули по оцифровке теоретического чертежа «Финна»: «Определение обводов и их промер» от 2003 года. Кокпит и швертовый колодец аппроксимировали довольно грубо, шверт при этом полностью опущен. Гидродинамика была сознательно упрощена — не учитывалось 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.

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

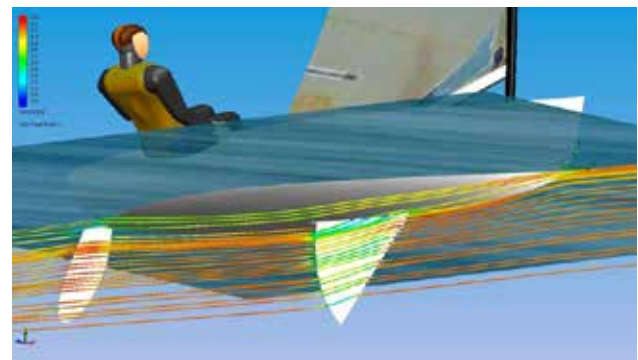


силы уравновесили аэродинамические. Форма паруса записывалась на видеокамеру, установленную на топе мачты на озере Гарда при стабильном ветре 18 узлов и при мелкой зыби. GPS навигатор при этом, зафиксировал скорость менее 5 узлов — на гладкой воде «Финн» легко превысил бы 5 узлов.



Распределение давления на подводной части и плавниках. Голубой/зеленый — низкое давление (разрежение), оранжевый/красный указывают на более высокое давление.

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, полученных из VPP. Сила тяги, равная силе сопротивления воды, при 18 узлах ветра равна 20,5 кГс — эту силу можно развить одной рукой.



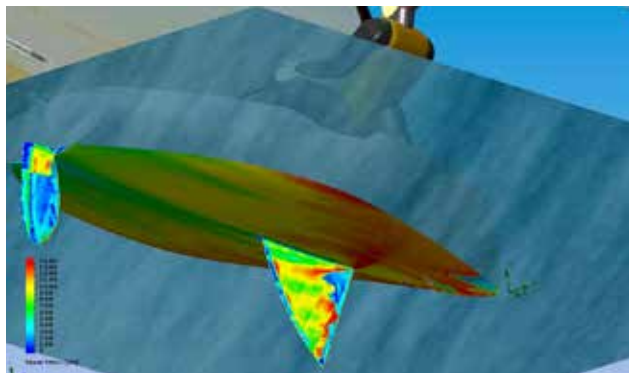
Линии тока окрашенные в соответствии со скоростью в районе шверта и пера руля. Обратите внимание на отклонение потока вниз на наветренной стороне шверта.

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 распре-



деления 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.



Напряжения сдвига в пограничном слое. Хорошо видны зоны отрыва потока — темно-голубой цвет — здесь напряжение сдвига близко к нулю. Отрыв потока на пере руля наблюдается на 2/3 его размаха вниз.

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 нарисова-



ли от руки. Так, что его сила сопротивления в реальности может оказаться меньше. Угол перекаладки 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 перекаладки руля плюс/минус 1,5 градуса, что похоже на правду. Моделирование показало также, что баланс по углу рысканья чувствителен к положению каретки.

Подводная смоченная поверхность корпуса также вносит вклад в боковую силу, препятствующую дрейфу под ветер, она обеспечивает около 10% от полной боковой силы.



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).

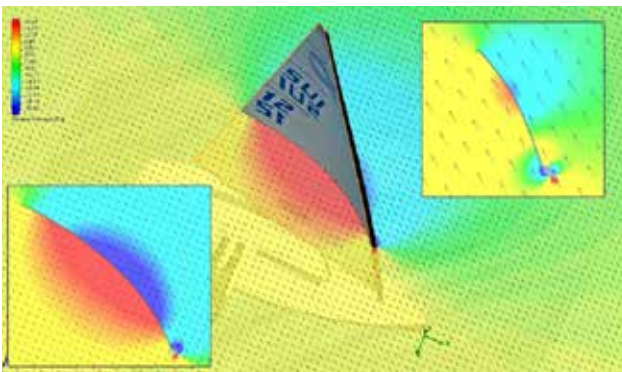
Программа расчета скоростей VPP также показывает вклад волнового сопротивления, связанного с преодолением морских волн (волн, образованных ветром) — это сопротивление дает наибольший вклад. И, наконец, наименьший вклад дает аэродинамическое сопротивление корпус + рулевой на открене. Причем сила сопротивления 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 объясняется вертикальным градиентом ветра, у поверхно-



сти воды его скорость менее 10 узлов, это было учтено при моделировании. Так что гонщику нет необходимости одевать облегающий костюм горнолыжника.

цательное или иначе, разрежение и желто/зеленый цвет — нейтральное давление. 10 Паскаль примерно равны 1 кгс на квадратный метр.

ТВИСТ (ЗАКРУЧИВАНИЕ) МАЧТЫ



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.

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 обесветривание верхушки паруса. Красный цвет означает положительное давление, голубой — отри-

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. ■

Текст и рисунки Микко Бруммера, WB-Sails, Финляндия. Более подробная информация на странице «Финн» сайта www.wb-sails.fi

01 пт	
02 сб	
03 сб	
04 пн	
05 вт	Празднует День рождения: Николай Харитонов (05.02.1995)
06 ср	
07 чт	
08 пт	
09 сб	Празднует День рождения: Александр Кулюгин (09.02.1973)
10 вс	
11 пн	Празднует День рождения: Вячеслав Шавло (11.2.1963)
12 вт	
13 ср	
14 чт	
15 пт	
16 сб	Регата: 2-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи Празднует День рождения: Борис Будников (16.02.1942)
17 вс	Регата: 2-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи

18 пн	Регата: 2-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи Празднует День рождения: Анатолий Дубенко (18.02.1968)
19 вт	Регата: 2-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи Празднует День рождения: Владимир Бутенко (19.02.1962)
20 ср	Регата: 2-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи
21 чт	Регата: 2-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи
22 пт	Регата: Зимняя ривьера. Этап Кубка России , Сочи
23 сб	Регата: Зимняя ривьера. Этап Кубка России , Сочи
24 вс	Регата: Зимняя ривьера. Этап Кубка России , Сочи
25 пн	Регата: Зимняя ривьера. Этап Кубка России , Сочи
26 вт	Регата: Зимняя ривьера. Этап Кубка России , Сочи
27 ср	Регата: Зимняя ривьера. Этап Кубка России , Сочи Празднует День рождения: Виталий Рожков (27.02.1985)
28 чт	Регата: Зимняя ривьера. Этап Кубка России , Сочи



2013

Март



В марте **День рождения** празднуют



Олег Кульков



Сергей Попов



Александр Касатов



Владимир Павлов



Сергей Заботин



Станислав Орешкин



Марта Исаева



Юрий Токовой



Андрей Гусенко



Александр Кравченко



Андрей Балашов



Евгений Джуря



Виктор Потапов



Михаил Алухин





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 рост-весовые характеристики,

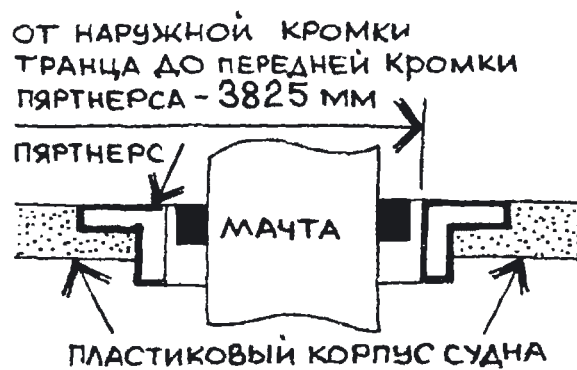
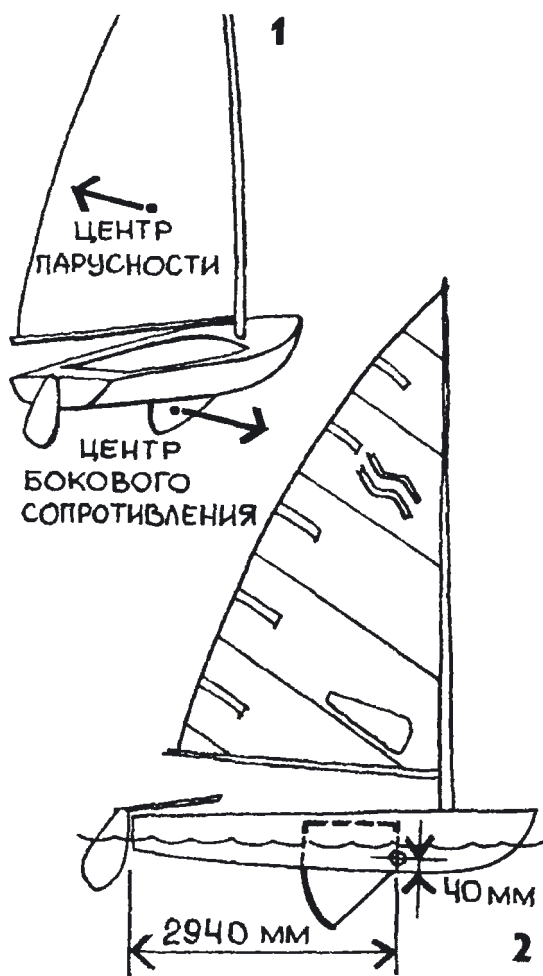
физические кондиции, темперамент. Так, например, мне казалось, что для получения максимального хода в средний и сильный ветер необходимо много и эффективно откренить. Поэтому я старался подбирать жесткие мачты, а паруса — плоские, скоростные.

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

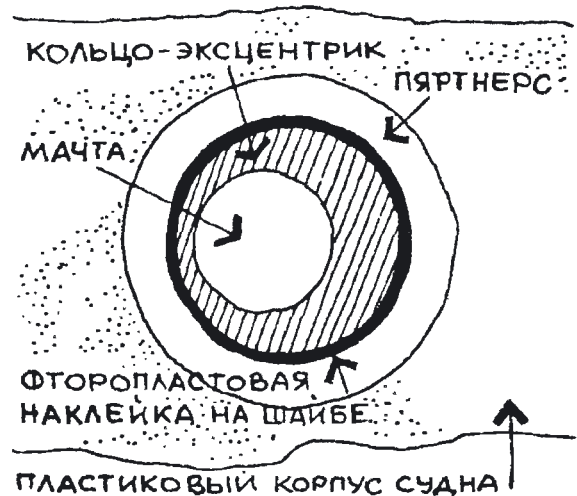


3

СМАЧИВАЕМЫЕ ПОВЕРХНОСТИ



4



5

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 откренить 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, 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.

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.

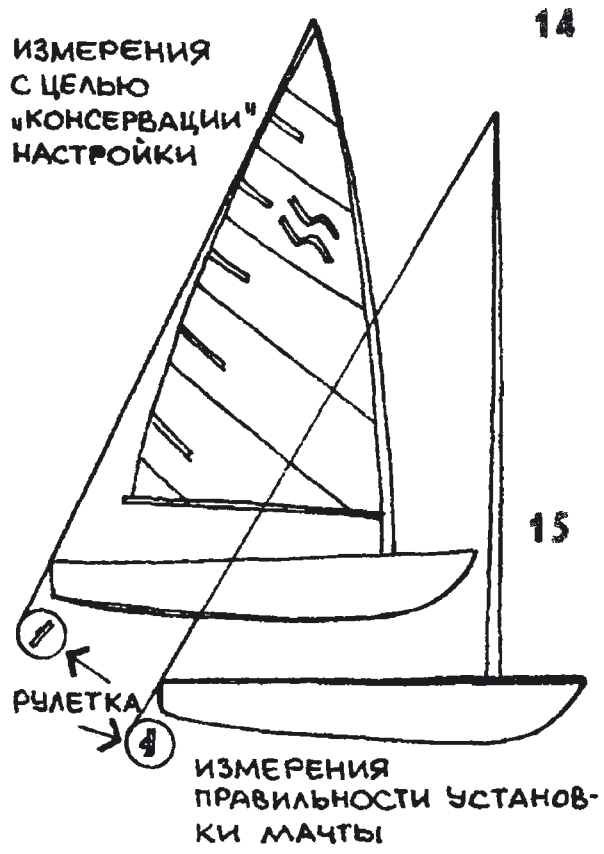
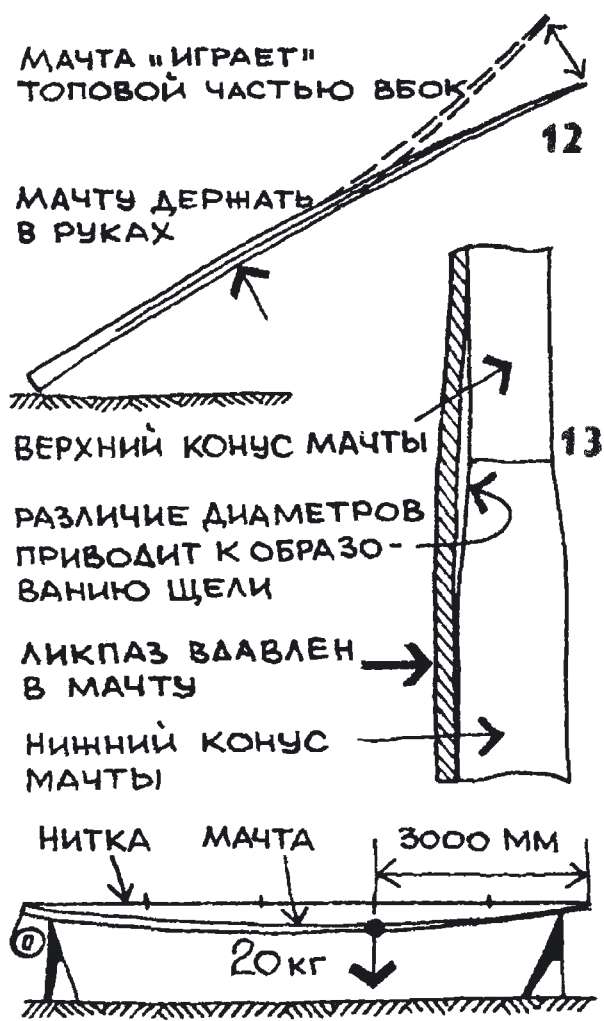
На шпор мачты надевается специальное кольцо с эксцентриситетом, которое стороной с утолщением совмещается с ликпазом (рис. 6). Размер кольца со стороны паза не должен превышать 10 мм, а спереди кольцо имеет толщину минимальную — около 2 мм. При развороте мачты на полном курсе топ будет немного уходить вперед, что даст небольшой выигрывш 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 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 приклепыванием 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.

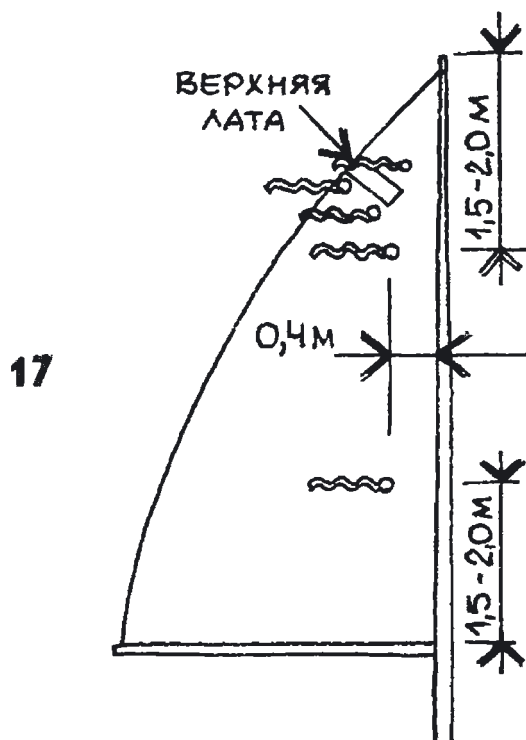
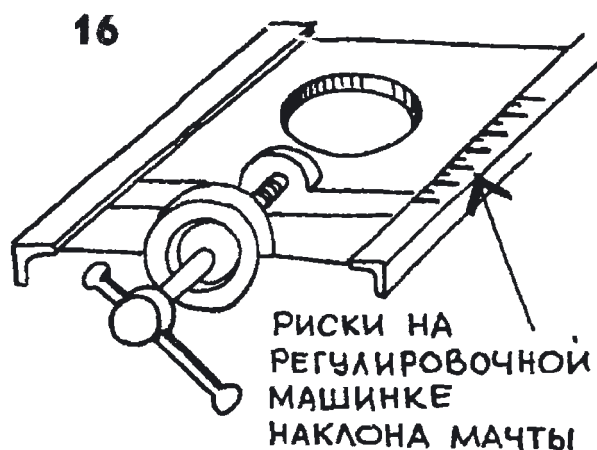
Для того чтобы правильно установить мачту на лодке, есть много способов контроля расстояния от топа до кромки палубы и транца в районе диаметра. Я использовал два. Один — для того, чтобы на тренировке или перед гонкой без помощи рулетки определить размер. Второй — когда рулетка закрепляется за мочку 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 промежутке 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 потравли-

вая 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 потребуется.

Если распороть второй сверху шов, то очень легко определить, что максимальная



стрела прогиба полотнища 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.

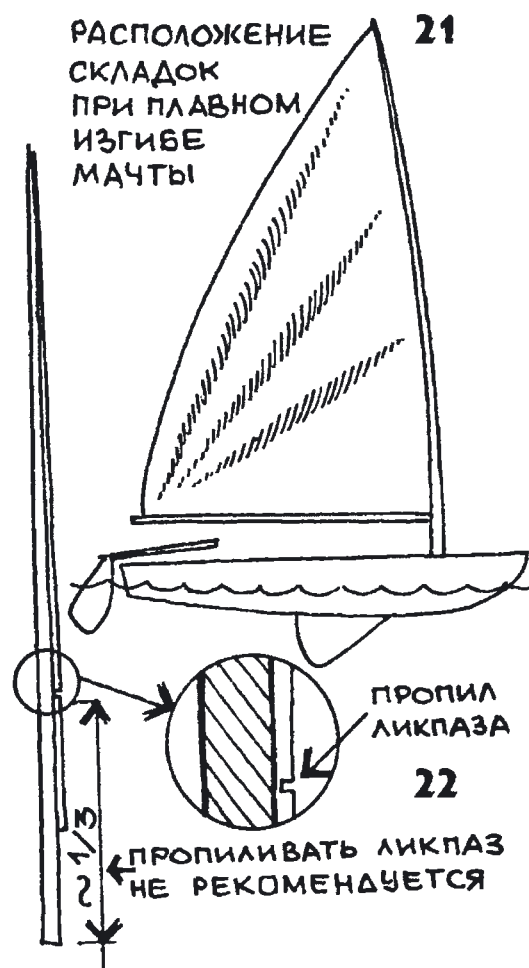
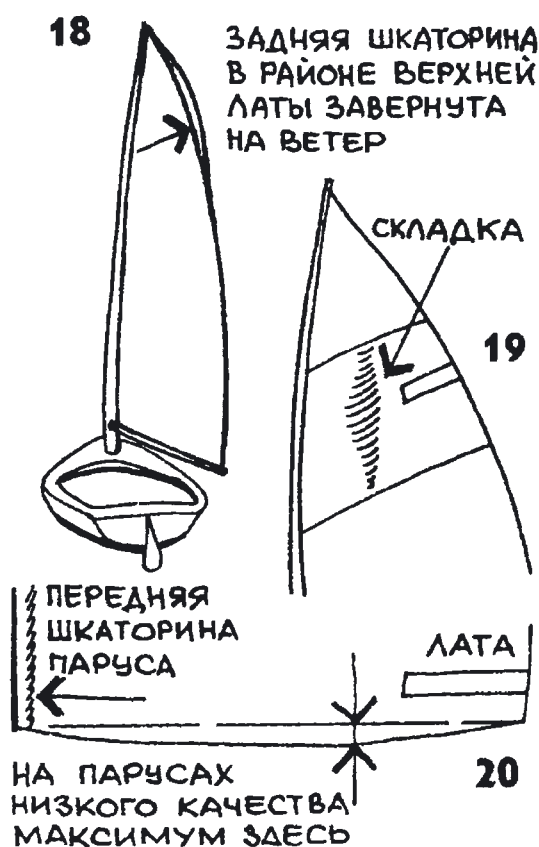
Первое, что можно определить на берегу, плавность изгиба мачты в районе нижнего стыка при добирании гика-шкота. Как правило, очень — немногие мачты гнутся хорошо в этом районе.

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 выбирая 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 «канингхэмом».

Нельзя забывать, что при добирании задняя шкаторина открывается, а при потравливании — закрывается. 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 ко-

лодца. 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». ■

01 пт	Празднует День рождения: Олег Кульков (01.03.1967)
02 сб	
03 сб	Празднует День рождения: Сергей Попов (03.03.1965)
04 пн	Празднует День рождения: Александр Ксатов (04.03.1962)
05 вт	Празднуют День рождения: Владимир Павлов (05.03.1952) Александр Фотеев (05.03.1970)
06 ср	Празднуют День рождения: Станислав Орешкин (06.03.1952) Сергей Заботин (06.03.1956)
07 чт	
08 пт	
09 сб	
10 вс	Празднуют День рождения: Юрий Токовой (10.03.1964), Марта Исаева (10.03.1937)
11 пн	Празднует День рождения: Андрей Гусенко (11.03.1988)
12 вт	
13 ср	
14 чт	
15 пт	
16 сб	Регата: 4-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи Празднует День рождения: Александр Кравченко (16.03.1976)
17 вс	Регата: 4-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи

18 пн	Регата: 4-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи
19 вт	Регата: 4-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи
20 ср	Регата: 4-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи
21 чт	Регата: 4-й этап зимней подготовки в классе Финн , Сочи Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи Празднует День рождения: Евгений Джюра (21.03.1973)
22 пт	Регата: Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи День рождения Андрея Балашова (22.03.1946)
23 сб	Регата: Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи
24 вс	Регата: Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи
25 пн	Регата: Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи
26 вт	Регата: Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи
27 ср	Регата: Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи
28 чт	Регата: Сочинская регата. Этап Кубка России , Сочи
29 пт	Празднует День рождения: Виктор Потапов (29.03.1947)
30 сб	
31 вс	Празднует День рождения: Михаил Алухтин (31.03.1964)



2013

Апрель



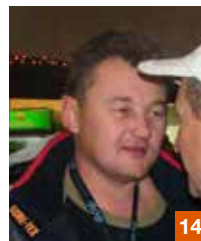
В апреле **День рождения** празднуют



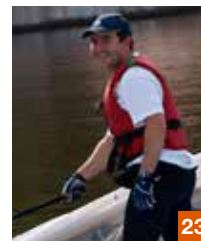
Александр Николаев



Аркадий Кистанов



Павел Комаров



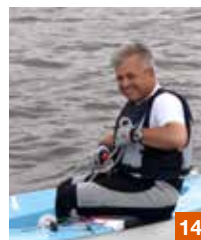
Илья Воронцов



Игорь Рожков



Андрей Асташев



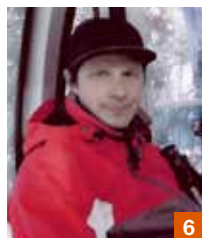
Михаил Петрига



Сергей Сомов



Аркадий Чирков



Юрий Асташев



Юрий Ларин



Александр Чучелов



Александр Сеницын



Василий Барановский



Владимир Крутских



Донатас Каралюс



Валерий Алексеев



Феликс Деникаев



Валерий Байдаков



Артур Котляров



Александр Шутовский



Александр Банько





АЛЕКСАНДРУ ЧУЧЕЛОВУ — 80!

24 апреля исполняется 80 лет Александру Дмитриевичу Чучелову — человеку, 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. Мы поздравляем Александра Дмитриевича с юбилеем и представляем 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 Заковоротного. Записали Владимир Потресов, Василий Кравченко.

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 многократным 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 пришили 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 ме-



далей на Олимпийских играх. Тогда я завоевал серебряную медаль в очень упорной борьбе, и считаю это большой удачей.

Швертботы «Финн» нам предоставляла страна-хозяйка, 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. Претендентов 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 совсем непросто, посылали только тех, кто показывал стабильные отличные результаты на отбо-



рочных 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 корабел — дядя и дед Андрей были судостроителями.

На 17-е Олимпийские игры в Риме отобрался 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

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 придумывать. 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.



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 пацаном 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 братушка-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 изнасилывал всех, от кого мог хоть что-то почерпнуть.

И вот тут самую большую помощь мне, безусловно, оказал Александр Дмитриевич. Впервые, он восторгался — как я с таким весом мог так выступить 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 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 ко-

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





манды 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.

А вот еще один пример высокого класса парусов Александра Дмитриевича: Роллану Бердашу из Риги купили «финн» «Раулдаши», кото-

рый 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 «невыездной», 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.

ВАЛЕРИЙ ЗАКОВОРОТНЫЙ:

Александра Дмитриевича Чучелова отличает удивительная скромность, чуткость и аналитический ум.

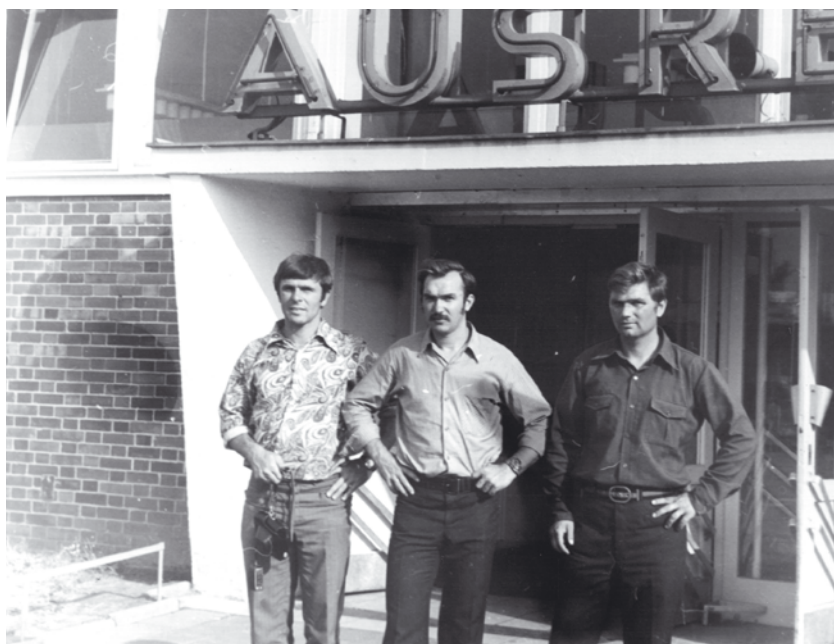


Мое знакомство с Александром Чучеловым связано было с тем, что базу подготовки сборной СССР выбрали во Владивостоке. Здесь у нас бывали Тимир Алексеевич Пинегин и Федор

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



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 ОИ1976, бронзовый призер ОИ 1980.

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 откровенивания, 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 молодежью. 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 — получай 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 подерживал. 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. ■

01 пн	Регата: Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE , Майорка Празднуют День рождения: Александр Николаев (01.04.1958), Аркадий Кистанов (01.04.1994)
02 вт	Регата: Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE , Майорка Празднует День рождения: Игорь Рожков (02.04.1975)
03 ср	Регата: Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE , Майорка Празднуют День рождения: Аркадий Чирков (03.04.1958), Александр Синицын (03.04.1984)
04 чт	Регата: Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE , Майорка Празднует День рождения: Валерий Алексеев (04.04.1951)
05 пт	Регата: Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE , Майорка Празднуют День рождения: Андрей Асташев (06.04.1963), Юрий Асташев (06.04.1963)
06 сб	Регата: Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE , Майорка
07 вс	Регата: Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE , Майорка
08 пн	
09 вт	
10 ср	Празднуют День рождения: Феликс Деникаев (10.04.1962), Василий Барановский (10.04.1968)
11 чт	
12 пт	
13 сб	Празднует День рождения: Александр Шутовский (13.04.1958)
14 вс	Празднуют День рождения: Павел Комаров (14.04.1971), Михаил Петрига (14.04.1957)
15 пн	
16 вт	
17 ср	Празднует День рождения: Юрий Ларин (17.04.1942)

18 чт	Празднует День рождения: Валерий Байдаков (18.04.1976)
19 пт	
20 сб	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция) Празднует День рождения: Дмитрий Бондаренко (20.04.1978)
21 вс	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция) Празднует День рождения: Александр Банько (21.04.1956)
22 пн	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция)
23 вт	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция) Празднует День рождения: Александр Воронцов (23.04.1985)
24 ср	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция) Празднуют День рождения: Сергей Сомов (24.04.1966), Владимир Крутских (24.04.1973)
25 чт	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция)
26 пт	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция) Празднует День рождения: Александр Чучелов (26.04.1936)
27 сб	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция) Празднуют День рождения: Донатас Каралюс (27.04.1979), Артур Котляров (27.04.1996)
28 вс	Регата: Semaine Olympique Hyeres , Йер (Франция)
29 пн	
30 вт	



2013

Май



В мае **День рождения** празднуют



Сергей Рей



Сергей Разумов



Николай Корячкин



Олег Хоперский



Анатолий Вощеников



Игорь Фролов



Дмитрий Терешкин



Алексей Ганженко



Александр Новиков



Балаш Хайду



Егор Терпигорьев



28 МАЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ 70 ЛЕТ ОЛЕГУ АЛЕКСЕЕВИЧУ ИЛЬИНУ

ИЛЬИН Олег Алексеевич, родился 28 мая 1943 года. Окончил Московский педагогический институт (1965). Кандидат психологических наук (1976). Мастер спорта (1968). Заслуженный тренер России (1974). Главный тренер сборной команды СССР в 1979-1981. Руководил командой на Олимпийских Играх 1980. Международный судья, международный Ампаир. Член международного жюри XXVII, XXVIII, XXXIX и XXX Олимпийских Игр, а также — более трех десятков чемпионатов Мира и Европы в гонках флота и матчевых гонках. Автор научных работ, книг и брошюр по правилам, тактике и психологической подготовке в парусном спорте. Ассоциация яхт класса Финн от всей души поздравляет Олега Алексеевича с юбилеем и публикует главу из его книги «Стратегия и тактика олимпийских парусных гонок» (Москва, 2008 г.)





ТАКТИКА

Медальной Гонки

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 ежедневным тренировкам; но это только внешне 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 2007г. 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 всего из четырех участков (в стандартной гонке — не менее шести).*

Соответственно на долю полных курсов приходится 2 участка против четырех в стан-



дартной 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 продвинуться 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 — под-



страховаться, 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, отединиться 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 да 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 шверботах 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 (е) — повторяющиеся 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 индивидуального 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 выбрать 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 — ампаира, находясь в непосредственной близости от стартующих 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 «съедает» последние «чистые» метры линии. Самый хитрый — тот, который рассчитывал стрельнуть левым галсом, покорно уваливает и отправляется по низам искать свободное место 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, пытаясь удержать лодку в левентике, а в это время на него плотно садится следующий — 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 вы избрали 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, находитесь 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 Фюерстер в Афинах- 2004 года на старте последней гонки в классе «470».

Не рекомендуем ввязываться в дуэль, если экипаж заранее не отрабатывал 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 попадетесь на прием — провокацию противника. И прощай Олимпиада!

В этом случае есть иной выход. Скажем, для волка тактика — нападение, для зайца — избегание. Почему бы не применить такую тактику избегания, убегания, ускользания? Но так, что-

бы 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, всё 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 (соответ-

ственно, 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 «расщепляется» 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, пытаясь 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 освободиться от конкурента и дышать поспокойнее. Ничего не выйдет! Либо напоритесь на другого конкурента (и его правый галс), либо сколько «проконтр-галсите», 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 клык» — 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 Преодолимпийских 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 пози-

ции (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 встречается 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 плоскостно. Ветер нам представляется этаким 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. Одуревший 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 отсесть 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-метеорологических 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 увещания 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 парад 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 одновременным 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:

- **Убедитесь, что вашего номера нет в списке фальстартовавших.**
- **Убедитесь, 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 течениях 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 — всё это происходит позади вас.

Соответственно и активное маневрирование; нападение осуществляют те, кто обогнулся позже. Сплошь и рядом до определенного момента вы вынуждены ждать. Противник сза-

ди, и надо ждать, пока он достигнет вас на расстоянии, 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 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 бакштага-



ми. 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 ментально 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 «Gr»). 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 утраченные 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 пятновый 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 её и далее стараться задержаться в ней как можно дольше.

Если ветер «пятновый», 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. Отогнав таким приемом

яхту, вы можете сделать поворот фордевинд на другой галс и уйти на чистый ветер.

Когда флот начинает полный курс, судьи — ампайры 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 учинг 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 разрешают 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 случиться, 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 Gp 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 буев 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 буев огибать.

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 — огибать нужно более выгодный буй. Допустим, это будет правый буй (глядя по ходу лодки). Если вы выходите на знак справа,





то скорее всего находитеесь 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 дорогу.

Это означает, что вам положено только место у знака, не больше.

Вот о чем обычно забывают при огибании нижнего знака:

- До момента, как яхты «приготовились», право выбора какой из двух буев нижнего знака огибать, 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 огибать 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 (огибаемый левым бортом), то фактически его можно рассматривать как единственный, здесь действуют те же правила, что и при установленном единственном бую 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 стартовой 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. По-



этому, если в последний момент вы вытравите спинакер-фал, то ваш отпущенный вперед спинакер не будет засчитан для финиша. Можно еще и штраф от ампаиров 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 можно 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 опытейшие 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 откладывайте же подготовку на потом — начинайте сразу, сейчас. И если сведения, изложенные в этой брошюре пригодятся, то значит автор выполнил свою задачу. ■

01 пн	Регата: Этап Кубка России , Таганрог Празднует День рождения: Евгений Калмыков (01.05.1965)
02 вт	Регата: Этап Кубка России , Таганрог
03 ср	Регата: Этап Кубка России , Таганрог Празднует День рождения: Сергей Яковин (03.05.1971)
04 чт	Регата: Этап Кубка России , Таганрог
05 пт	Регата: Этап Кубка России , Таганрог
06 сб	Регата: Этап Кубка России , Таганрог
07 вс	Регата: Этап Кубка России , Таганрог Празднует День рождения: Сергей Рей (07.05.1969)
08 пн	Регата: Этап Кубка России , Таганрог Празднует День рождения: Николай Корячкин (08.05.1956)
09 вт	
10 ср	Празднует День рождения: Анатолий Воценников (10.05.1964)
11 чт	Регата: Весенник Кубок Московской Ассоциации класса Финн , Московская область
12 пт	Регата: Весенник Кубок Московской Ассоциации класса Финн , Московская область
13 сб	Празднует День рождения: Евгений Кухтенков (13.05.1978)
14 вс	Празднует День рождения: Дмитрий Терешкин (14.05.1973)
15 пн	
16 вт	
17 ср	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)

18 чт	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)
19 пт	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)
20 сб	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция) Празднуют День рождения: Сергей Разумов (20.05.1955), Александр Новиков (20.05.1965)
21 вс	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)
22 пн	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)
23 вт	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)
24 ср	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)
25 чт	Регата: Чемпионат Мира Финн-Мастерс , Ля-Рошель (Франция)
26 пт	Празднуют День рождения: Олег Хоперский (26.05.1959), Игорь Фролов (26.05.1965), Алексей Ганженко (26.05.1974)
27 сб	Празднует День рождения: Балаш Хайду (27.05.1975)
28 вс	Регата: Международный Университетский Кубок , Московская область
29 пн	Регата: Международный Университетский Кубок , Московская область
30 вт	Регата: Международный Университетский Кубок , Московская область Празднует День рождения: Егор Терпигорьев (30.05.1990)
31 вт	Регата: Международный Университетский Кубок , Московская область

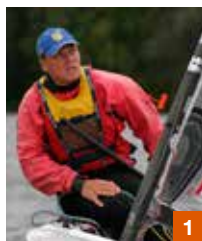


2013

ИЮНЬ



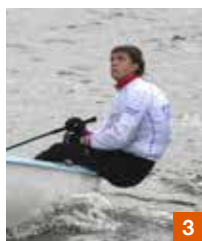
В июне **День рождения** празднуют



Олексий Борисов



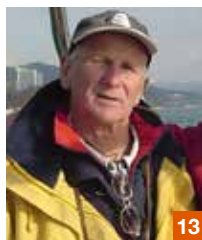
Константин Беспутин



Виктор Потапов



Дмитрий Ахраменко



Юрий Дегтярев



Алексей Наймушин



Николай Поляков



Александр Макогонов



Юрий Половинкин



Михаил Быков



Валерий Шевченко



Валерий Заковоротный



Виктор Максимов



Robert Deaves





Гонки флота с применением ампаиринга

МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА ПО ПРАВИЛАМ ПРИЛОЖЕНИЯ Q

(Версия: от 24 марта 2012г.)

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 рекомендуется, 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 несколькими 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 исправляйтесь 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 подавать 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/ампайр
Чемпионат мира в классе «470», 15.05.2012 г.*



Гонки флота обслуживаемые ампайрами

МЕДАЛЬНАЯ ГОНКА С ПРИМЕНЕНИЕМ ПРИЛОЖЕНИЯ Q

(ISAF Version: March 24, 2012)

СОВЕТЫ АМПАЙРАМ

Практические советы ампайрам предлагаются в дополнение к другим документам медальной гонки. Рекомендации разработаны применительно к условиям, когда гонку обслуживают три катера с двумя ампайрами 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 ампайров. В плане выбора позиции, ампайринг 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 ампайров назначается определенная зона наблюдения. Ампайры судят любые яхты, которые попадают в такую зону. Зоны обычно обозначают как «левая», «середина» и «правая». При «флотной» системе катер ампайров следует за определенными 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.
- Находитесь 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 медали, 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 участников 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, наблюдайте 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: «Ампайр 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 ампаи-

рами, 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 медальную 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 примет 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 монотипных 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 вышеперечисленных 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 В7.

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.



(с) 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 всё 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 её 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

(a) 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 (с) 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. Ампайр будет сигнализировать о решении следующим образом:

(a) 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». Ампайр окликом или сигналом укажет каждую такую яхту.

(c) Черный флаг с одним продолжительным звуковым сигналом означает: «Яхта дисквалифицирована». Ампайр окликом или сигналом укажет дисквалифицированную яхту.

Q3.2. (a) 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

(a) 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 ампайр требует этого,

ампайр может наказать её без протеста другой яхты. Ампайр 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 её 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 неправильное выполнение наказания, то первоначальное наказание отменяется.

Q4.2.

(a) 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 обогнёт или пройдёт 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, ампайр может дисквалифицировать её по пункту Q3.1(c).

Q4.3. Если ампайр 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 ампайра.

Q5.2. Яхта не может основывать апелляцию на предполагаемом неправильном действии, на бездействии или решении ампайра или протестового комитета. В правиле 66 третье предложение изменено: «Сторона, участвовавшая в рассмотрении, не может просить о повторном рассмотрении».

Q5.3. (a) Протесты и требования исправить результат не обязательно подавать в письменной форме.

(b) Протестовый комитет может получать показания 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. ■

01 сб	Регата: Международный Университетский Кубок , Московская область Празднует День рождения: Олексий Борисов (01.06.1983)
02 вс	Регата: Международный Университетский Кубок , Московская область
03 пн	Празднует День рождения: Виктор Потапов (03.06.1993)
04 вт	
05 ср	Празднует День рождения: Дмитрий Ахраменко (05.06.1970)
06 чт	Празднует День рождения: Борис Алферов (06.06.1964)
07 пт	
08 сб	
09 вс	
10 пн	Регата: Кубок Москвы в олимпийских классах , Московская область
11 вт	Регата: Кубок Москвы в олимпийских классах , Московская область Празднует День рождения: Константин Беспутин (11.06.1987)
12 ср	Регата: Кубок Москвы в олимпийских классах , Московская область
13 чт	Празднует День рождения: Юрий Дегтярев (13.06.1937)
14 пт	Празднуют День рождения: Алексей Наймушин (14.06.1965), Николай Поляков (14.06.1951)
15 сб	Празднует День рождения: Александр Макогонов (15.06.1964)
16 вс	
17 пн	

18 вт	
19 ср	Празднует День рождения: Юрий Половинкин (19.06.1949)
20 чт	
21 пт	Празднует День рождения: Михаил Быков (21.06.1961)
22 сб	Празднует День рождения: Валерий Шевченко (22.06.1972)
23 вс	
24 пн	Регата: Поволжская регата. Этап Кубка России , Куйбышевское водохранилище
25 вт	Регата: Поволжская регата. Этап Кубка России , Куйбышевское водохранилище
26 ср	Регата: Поволжская регата. Этап Кубка России , Куйбышевское водохранилище Празднует День рождения: Валерий Заковоротный (26.06.1945)
27 чт	Регата: Поволжская регата. Этап Кубка России , Куйбышевское водохранилище
28 пт	Регата: Поволжская регата. Этап Кубка России , Куйбышевское водохранилище Празднуют День рождения: Владимир Лаухтин (28.06.1946), Виктор Максимов (28.06.1956)
29 сб	Регата: Поволжская регата. Этап Кубка России , Куйбышевское водохранилище
30 вс	Регата: Поволжская регата. Этап Кубка России , Куйбышевское водохранилище Празднует День рождения: Robert Deaves (30.06.1967)



2013

ИЮЛЬ



В июле **День рождения** празднуют



Вячеслав Сивенков



Глеб Слободов



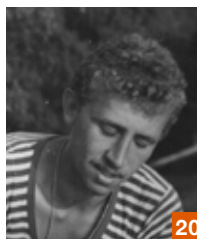
Иван Измestьев



Андрей Волошин



Вадим Механиков



Евгений Истомин



Андрей Билль



Леонид Чухров



Денис Карпак



Денис Котляров



Вадим Елисеев





Динамика паруса и мачты ШВЕРТБОТА «ФИНН»

Mikko Brummer (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.

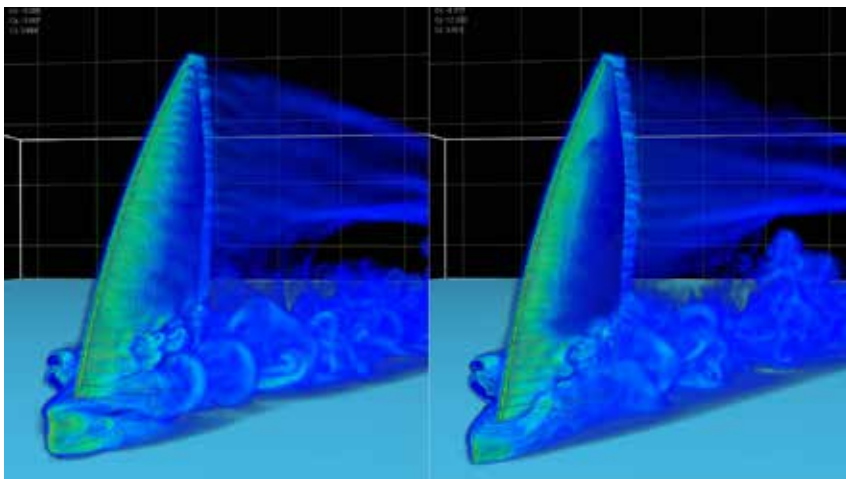
Основы динамики

Давайте рассмотрим динамику управления яхтой на волне, по прямой траектории, причем рулевой при этом не помогает лодке движением 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 наветренную сторону и несколько ослабевает. При закрытии задней шкаторины возникает риск выхода на запредельный 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 кур-





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.

су 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 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 гон-

щика через палубу и пяртнерс распространятся 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-х секунд, типичное время прохода гребня волны для «Финна». Таким образом, 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



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.





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 приподнимая 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 применяется 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 латы.

01 ПН	Регата: XVI Московская Международная традиционная парусная регата , Московская область Празднует День рождения: Вячеслав Сивенков (01.07.1991)
02 ВТ	Регата: XVI Московская Международная традиционная парусная регата , Московская область
03 СР	Регата: XVI Московская Международная традиционная парусная регата , Московская область
04 ЧТ	Регата: XVI Московская Международная традиционная парусная регата , Московская область
05 ПТ	Регата: XVI Московская Международная традиционная парусная регата , Московская область Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия)
06 СБ	Регата: XVI Московская Международная традиционная парусная регата , Московская область Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия)
07 ВС	Регата: XVI Московская Международная традиционная парусная регата , Московская область Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия)
08 ПН	Регата: Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия)
09 ВТ	Регата: Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия)
10 СР	Регата: Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия) Празднует День рождения: Глеб Слободов (10.07.1986)
11 ЧТ	Регата: Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия)
12 ПТ	Регата: Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия)
13 СБ	Регата: Silver Cup , Рива дель Гарда (Италия). Хрустальный Кубок Московской Ассоциации класса Финн. Этап Кубка России , МО Празднует День рождения: Иван Измestьев (13.07.1989)
14 ВС	Регата: Silver Cup. Чемпионат Мира среди юниоров , Рива дель Гарда (Италия) Хрустальный Кубок Московской Ассоциации класса Финн. Этап Кубка России , МО
15 ПН	
16 ВТ	Празднуют День рождения: Андрей Волошин (16.07.1965), Вадим Механиков (16.07.1965)
17 СР	

18 ЧТ	
19 ПТ	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия)
20 СБ	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия) Празднуют День рождения: Евгений Истомин (20.07.1950), Андрей Билль (20.07.1960)
21 ВС	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия)
22 ПН	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия)
23 ВТ	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия)
24 СР	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия) Празднует День рождения: Владимир Ермилов (24.07.1953)
25 ЧТ	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия)
26 ПТ	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия) Празднует День рождения: Денис Карпак (26.07.1986)
27 СБ	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия) Празднуют День рождения: Вадим Елисеев (27.07.1967), Денис Котляров (27.07.1995)
28 ВС	Регата: Чемпионат Европы , Варнемюнде (Германия)
29 ПН	
30 ВТ	Празднует День рождения: Леонид Чухров (30.07.1960)
31 СР	



2013

АВГУСТ



В августе **День рождения** празднуют



1

Максим Семерханов



4

Игорь Карпак



10

Денис Ключников



11

Валерий Гусенко



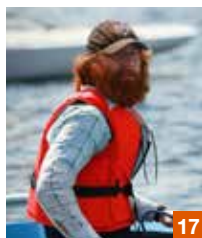
15

Владимир Володин



16

Виктор Сорокин



17

Валерий Крупенин



25

Анатолий Кудрицкий



27

Владимир Ударцев



27

Роман Ходькин



31

Константин Кляцкин





19 АВГУСТА ИСПОЛНЯЕТСЯ 75 ЛЕТ ВАЛЕНТИНУ ГРИГОРЬЕВИЧУ МАНКИНУ

Манкин Валентин Григорьевич — 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 мирах.

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 Сенсини (олимпийская чемпионка и чемпионка мира), братья Сибелло (чемпионы Европы в классе 49er), а также молодые Джулия Конти, Диего Негри, Андреа Трани, Габрио Дзандона. Валентину Манкину уже за 70, но он очень активен и работает с неугасаемым азартом, также поддерживая контакты и с Российскими финнистами.

Представляем Вашему вниманию отрывки из его биографии.

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 Валу 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 месяца, 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 Одес-



се 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 гонцики. 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 гонциков, особенно в классе «Финн», очень популярному 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 отработывал 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 преолимпийского 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 больший 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 соревнованиях. К тому же — удачных. Кувайде — трижды чемпион мира и победитель XVIII Олимпийских игр. Раудашль — чемпион мира и Европы. Демель — Европы.

Валентина же продолжали считать гонциком 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 гонцика. 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 успокаивался».

ваешься. 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 Сориа. 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: решил 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 разоружа-

лись, 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 придала 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, желательнее 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 непросто...

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 три — 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 Володией Витюковым занял второе место, проиграв 0,1 балла французу Троппелю. Но на чемпионате мира в Киброне они оказались только десятыми.

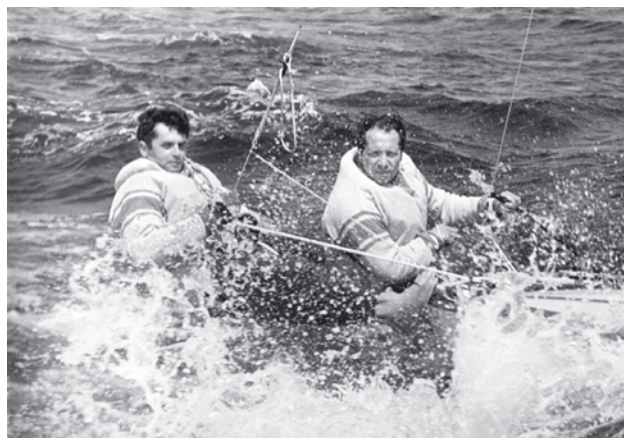
Следующий, 1971 год, как и прошлый, начался Кильской регатой. И снова — второе место. Только в экипаже был уже другой шкотовый — Евгений Калина, бывший рулевой «Летучего голландца». С Калиной они тоже продержались вместе только сезон. Евгений не хотел чувствовать себя только шкотовым. В олимпийский сезон 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: «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 нагнало; 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. Кон-



чилось 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», — 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 звание, 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 Акапулько, 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 иска-

ли 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 основной 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. ■

01 ЧТ	Празднует День рождения: Максим Семерханов (01.08.1975)	18 ВС	Регата: Открытый Чемпионат города Москвы, Пироговское водохранилище Празднует День рождения: Василий Безменов (18.08.1971)
02 ПТ	Регата: Открытый Чемпионат Московской области, Клязьминское водохранилище	19 ПН	Празднует День рождения: Валентин Манкин (19.08.1938)
03 Сб	Регата: Открытый Чемпионат Московской области, Клязьминское водохранилище Празднует День рождения: Наталия Меркулова (03.08.1966)	20 ВТ	День рождения Евгения Иванова (20.08.1957)
04 ВС	Регата: Открытый Чемпионат Московской области, Клязьминское водохранилище Празднует День рождения: Игорь Карпак (04.08.1961)	21 Ср	
05 Пн		22 ЧТ	
06 ВТ		23 ПТ	Регаты: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония) Кубок «Инфо-Лада», Тольятти
07 Ср		24 Сб	Регаты: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония) Кубок «Инфо-Лада», Тольятти
08 ЧТ		25 ВС	Регаты: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония) Кубок «Инфо-Лада», Тольятти Празднует День рождения: Анатолий Кудрицкий (25.08.1975)
09 ПТ		26 Пн	Регата: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония)
10 Сб	Регата: Открытый Чемпионат города Москвы, Пироговское водохранилище Празднует День рождения: Денис Ключников (10.08.1971)	27 ВТ	Регата: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония) Празднуют День рождения: Роман Ходыкин (27.08.1977), Владимир Ударцев (27.08.1968)
11 ВС	Регата: Открытый Чемпионат города Москвы, Пироговское водохранилище Празднует День рождения: Валерий Гусенко (11.08.1946)	28 Ср	Регата: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония)
12 Пн		29 ЧТ	Регата: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония)
13 ВТ		30 ПТ	Регата: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония)
14 Ср	Празднует День рождения: Александр Елисеев (14.08.1991)	31 Сб	Регата: Чемпионат Мира (Gold Cup), Таллин (Эстония) Празднует День рождения: Константин Кляцкин (31.08.1965)
15 ЧТ	Празднует День рождения: Владимир Володин (15.08.1947)		
16 ПТ	Празднует День рождения: Виктор Сорокин (16.08.1959)		
17 Сб	Регата: Открытый Чемпионат города Москвы, Пироговское водохранилище Празднует День рождения: Валерий Крупенин (17.08.1982)		



2013 Сентябрь





Валентин Данилов **1**



Дмитрий Малышев **5**



Константин Лашук **6**



Алексей Селиванов **19**



Сергей Коваленко **23**



Виктор Козлов **28**



Маргарита Заботина **28**



22 СЕНТЯБРЯ ЮРИЮ МИХАЙЛОВИЧУ ШАРАШКИНУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 75!

Юрий Шарашкин родился в 1938-м году в городе Пярну (Эстония), в 1963-м году окончил Таллинский Политехнический Институт, после чего поступил в аспирантуру Ленинградского института точной механики и оптики. В 1971-м году он защитил диссертацию кандидата технических наук. В парусный спорт Юрий пришел в 1952-м году, 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 г.).

Последние 20 лет 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 уже ориентируются на собственные знания и умения, чем 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 сегодня Юрий Шарашкин фактически является одним из главных носителей традиций, истории и культуры класса Финн, а также — в целом культуры мерителей, и нам всегда очень приятно с ним общаться и на него равняться!

Мы от всей души поздравляем Юрия Михайловича с юбилеем, желаем как можно дольше оставаться с нами! Представляем вашему вниманию выдержку из книги «Руководство мерителя», в создании которой юбиляр принимал непосредственное участие.





Контроль распределения массы в корпусе яхты

ТЕСТ ЛАМББОУЛИ



Н.4. 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 шверботах, 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 воз-

растающее 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.

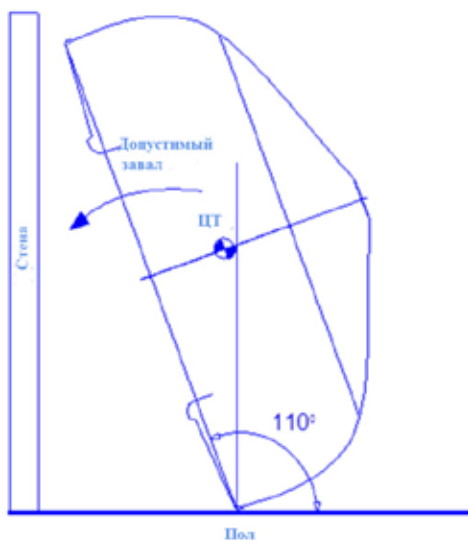


Рис. Н.4.1. Тест на балансирование сборки «корпус+палуба» «Инглинга».

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.

Н.4.1. Тест Лэмбоули 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 допускали 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», «Ворьен», «Торнадо», «Лехнер» и «Солинг», а также классы

Рис Н.4.2. Тест на допустимое положение ЦТ. ЦТ расположен в нос от λ_{Min} .

Шаблон для установки положения корпуса



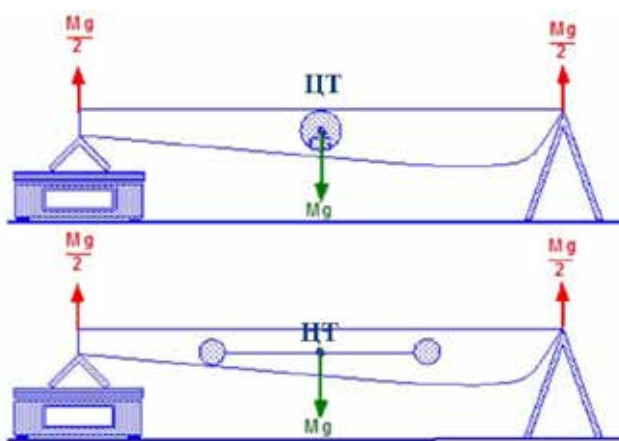


Рис. Н.4.1.1. Взвешивание кормы или носа корпуса не даст понятия о распределении массы.

в системе обмера IMS и даже R/C исследовали применимость тестов на качение, но в итоге решили отказаться от него.

Для случая статических измерений или линейного перемещения применим второй закон Ньютона в виде $F=M*a$, 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 $M*g$, как показано на рис. Н.4.1.1. для простейшего случая корпуса с центром тяжести точно посередине. Общеизвестным 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 $\Gamma=I*\alpha$, где Γ внешний вращательный момент силы, $I=M*r^2$ 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 3×3 . 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.

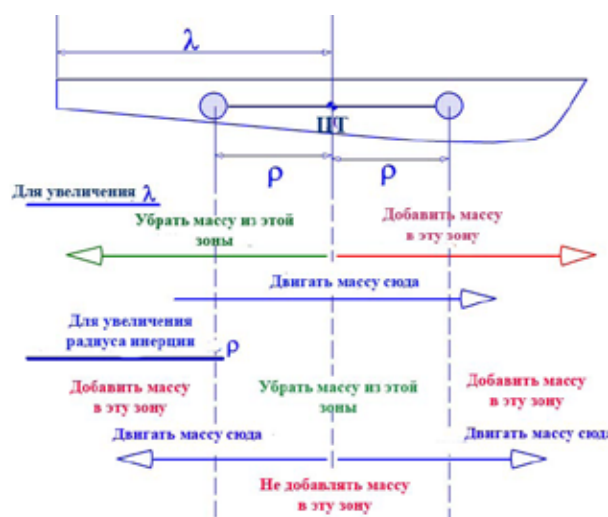


Рис. Н.4.1.2. Для анализа килевой качки корпус можно моделировать гантелью с двумя равными массами, расположенными на расстоянии ρ радиуса инерции в нос и в корму от центра тяжести ЦТ.

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

$$\rho = \sqrt{a \left(\frac{gT^2}{4\pi^2} - a \right)}$$

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).



Рис. Н.4.1.4. «Летучий Голландец» проходит тест Лэмбоули на Олимпийских Играх 1976 в присутствии Королевы Елизаветы II.

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 рас-

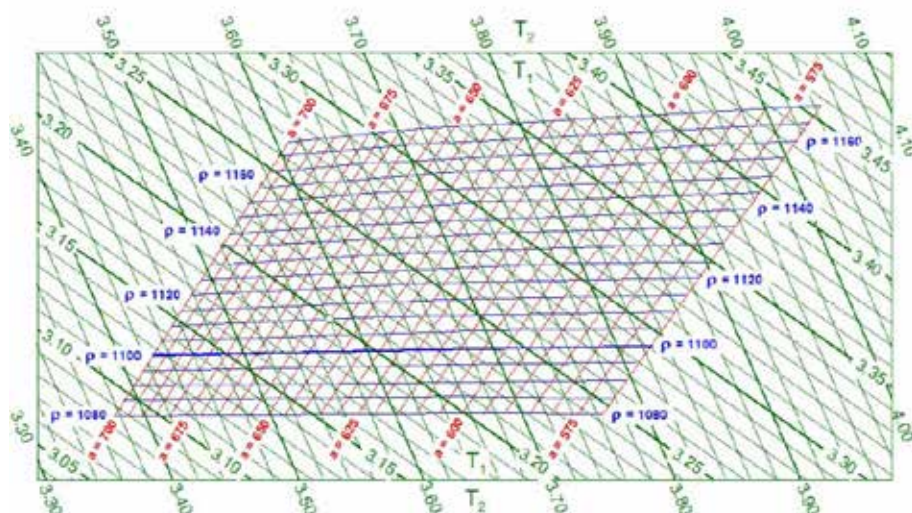


Рис. Н.4.1.3. Номограмма для «Финна» разработанная Гильбертом Лэмбоули для определения параметров « a » и « ρ » из периодов T_1 и T_2 , при условии $b=200,0$ мм

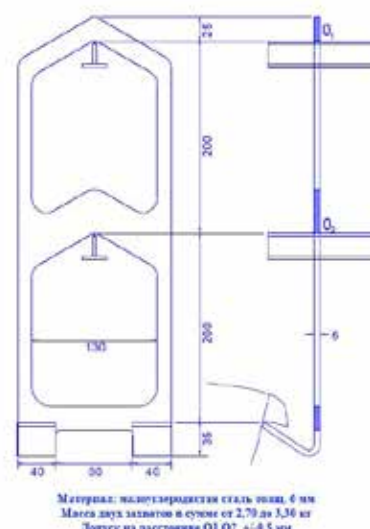


Рис. Н.4.2.1 (слева). Современная система для теста Лэмбоули швертбота «Финн». Показаны: пара выдвижных ножевых призматических опор, скобы-захваты для «Финна» с разнесением точек подвеса на 200 мм и фотоэлемент для фиксации процесса качаний.

Рис. Н.4.2.2 (справа). Скобы-захваты для класса «Финн» образца 2009 г. с разнесением точек подвеса на 200 мм. ИСАФ рекомендует их в качестве стандарта для всех классов

стояние «b» 200 мм. Опорные поверхности скоб из мягкой малоуглеродистой стали следует периодически осматривать и удалять риски надфилем. Ножевидные призмы, на которых висят скобы, сварены 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 изоленты легкую пластиковую шторку. Рядом со шторкой 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 отсче-

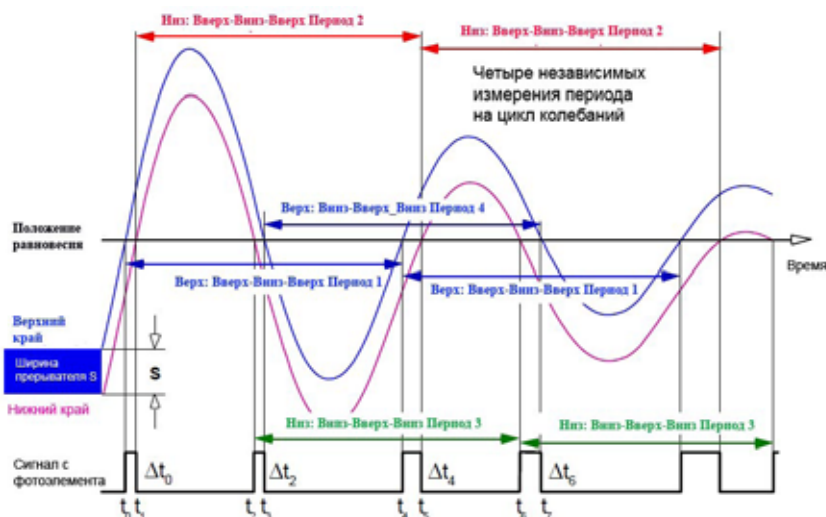


Рис. Н.4.2.3 Осциллограмма сигнала с фотоэлемента с прерывателем шириной S, отъюстированного так, что верхний край находится в нейтральном положении. Затухание амплитуды намеренно преувеличено для ясности, откуда становится понятно, что периоды два и три, фиксируемые по нижнему краю, не совсем точны. Амплитуда может быть пересчитана на основе длительности интервалов Δt .

та 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 помощью калькулятора, номограммы или программы компьютера.

Электронный секундомер в паре с триггером на фотозlemente 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 фотозlement 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 проводили в закрытом помещении. Правила класса «Финн» предписывают вывешивание корпуса на скобах-захватах на осях качания O_1 , O_2 и измерение периодов качаний T_1 и T_2 . Эти данные наносят на номограмму и получают значения «а» и «р» по кривым. Расстояние «λ» измеряют параллельно базовой линии от шпангоута 0 до оси O_1 . Если «λ» 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 O_1 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

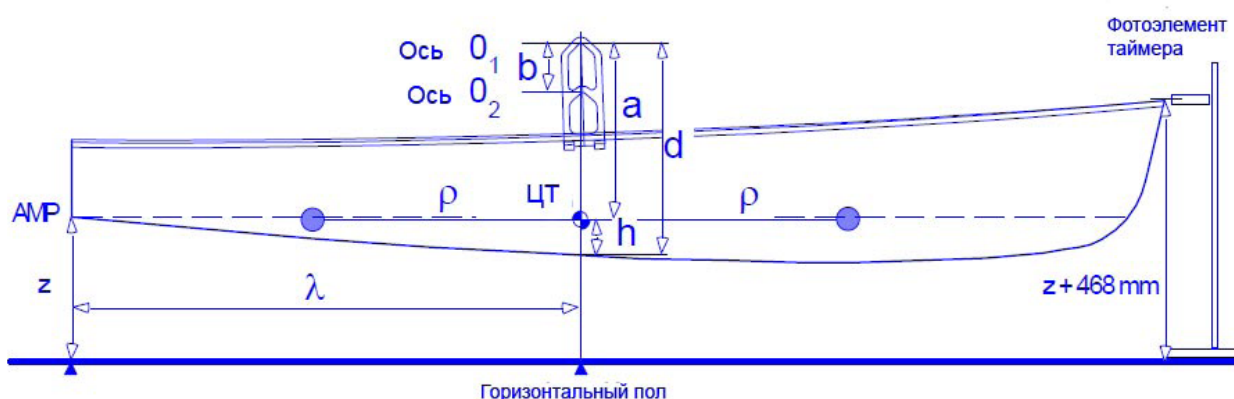
Источники ошибок

Калибровка таймера. Обычно электронные таймеры весьма точны, однако весьма полезно проверять 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.

Рис. Н.4.2.4 Тест Лэмбоули для класса «Финн». Измеряются периоды колебаний T_1 и T_2 относительно осей O_1 и O_2 . Находят положение ЦТ расчетом длины отрезка «а» и радиуса инерции «р». Величины отрезков «λ» и «d» позволяют рассчитать «h» — высоту ЦТ в корпусе.



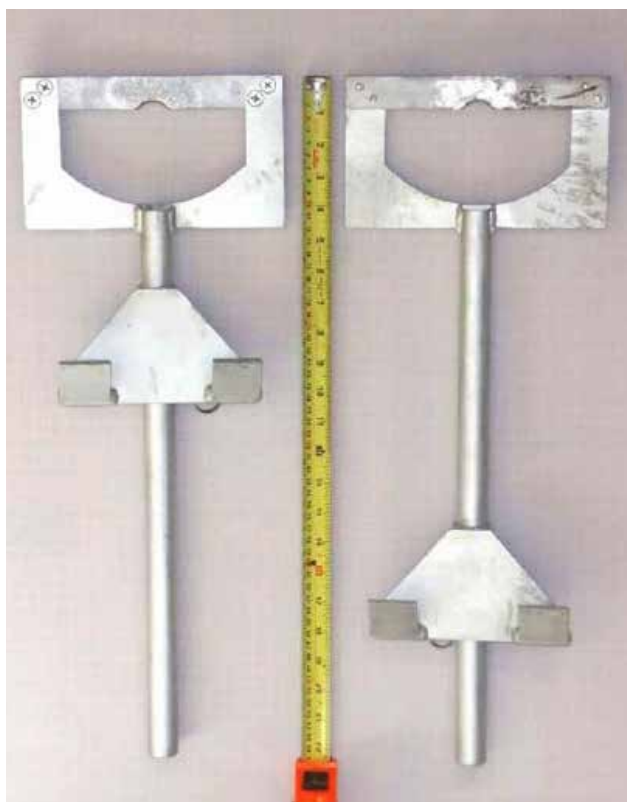


Рис. Н.4.2.5 Скобы-захваты для класса «Европа» в положении ось O1 (слева) и ось O2.

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 аналогичном 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 обмера 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 непоплярности, двойное дно и т.д.). При взвешива-

нии до начала регаты, лодка должна быть чистой и сухой. Если в течение регаты потребовался дополнительный обмер, лодка уже не будет сухой. В частности хорошо впитывают воду ремни открывания 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

$$M \cdot \rho^2 = \sum (m_i r_i^2 + m_n r_n^2),$$

его нельзя уменьшить добавлением массы m_n , то есть «Мокрый» $M_w \rho_w^2 >$ «Сухой» $M_d \rho_d^2$. Если происходит повторное взвешивание и качание проблемной лодки, то новый момент инерции никогда не будет меньше чем у изначально сухой лодки, даже если m_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 $I=M\rho^2+m r^2=140,36+5 \times 0,22^2=140,56$ кгм², т.е. больше, а радиус инерции будет

$\sqrt{I/(M+m)}=\sqrt{140,56/(116+5)}=1083,3$ мм, меньше допуска. Таким образом, потребуются 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 систематическая погрешность является константой и не создает проблем.

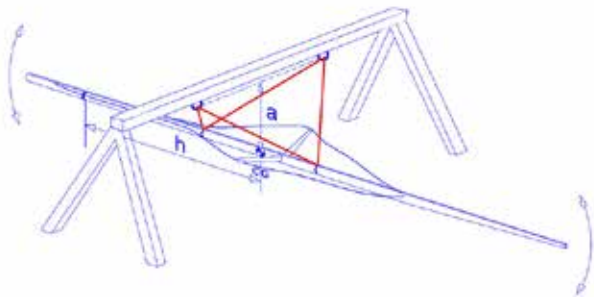


Рис. Н.4.9.1 Для измерения радиуса инерции мачты ее подвешивают горизонтально и перпендикулярно опертной балке с помощью легких нитей, пропущенных в петли. Измеряют расстояние «а» до ЦТ и период собственных колебаний Т.

Н.4.9 Лодка целиком в тесте на качение

Тест Лэмбоули на качение 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 те-

перь тело на гвозде, можно определить радиус инерции по расстоянию от точки подвеса до ЦТ и периоду свободных колебаний. После этого данные о положении ЦТ компонентов лодки относительно корпуса заносятся в таблицу вместе со значениями масс компонентов и радиусов инерции компонентов, позволяя рассчитать положение ЦТ лодки в сборе и ее момента инерции ■

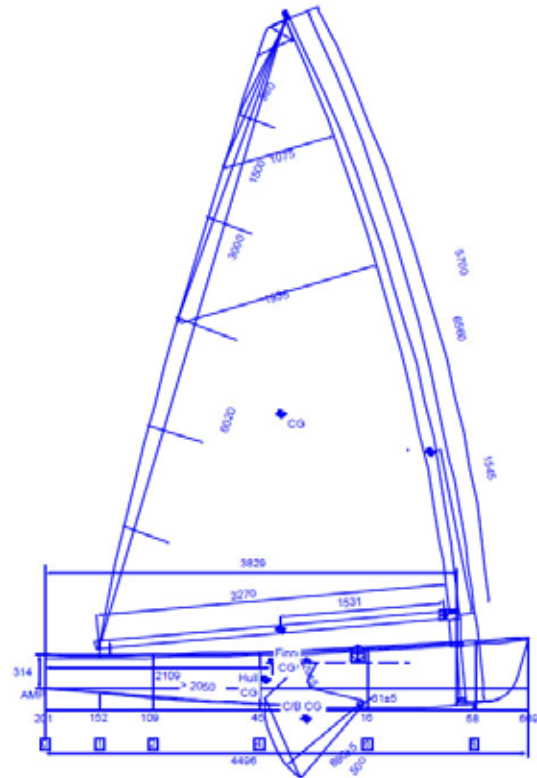


Рис. Н.4.9.2 Компоненты «Финна», с положением их ЦТ на остром курсе.

Таблица Н.4.9.1 Положения ЦТ, радиусы инерции и моменты инерции компонентов швертбота «Финн» на остром курсе

Наименование	Масса		Положение		Радиус инерции	Момент инерции		
	кг	%	х	у		I_0	$I_{ЦТ}$	$I_{ЦТ}$
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

01 ВС	Празднует День рождения: Валентин Данилов (01.09.1936)
02 ПН	
03 ВТ	
04 СР	
05 ЧТ	Празднует День рождения: Дмитрий Малышев (05.09.1968)
06 ПТ	Празднует День рождения: Константин Лашук (06.09.1987)
07 СБ	Празднует День рождения: Илья Денисенко (07.09.1965)
08 ВС	
09 ПН	
10 ВТ	
11 СР	
12 ЧТ	
13 ПТ	
14 СБ	
15 ВС	
16 ПН	Празднует День рождения: Валерий Бундюк (16.09.1960)
17 ВТ	Регата: Международная регата Open Russian , М.О.

18 СР	Регата: Международная регата Open Russian , М.О.
19 ЧТ	Регата: Международная регата Open Russian , М.О. Празднует День рождения: Алексей Селиванов (19.09.1987)
20 ПТ	Регата: Международная регата Open Russian , М.О.
21 СБ	Регата: Международная регата Open Russian , М.О.
22 ВС	Регата: Международная регата Open Russian , М.О. Празднует День рождения: Юрий Шарашкин (07.09.1965)
23 ПН	Празднует День рождения: Сергей Коваленко (23.09.1961)
24 ВТ	
25 СР	
26 ЧТ	
27 ПТ	
28 СБ	Празднуют День рождения: Маргарита Заботина (28.09.1955) Виктор Козлов (28.09.1934)
29 ВС	
30 ПН	

УТВЕРЖДАЮ
Президент ВФПС



Г.И. Шайдуко
«01» июня 2012 г.

УТВЕРЖДАЮ

Президент МОО «Ассоциация яхт класса
Финн»



В.П. Крайченко
«01» июня 2012 г.

УТВЕРЖДАЮ

Президент
Российского Студенческого
Спортивного Союза



О.В. Матыцин

«01» июня 2012 г.

МЕЖДУНАРОДНАЯ РЕГАТА «ОТКРЫТАЯ РОССИЯ» – OPEN RUSSIAN 2012

Открытый Чемпионат Российской Ассоциации Класса Финн

Этап Кубка России в классе «Финн»
Финал Кубка Андрея Балашова 2012 г.

Чемпионат России ФИНН-Мастерс
Чемпионат Российского Студенческого Спортивного Союза
по парусному спорту в классе «Финн»

ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИИ

г. Москва

28 августа – 03 сентября 2012 г.

1. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ.

Соревнование проводится с целью дальнейшего развития парусного спорта в Российской Федерации. Основными задачами являются:

- популяризация парусного спорта в Российской Федерации;
- повышение спортивного мастерства и определение сильнейших спортсменов в классе «Финн»;

- расширение спортивных внутрироссийских и международных связей среди спортсменов;
- расширение спортивных связей студенческой молодежи.

2. ОРГАНИЗАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЙ

Общее руководство организацией Соревнований осуществляют Министерство спорта,



туризма и молодежной политики Российской Федерации (далее — Минспорттуризм России), Всероссийская Федерация Парусного Sports (далее — ВФПС), Ассоциация яхт класса «Финн», Российский Студенческий Спортивный Союз.

Непосредственное проведение Соревнований возлагается на МОО «Ассоциация Яхт Клас-са Финн» и главную судейскую коллегию, состав которой согласован с Исполкомом ВФПС.

3. ПРАВИЛА.

3.1 Соревнование проводится по правилам в смысле определения, содержащегося в Правилах парусных гонок (ППГ — 09).

3.2 ППС — 2009 будут применяться с изменениями, изложенными в настоящем Положении и в гоночной инструкции.

3.3 Соревнование проводится в соответствии с Регламентом ВФПС «Система соревнований по парусному спорту на территории России», Действующими Правилами класса «Финн», Положением о межрегиональных и всероссийских официальных спортивных соревнованиях по парусному спорту на 2012 год Минспорттуризма России, Положением Кубка России в классе «Финн», Положением Кубка Андрея Балашова, настоящим Положением и Гоночной инструкции.

3.4 Правила 40 и 66 ППГ-09 будут изменены. Полностью тексты изменений будут приведены в Гоночной инструкции.

3.5 Медальная гонка будет проводиться в соответствии с Дополнением Q ППГ-09 (ISAF RRS-09 Addendum Q). Дополнение Q будет опубликовано на доске официальных объявлений вместе с Гоночной Инструкцией.

4. РЕКЛАМА

4.1 Яхты и их экипажи должны соответствовать требованиям правила 80 ППГ-09.

Яхты обязаны нести рекламу, выбранную и предоставленную проводящими организациями.

5. СРОКИ, МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ

Регата проводится на акватории Клязьминского водохранилища канала им. Москвы в период с 28 августа по 03 сентября 2012 года.

6. ПРОГРАММА СОРЕВНОВАНИЙ

28 августа, 11.00-17.00, регистрация участников, выдача арендованных яхт.

17-30, открытие соревнований.

29 августа-01 сентября

10.55, сигнал «предупреждение» для первого старта гоночного дня.

2 сентября 11.55, сигнал «предупреждение» для старта медальной гонки.

16.00, церемония награждения, закрытия соревнования

3 сентября отъезд участников соревнований

Предполагается проведение 12 гонок флота и 1 медальной гонки;

7. УЧАСТНИКИ РЕГАТЫ, УСЛОВИЯ ДОПУСКА.

7.1 К участию в соревнованиях допускаются только члены ВФПС и члены МОО «Ассоциация яхт класса Финн» (для граждан РФ), а также юноши и девушки моложе 18 лет и граждане других государств.

Примечание: минимальный членский взнос в МОО «Ассоциация яхт класса Финн» составляет 1500 рублей. Данные средства идут на оплату членства участника в Международной Ассоциации яхт класса Финн и оплату членского взноса МОО «Ассоциация яхт класса Финн» в ВФПС.

7.2 К участию в Чемпионате России Финн — Мастерс допускаются спортсмены 1972 года рождения и старше.

7.3 К участию в Чемпионате Российского Студенческого Спортивного Союза по парусному спорту в классе «Финн» допускаются:

- студенты и аспиранты дневной формы обучения образовательных учреждений высшего профессионального образования;
- выпускники высших учебных заведений, получившие диплом об образовании государственного образца в 2012 году;
- Возраст участников не должен превышать 27 лет на 1 января текущего года;
- К участию в командных Соревнованиях допускаются команды вузов Российской Федерации. Состав сборной команды вуза максимум 6 спортсменов, 2 тренера, 1 руководитель

7.4 Все спортсмены и яхты должны быть застрахованы в соответствии с действующим Положением ВФПС о страховании.

7.5 Рулевые, кроме зарубежных спортсменов, 19 лет и старше должны иметь спортивный разряд не ниже первого, моложе 19 лет — не ниже первого юношеского, а так же удостоверения яхтенного рулевого не ниже 2-го класса.

7.6 Участники моложе 18 лет допускаются к участию в соревнованиях только при наличии представителя и медицинского допуска в зачетной книжке и заявке.

8. РЕГИСТРАЦИЯ

Регистрация участников соревнований производится в ГБОУ ДОД СЧ «СДЮСШОР «Хлеб-

никово» 28 августа с 11-00 до 17-00 и 29 августа с 9-00 до 9-30.

Спортсмены при регистрации представляют следующие документы:

- заявка по форме, указанной в Приложении 1 к ППС — 2009;
- паспорт (свидетельство о рождении),
- удостоверение на право управления яхтой
- подтверждение членства в ВФПС,
- Подтверждение членства в МОО «Ассоциация яхт класса Финн»
- подтверждение спортивной квалификации (классификационную книжку/удостоверение),
- оригинал договора о страховании от несчастных случаев
- Для спортсменов, участвующих на собственных яхтах — действительное мерителное свидетельство или сертификат, свидетельство о регистрации парусной яхты реестре ВФПС, ГИМС и/или Минтранса (судовой билет) и страховой полис «Ответственность перед третьими лицами», оформленный в соответствии с действующим Положением ВФПС о страховании.
- Дополнительно для участия в Чемпионате Российского Студенческого Спортивного Союза по парусному спорту в классе «Финн» должны быть предоставлены следующие документы:
 - ✓ заявка от вуза по форме согласно Приложению № 1;
 - ✓ студенческий билет или зачетная книжка (с отметкой дневного отделения), или заверенная копия диплома об окончании вуза в 2012 году;
 - ✓ квитанция об оплате членского взноса РССС за 2012 год.

Допускается электронная регистрация. Спортсмены, зарегистрированные в МОО «Ассоциация яхт класса Финн» и направившие до начала соревнований по электронной почте на адрес finn@moscow-finnclass.ru копии всех вышеуказанных документов, при регистрации предъявляют только подписанную заявку на участие.

9. СТАРТОВЫЙ ВЗНОС.

- Для спортсменов 1990 г.р. и старше — стартовый взнос 3000 руб.
- Спортсмены 1991 г.р. и младше допускаются без стартового взноса.

10. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ЯХТ УЧАСТНИКАМ СОРЕВНОВАНИЙ

- Спортсмены имеют возможность получить в аренду полностью вооруженную яхту

в комплекте с мачтой за исключением паруса. Яхта выдается под депозит 10000 рублей, с учетом дней сдачи и приема яхт стоимость аренды для участников соревнований на время регаты составит 6000 рублей. Для тех участников, кто желает получить яхты заранее, дополнительные дни аренды исчисляются из расчета 1500 рублей в день. Для спортсменов 1991 г.р. и младше яхты предоставляются бесплатно под депозит 10000 рублей.

- Все спортсмены без исключения должны иметь собственные индивидуальные спасательные средства.

11. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

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

12. ПОДСЧЕТ РЕЗУЛЬТАТОВ.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ.

12.1 Соревнования личные.

12.2 Положение спортсменов в итоговом рейтинге в абсолютном зачете определяются согласно приложению А ППГ-09;

12.3 При проведении от 5 до 8 гонок, очки яхты в серии будут равны сумме очков, набранных ей в гонках, без одного худшего результата.

12.4 При проведении 9 и более гонок, очки яхты в серии будут равны сумме очков, набранных ей в гонках, без двух худших результатов.

12.5 Должно быть проведено не менее 5 гонок, чтобы соревнование считалось состоявшимся;

12.6 В случае проведения менее 5 гонок флота в период с 28 августа по 01 сентября, 02 сентября вместо медальной гонки проводятся гонки флота.

12.7 К участию в медальной гонке допускаются первые 10 спортсменов согласно рейтингу на 09:00 2 сентября.

12.8 Очки, полученные в медальной гонке рассчитываются по линейной системе с коэффициентом 2,0 от занятого в медальной гонке места. При этом Медальная гонка не может считаться как худший результат при расчете места в итоговом рейтинге регаты.

12.9 Для спортсменов, занимавших место с 11-го и дальше, в случае проведения медаль-



ной гонки определение места в итоговом рейтинге начинается с 11-го места.

12.10 Дополнительно к абсолютному зачету будет также зачет по следующим категориям:

- Юниоры (1991-1998 гг.рождения)
- Мастерс (1972-1963 гг.рождения)
- Гранд-Мастерс (1962-1953 гг.рождения.)
- Гранд-Гранд-Мастерс (1952 г.р. и старше)
- Чемпионат РССС по парусному спорту в классе «Финн».

При этом место каждого спортсмена в его группе определяется по его положению в итоговой таблице абсолютного зачета Открытого Чемпионата Российской Ассоциации Класса Финн Open Russian 2012.

13. НАГРАЖДЕНИЕ ПРИЗЕРОВ И ПОБЕДИТЕЛЕЙ.

13.1 Победители и призёры в каждой категории награждаются памятными грамотами, медалями и призами.

13.2 Призеры Кубка Андрея Балашова в абсолютном зачете награждаются памятными дипломами, а победитель — переходящим призом.

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

14. ФИНАНСИРОВАНИЕ

Расходы по командированию участников Соревнований (проезд, суточные в пути, питание, проживание в дни соревнований и страхование) обеспечивают командирующие организации.

15. КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ

15.1 Участники соревнований должны подчиняться разумным требованиям лиц, выполняющих официальные функции, включая присутствие на официальных мероприяти-

ях, общение со спонсорами соревнования, и не должны вести себя таким образом, чтобы нарушать общепринятые нормы поведения, а также соблюдать правила нахождения на территории ГБОУ ДОД СН «СДЮСШОР «Хлебниково».

15.2 Требования к экипировке

- На всех официальных мероприятиях с момента регистрации и до отъезда все участники и тренеры обязаны быть в форме клуба или команды.
- Всем участникам, тренерам, представителям и группам поддержки команд не разрешается находиться без одежды на территории гоночной деревни, спортивных дистанциях и площадках.

15.3 За нарушение пункта 15 команда наказывается штрафом, вплоть до дисквалификации. Мера наказания будет описана в Гоночной инструкции.

16. КОНТАКТЫ.

Официальный сайт регаты: www.finnclass.ru.

Контактные телефоны: +7 499 641-00-55,
+7 985 773-31-03

Электронный адрес: finn@moscow-finnclass.ru

Данное Положение является официальным приглашением на соревнования МЕЖДУНАРОДНАЯ РЕГАТА «ОТКРЫТАЯ РОССИЯ» — OPEN RUSSIAN 2012, в том числе на:

- Открытый Чемпионат Российской Ассоциации Класса Финн
- Чемпионат России ФИНН-Мастерс,
- Чемпионат РССС по парусному спорту в классе «Финн».

Оргкомитет

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ, ПЕРВЕНСТВО РОССИИ В КЛАССЕ «ФИНН»

Пироговское вдхр., 14.09.2008 – 20.09.2008

Официальные результаты, класс «Финн»

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



ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ В КЛАССЕ «ФИНН» 2009 г.

г. Москва, 21.09.2009 – 27.09.2009

Официальные результаты, класс «Финн»



№	Парус №	Участник (ФИО)	Г.р.	Рзр	Гонка 1	Гонка 2	Гонка 3	Гонка 4	Гонка 5	Гонка 6	Гонка 7	Гонка 8	Гонка 9	Гонка 10	Гонка 11	Medal race	Очки	Место
					Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки		
1	RUS 9	Скорняков Эдуард	1980	МСМК	1 1,0	1 1,0	1 1,0	1 1,0	(2) (2,0)	1 1,0	2 2,0	(dnf) (61,0)	1 1,0	1 1,0	dnf 0,0	2 4,0	13,0	1
2	RUS 141	Петров Дмитрий	1973	МС	4 4,0	4 4,0	3 3,0	5 5,0	(10) (10,0)	5 5,0	3 3,0	(34) (34,0)	6 6,0	9 9,0	dnf 0,0	3 6,0	45,0	2
3	RUS 14	Терешкин Дмитрий	1973	МСМК	2 2,0	(11) (11,0)	9 9,0	2 2,0	4 4,0	3 3,0	6 6,0	(25) (25,0)	5 5,0	3 3,0	dnf 0,0	6 12,0	46,0	3
4	RUS 77	Хорошилов Игорь	1962	МС	12 12,0	2 2,0	8 8,0	11 11,0	(16) (16,0)	2 2,0	1 1,0	11 11,0	(14) (14,0)	5 5,0	dnf 0,0	1 2,0	54,0	4
5	RUS 707	Ларионов Егор	1989	МС	7 7,0	3 3,0	4 4,0	4 4,0	7 7,0	8 8,0	(20) (20,0)	9 9,0	10 10,0	(18) (18,0)	dnf 0,0	4 8,0	60,0	5
6	RUS 1	Селиванов Алексей	1987	МС	6 6,0	12 12,0	7 7,0	6 6,0	(ocs) (61,0)	4 4,0	18 18,0	5 5,0	3 3,0	(21) (21,0)	dnf 0,0	5 10,0	71,0	6
7	RUS 777	Филиппов Виктор	1991	КМС	(19) (19,0)	10 10,0	12 12,0	(18) (18,0)	11 11,0	15 15,0	5 5,0	1 1,0	2 2,0	10 10,0	dnf 0,0	7 14,0	80,0	7
8	RUS 496	Измestьев Иван	1989	МС	15 15,0	5 5,0	13 13,0	(19) (19,0)	9 9,0	6 6,0	9 9,0	(21) (21,0)	4 4,0	7 7,0	dnf 0,0	9 18,0	86,0	8
9	RUS 16	Худяков Олег	1970	МС	5 5,0	15 15,0	11 11,0	8 8,0	3 3,0	11 11,0	(dsq) (61,0)	(24) (24,0)	16 16,0	14 14,0	dnf 0,0	10 20,0	103,0	9
10	RUS 91	Сивенков Вячеслав	1991	КМС	17 17,0	9 9,0	5 5,0	9 9,0	8 8,0	(ocs) (61,0)	(23) (23,0)	4 4,0	18 18,0	19 19,0	dnf 0,0	8 16,0	105,0	10
11	USA 74	Спраг Генри	1945		9 9,0	8 8,0	18 18,0	3 3,0	1 1,0	16 16,0	(bfd) (61,0)	(dnc) (61,0)	30 30,0	8 8,0	2 2,0		95,0	11
12	RUS 892	Беспутин Константин	1987	МС	3 3,0	(18) (18,0)	6 6,0	10 10,0	5 5,0	7 7,0	4 4,0	2 2,0	dne 61,0	(17) (17,0)	5 5,0		103,0	12
13	RUS 21	Бутенко Владимир	1962	2ю	20 20,0	14 14,0	(32) (32,0)	13 13,0	(23) (23,0)	9 9,0	11 11,0	20 20,0	12 12,0	4 4,0	9 9,0		112,0	13
14	RUS 41	Деникаев Феликс	1962	МС	8 8,0	(36) (36,0)	16 16,0	16 16,0	6 6,0	21 21,0	15 15,0	(26) (26,0)	9 9,0	11 11,0	19 19,0		121,0	14
15	RUS 57	Терпигоров Егор	1990	КМС	10 10,0	7 7,0	2 2,0	12 12,0	(13) (13,0)	12 12,0	8 8,0	12 12,0	dne 61,0	2 2,0	(ocs) (61,0)		126,0	15
16	RUS 17	Кравченко Василий	1972	МС	22 22,0	6 6,0	(31) (31,0)	20 20,0	17 17,0	13 13,0	24 24,0	15 15,0	8 8,0	6 6,0	(30) (30,0)		131,0	16
17	RUS 34	Банько Александр	1966	МС	23 23,0	(26) (26,0)	17 17,0	21 21,0	12 12,0	10 10,0	7 7,0	(30) (30,0)	11 11,0	16 16,0	24 24,0		141,0	17
18	RUS 12	Николаев Александр	1958	МСМК	24 24,0	20 20,0	23 23,0	17 17,0	19 19,0	20 20,0	14 14,0	8 8,0	15 15,0	(36) (36,0)	(29) (29,0)		160,0	18
19	RUS 171	Кравченко Александр	1976	КМС	35 35,0	19 19,0	15 15,0	15 15,0	14 14,0	14 14,0	19 19,0	28 28,0	(38) (38,0)	(bfd) (61,0)	6 6,0		165,0	19
20	RUS 8	Марчевский Алексей	1968	МС	16 16,0	13 13,0	19 19,0	7 7,0	(ocs) (61,0)	18 18,0	rdg(a) 24,3	(dsq) (61,0)	25 25,0	44 44,0	3 3,0		169,3	20
21	RUS 23	Цветков Вадим	1991	КМС	(28) (28,0)	17 17,0	28 28,0	14 14,0	(29) (29,0)	25 25,0	27 27,0	10 10,0	28 28,0	12 12,0	11 11,0		172,0	21
22	RUS 3	Боровяк Алексей	1958	МС	13 13,0	23 23,0	14 14,0	33 33,0	(34) (34,0)	24 24,0	25 25,0	22 22,0	(46) (46,0)	13 13,0	14 14,0		181,0	22
23	RUS 5	Заботин Сергей	1956	МС	18 18,0	21 21,0	10 10,0	(37) (37,0)	22 22,0	31 31,0	(40) (40,0)	16 16,0	22 22,0	28 28,0	16 16,0		184,0	23
24	RUS 81	Морозов Евгений	1983	КМС	11 11,0	33 33,0	(36) (36,0)	27 27,0	18 18,0	19 19,0	10 10,0	17 17,0	32 32,0	27 27,0	(ocs) (61,0)		194,0	24

25	RUS 6	Кистанов Аркадий	1994	KMC	29 29,0	(48) (48,0)	24 24,0	30 30,0	24 24,0	30 30,0	12 12,0	7 7,0	(33) (33,0)	32 32,0	7 7,0		195,0	25
26	RUS 51	Петрига Михаил	1957	MCMK	27 27,0	16 16,0	33 33,0	23 23,0	27 27,0	27 27,0	26 26,0	32 32,0	(36) (36,0)	(40) (40,0)	10 10,0		221,0	26
27	RUS 6-н	Лауштин Александр	1971	MC	26 26,0	(ocs) (61,0)	35 35,0	29 29,0	15 15,0	23 23,0	21 21,0	(dsq) (61,0)	29 29,0	29 29,0	15 15,0		222,0	27
28	RUS 10	Кудрицкий Анатолий	1975	KMC	32 32,0	34 34,0	26 26,0	24 24,0	30 30,0	(47) (47,0)	17 17,0	(36) (36,0)	26 26,0	20 20,0	17 17,0		226,0	28
29	RUS 2	Балашов Андрей	1946	ЗМС	42 42,0	30 30,0	(ocs) (61,0)	25 25,0	42 42,0	26 26,0	(dsq) (61,0)	3 3,0	7 7,0	23 23,0	35 35,0		233,0	29
30	RUS 4	Потапов Яков	1973	KMC	34 34,0	28 28,0	34 34,0	26 26,0	(35) (35,0)	28 28,0	28 28,0	19 19,0	23 23,0	(42) (42,0)	13 13,0		233,0	30
31	RUS 701	Яницкий Андрей	1991	MC	(41) (41,0)	38 38,0	(44) (44,0)	34 34,0	28 28,0	22 22,0	33 33,0	6 6,0	17 17,0	25 25,0	36 36,0		239,0	31
32	RUS 96	Лактионов Николай	1986	KMC	14 14,0	27 27,0	25 25,0	(dnc) (61,0)	(dnc) (61,0)	dnc 61,0	13 13,0	38 38,0	13 13,0	31 31,0	18 18,0		240,0	32
33	RUS 55	Гурин Максим	1988	KMC	31 31,0	44 44,0	(45) (45,0)	22 22,0	21 21,0	(ocs) (61,0)	43 43,0	29 29,0	41 41,0	15 15,0	1 1,0		247,0	33
34	RUS 71	Кляйман Леонид	1963	KMC	38 38,0	24 24,0	22 22,0	(40) (40,0)	(39) (39,0)	29 29,0	36 36,0	23 23,0	21 21,0	26 26,0	32 32,0		251,0	34
35	EST 151	Корячкин Николай	1956	MCMK	21 21,0	35 35,0	30 30,0	(46) (46,0)	26 26,0	(41) (41,0)	39 39,0	27 27,0	27 27,0	24 24,0	33 33,0		262,0	35
36	RUS 111	Механиков Вадим	1965	MC	25 25,0	31 31,0	20 20,0	28 28,0	25 25,0	17 17,0	29 29,0	47 47,0	(dnc) (61,0)	(dnc) (61,0)	dnc 61,0		283,0	36
37	RUS 35	Кляцкин Константин	1965	KMC	47 47,0	(53) (53,0)	21 21,0	(50) (50,0)	32 32,0	38 38,0	42 42,0	43 43,0	37 37,0	22 22,0	8 8,0		290,0	37
38	RUS 27	Котляров Денис	1995	1	(46) (46,0)	29 29,0	46 46,0	43 43,0	33 33,0	(dnf) (61,0)	16 16,0	35 35,0	35 35,0	33 33,0	23 23,0		293,0	38
39	RUS 333	Потапов Виктор	1993	KMC	(ocs) (61,0)	(dnc) (61,0)	dnc 61,0	36 36,0	50 50,0	39 39,0	22 22,0	13 13,0	40 40,0	37 37,0	4 4,0		302,0	39
40	RUS 44	Рожков Игорь	1975	KMC	36 36,0	40 40,0	37 37,0	39 39,0	(44) (44,0)	33 33,0	38 38,0	33 33,0	(48) (48,0)	30 30,0	20 20,0		306,0	40
41	RUS 101	Чирков Аркадий	1958	1	43 43,0	25 25,0	38 38,0	42 42,0	(51) (51,0)	40 40,0	30 30,0	31 31,0	(45) (45,0)	41 41,0	25 25,0		315,0	41
42	LTU 1411	Овчинников Валерий	1964	MC	39 39,0	22 22,0	(51) (51,0)	35 35,0	38 38,0	36 36,0	(55) (55,0)	42 42,0	47 47,0	51 51,0	12 12,0		322,0	42
43	RUS 1111	Ковалев Николай	1952	MC	(52) (52,0)	37 37,0	41 41,0	(dnc) (61,0)	20 20,0	35 35,0	47 47,0	40 40,0	31 31,0	52 52,0	22 22,0		325,0	43
44	RUS 7	Новиков Александр	1965	MC	45 45,0	45 45,0	40 40,0	44 44,0	36 36,0	37 37,0	(51) (51,0)	(48) (48,0)	20 20,0	34 34,0	31 31,0		332,0	44
45	RUS 18	Маханек Ян	1967	KMC	48 48,0	(51) (51,0)	29 29,0	32 32,0	46 46,0	42 42,0	45 45,0	51 51,0	24 24,0	(bfd) (61,0)	26 26,0		343,0	45
46	RUS 58	Шутовский Александр	1958	MC	33 33,0	46 46,0	27 27,0	(dnc) (61,0)	(dnc) (61,0)	dnc 61,0	53 53,0	14 14,0	53 53,0	38 38,0	21 21,0		346,0	46
47	RUS 28	Козлов Виктор	1934	MC	40 40,0	43 43,0	48 48,0	47 47,0	48 48,0	(dnc) (61,0)	31 31,0	49 49,0	19 19,0	45 45,0	(ocs) (61,0)		370,0	47
48	RUS 22	Максимов Виктор	1956	MC	50 50,0	41 41,0	43 43,0	48 48,0	52 52,0	(dnf) (61,0)	41 41,0	18 18,0	39 39,0	39 39,0	(dnc) (61,0)		371,0	48
49	RUS 90	Наймушин Алексей	1965	1	(54) (54,0)	(54) (54,0)	42 42,0	45 45,0	37 37,0	46 46,0	52 52,0	45 45,0	34 34,0	48 48,0	28 28,0		377,0	49
50	RUS 72	Котляров Роман	1972	KMC	30 30,0	39 39,0	47 47,0	41 41,0	43 43,0	32 32,0	37 37,0	52 52,0	(dnc) (61,0)	(dnc) (61,0)	dnc 61,0		382,0	50
51	RUS 3333	Корчагин Михаил	1964	KMC	44 44,0	42 42,0	(54) (54,0)	(51) (51,0)	41 41,0	44 44,0	48 48,0	46 46,0	42 42,0	50 50,0	34 34,0		391,0	51
52	RUS 95	Ударцев Владимир	1968	1	49 49,0	47 47,0	(55) (55,0)	49 49,0	47 47,0	48 48,0	35 35,0	(55) (55,0)	44 44,0	46 46,0	27 27,0		392,0	52
53	RUS 69	Харитонов Денис	1965	MC	57 57,0	52 52,0	49 49,0	31 31,0	31 31,0	(dnf) (61,0)	49 49,0	44 44,0	43 43,0	43 43,0	(ocs) (61,0)		399,0	53
54	RUS 19	Святов Иван	1989	KMC	55 55,0	32 32,0	(56) (56,0)	54 54,0	45 45,0	34 34,0	50 50,0	37 37,0	50 50,0	49 49,0	(dnc) (61,0)		406,0	54
55	RUS 117	Байдаков Валерий	1976	1	51 51,0	49 49,0	(52) (52,0)	(52) (52,0)	49 49,0	43 43,0	34 34,0	50 50,0	49 49,0	47 47,0	38 38,0		410,0	55
56	RUS 15	Заковоротный Валерий	1945	MCMK	(58) (58,0)	55 55,0	53 53,0	(ocs) (61,0)	53 53,0	45 45,0	46 46,0	41 41,0	51 51,0	35 35,0	37 37,0		416,0	56
57	RUS 63	Марук Александр	1970	MC	37 37,0	56 56,0	39 39,0	38 38,0	40 40,0	49 49,0	44 44,0	53 53,0	(dnc) (61,0)	(dnc) (61,0)	dnc 61,0		417,0	57
58	RUS 11	Данилов Валентин	1936	MC	53 53,0	50 50,0	50 50,0	53 53,0	(54) (54,0)	51 51,0	32 32,0	39 39,0	52 52,0	53 53,0	(ocs) (61,0)		433,0	58
59	RUS 67	Иванов Евгений	1957	MC	56 56,0	57 57,0	57 57,0	55 55,0	55 55,0	50 50,0	54 54,0	54 54,0	(dnc) (61,0)	(dnc) (61,0)	39 39,0		477,0	59
60	RUS 68	Малышев Дмитрий	1968	1	(dnf) (61,0)	(dnc) (61,0)	dnc 61,0	dnf 61,0	dns 61,0	dnc 61,0	dnc 61,0	dnc 61,0	dnc 61,0	dnc 61,0	dnc 61,0		549,0	60

**ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН», OPEN RUSSIAN 2010
ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ФИНН-МАСТЕРС. ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ МОСКВЫ.**

Пироговский рукав Клязьминского водохранилища, 06.09.2010 – 11.09.2010

Официальные результаты, класс «Финн»

№	Парус №	Участник (ФИО)	Дата рождения	Рзр	Гонки						Очки	Место
					гн.1	гн.2	гн.3	гн.4	гн.5	гн.6		
1	RUS 6	Кистанов Аркадий	01.04.1994	мс	1	(dsq)	5	2	5	2	17,0	1
2	RUS 73	Рожков Виталий	27.02.1985	МС	3	(17)	11	15	2	1	33,0	2
3	RUS 161	Кулюкин Александр	09.02.1973	кМС	(21)	1	7	9	7	5	34,0	3
4	RUS 44	Филиппов Виктор	11.12.1991	кМС	(30)	5	17	1	4	6	39,0	4
5	RUS 77	Хорошилов Игорь	27.10.1962	МС	8	8	18	(bfd)	1	3	41,0	5
6	RUS 14	Терешкин Дмитрий	14.05.1973	мсмк	5	(23)	6	14	3	7	42,0	6
7	RUS 17	Кравченко Василий	20.10.1972	МС	15	11	9	4	(22)	4	47,0	7
8	RUS 91	Сивенков Вячеслав	30.05.1990	КМС	18	2	(20)	3	15	9	56,0	8
9	RUS 16	Худяков Олег	21.10.1970	МС	9	16	15	(17)	9	8	65,0	9
10	RUS 5	Заботин Сергей	06.03.1956	мс	10	10	(28)	16	14	10	70,0	10
11	RUS 57	Терпигоров Егор	30.05.1990	КМС	2	(dnf)	8	32	10		52,0	11
12	RUS 278	Марчевский Алексей	25.12.1968	МС	25	9	2	20	(38)		56,0	12
13	RUS 411	Яницкий Андрей	04.10.1991	МС	(26)	14	21	11	11		57,0	13
14	RUS 31	Фролов Игорь	25.05.1965	мс	19	19	4	(22)	16		58,0	14
15	RUS 41	Деникаев Феликс	10.04.1962	МС	12	31	(bfd)	7	8		58,0	15
16	RUS 21	Бутенко Владимир	19.02.1962	мс	33	3	(bfd)	5	20		61,0	16
17	RUS 68	Стаценко Вадим	21.11.1969	мсмк	4	7	1	(dnf)	dnc		62,0	17
18	RUS 27	Котляров Денис	27.07.1995	1	24	13	(bfd)	6	21		64,0	18
19	RUS 4	Потапов Виктор_ст.	29.03.1947	ЗМС	27	6	10	24	(34)		67,0	19
20	RUS 111	Измestьев Иван	13.07.1989	МС	(32)	20	14	12	23		69,0	20
21	RUS 117	Лаухтин Александр	19.01.1971	МС	6	4	(bfd)	28	32		70,0	21
22	RUS 11	Данилов Валентин	01.09.1936	МС	17	(27)	22	8	26		73,0	22
23	RUS 51	Петрига Михаил	14.04.1957	Мсмк	(38)	15	12	10	37		74,0	23
24	RUS 711	Петров Дмитрий	17.11.1973	мс	23	24	3	26	(27)		76,0	24
25	RUS 96	Лактионов Николай	25.12.1986	КМС	14	26	34	(36)	6		80,0	25
26	RUS 15	Володин Владимир	15.08.1976	1	13	21	(33)	23	31		88,0	26
27	EST 151	Корячкин Николай	08.05.1956	Мсмк	(43)	36	19	18	17		90,0	27
28	RUS 3	Боровяк Алексей	05.11.1958	МС	22	12	29	(bfd)	28		91,0	28
29	RUS 142	Половинкин Юрий	19.06.1949	МС	7	43	(bfd)	30	12		92,0	29
30	RUS 34	Касатов Александр	04.03.1962	МС	(ocs)	34	16	13	36		99,0	30
31	RUS O	Каралюс Донатас	27.04.1979	б/р	16	(38)	30	34	19		99,0	31
32	RUS 496	Безменов Василий	18.08.1971	кмс	28	29	13	(bfd)	30		100,0	32
33	RUS 25	Вощенников Анатолий	10.05.1964	б/р	11	37	24	29	(43)		101,0	33
34	RUS 99	Рожков Игорь	02.04.1975	КМС	39	33	(bfd)	27	13		112,0	34
35	RUS 63	Буров Андрей	21.04.1994	1	35	(42)	35	19	25		114,0	35
36	RUS 71	Кляйман Леонид	19.10.1963	1	20	30	32	(37)	33		115,0	36
37	RUS 69	Харитонов Денис	13.12.1965	МС	34	22	(bfd)	21	39		116,0	37
38	RUS 28	Козлов Виктор	28.09.1934	МС	40	(44)	23	25	35		123,0	38
39	RUS 95	Ударцев Владимир	27.08.1968	1	(37)	28	31	35	29		123,0	39
40	RUS 18	Волошин Андрей	16.07.1965	мс	(42)	41	27	39	18		125,0	40
41	RUS 74	Маханек Ян	05.01.1962	мс	(36)	32	36	33	24		125,0	41
42	RUS 7	Новиков Александр	20.05.1965	МС	(41)	18	37	31	40		126,0	42
43	RUS 495	Горбачев Владимир	25.11.1947	мс	(45)	35	26	38	44		143,0	43
44	RUS 55	Денисенко Илья	07.09.1965	б/р	(44)	39	25	40	42		146,0	44
45	RUS 45	Калганов Артем	15.12.1993	1	31	(dnf)	38	41	41		151,0	45
46	RUS 10	Асташев Андрей	06.04.1963	мс	29	25	(bfd)	dnf	dnc		154,0	46
47	RUS 1	Иванов Евгений	20.08.1957	МС	46	40	(dnc)	dnc	dnc		186,0	47
48	RUS 707	Ларионов Егор	04.05.1989	МС	(dnf)	dnc	dnc	dnc	dnc		200,0	48
49	RUS 101	Бундюк Валерий	16.09.1960	МС	(dnf)	dnc	dnc	dnc	dnc		200,0	49

**ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН», OPEN RUSSIAN 2011
ФИНАЛ КУБКА АНДРЕЯ БАЛАШОВА 2011 г. ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ФИНН-МАСТЕР.**

Клязминское водохранилище, 13.09.2011 – 18.09.2011

Официальные результаты, класс «Финн»

№	Парус №	Участник (ФИО)	Дата рождения	Рэр	Гонки													Очки	Место
					гн.1	гн.2	гн.3	гн.4	гн.5	гн.6	гн.7	гн.8	гн.9	гн.10	гн.11	гн.12	М		
1	RUS 711	Петров Дмитрий	17.11.1973	МС	4	(17)	1	4	1	3	1	1	2	(5)	5	1	2	27,0	1
2	RUS 6	Кистанов Аркадий	01.04.1994	МС	3	1	7	3	(29)	1	(17)	11	1	2	4	4	4	45,0	2
3	RUS 77	Хорошилов Игорь	27.10.1962	МС	11	2	(13)	2	3	5	11	9	(13)	1	2	5	1	53,0	3
4	RUS 131	Лаухтин Александр	19.01.1971	МС	(12)	8	(15)	6	9	9	8	6	11	3	3	2	3	71,0	4
5	RUS 41	Деникаев Феликс	10.04.1962	МС	(28)	5	2	5	7	6	(34)	3	8	9	7	10	5	72,0	5
6	RUS 31	Фролов Игорь	25.05.1965	МС	9	12	11	8	4	4	6	2	(15)	10	1	(13)	9	85,0	6
7	RUS 21	Бутенко Владимир	19.02.1962	МС	5	(18)	3	15	5	12	(33)	8	6	8	6	3	7	85,0	7
8	RUS 17	Кравченко Василий	20.10.1972	МС	1	3	(29)	9	6	(27)	5	13	3	17	9	8	8	90,0	8
9	RUS 34	Касатов Александр	04.03.1963	МС	2	4	10	(37)	8	11	18	5	4	6	15	(19)	10	103,0	9
10	RUS 111	Яницкий Андрей	04.10.1991	МС	6	13	18	14	13	15	(20)	10	5	4	(bfd)	12	6	122,0	10
11	RUS 27	Котляров Денис	27.07.1995	1	(47)	7	12	(45)	19	2	12	18	16	25	8	11		130,0	11
12	LTU 151	Каралиус Донатас	27.04.1979	II	20	14	17	13	(27)	17	10	(22)	10	15	12	7		135,0	12
13	RUS 69	Харитонов Денис	13.12.1965	МС	24	(38)	20	(dnf)	10	23	27	4	7	7	13	6		141,0	13
14	RUS 3	Боровяк Алексей	05.11.1958	МС	10	(21)	8	20	16	(24)	15	14	20	13	18	14		148,0	14
15	RUS 51	Петрига Михаил	14.04.1957	МСМК	(dnf)	10	(27)	19	15	18	13	12	9	24	16	16		152,0	15
16	RUS 5	Заботин Сергей	06.03.1956	МС	7	9	(30)	(35)	24	20	3	21	19	23	10	25		161,0	16
17	RUS 163	Волошин Андрей	16.07.1965	МС	19	19	4	(dnf)	11	26	4	30	(dnf)	14	21	17		165,0	17
18	RUS 4	Банько Александр	21.04.1966	МС	14	25	23	(40)	12	10	26	(29)	12	20	14	9		165,0	18
19	RUS 169	Харитонов Николай	05.02.1995	1ю	16	24	16	11	(32)	14	23	32	14	12	23	(dnf)		185,0	19
20	EST 1	Корячкин Николай	08.05.1956	МСМК	26	(36)	32	12	22	(34)	9	28	17	11	24	15		196,0	20
21	RUS 61	Кудрицкий Анатолий	25.08.1975	КМС	27	(32)	14	21	(39)	7	28	24	18	16	19	24		198,0	21
22	RUS 707	Щербаков Андрей	31,10,1987	МС	15	(39)	24	10	25	19	31	15	(bfd)	18	25	18		200,0	22
23	RUS 58	Шутовский Александр	13,04,1958	МС	17	16	26	24	18	16	2	17	32	34	(bfd)	(bfd)		202,0	23
24	RUS 99	Рожков Игорь	02.04.1975	КМС	18	31	19	16	23	8	24	(36)	29	(35)	11	23		202,0	24
25	RUS 411	Мельников Кирилл	17,02,1995	КМС	21	22	21	(41)	14	13	14	16	27	(31)	26	28		202,0	25
26	RUS 171	Кравченко Александр	16,03,1976	МС	13	6	6	33	2	39	19	7	(dnf)	(dnc)	dnc	dnc		229,0	26
27	RUS 7	Новиков Александр	20.05.1965	1	(29)	26	25	26	17	22	22	27	22	28	29	(30)		244,0	27
28	RUS 25	Половинкин Юрий	19.06.1949	МС	23	34	(37)	17	28	29	7	23	25	29	(dnf)	35		250,0	28
29	RUS 71	Кляйман Леонид	19.10.1963	КМС	25	27	(39)	31	20	(42)	16	26	39	22	28	22		256,0	29
30	RUS 771	Потапов Виктор	29.03.1947	ЗМС	(39)	37	(40)	29	36	30	36	19	23	19	17	20		266,0	30
31	RUS 1	Быков Михаил	21,06,1961	КМС	32	23	31	22	34	25	(40)	(38)	26	21	31	21		266,0	31
32	RUS 74	Маханек Ян	05.01.1967	мс	36	33	(38)	25	30	32	30	31	(38)	33	32	27		309,0	32
33	RUS 281	Котляров Артур	28.04.1996	I	(38)	(48)	35	32	37	21	32	25	31	36	35	29		313,0	33
34	RUS 23	Макогонов Александр	15,06,1964	КМС	33	47	34	28	33	(dnf)	(dnc)	33	21	39	20	31		319,0	34
35	RUS 581	Быков Дмитрий	01,01,1977	КМС	(40)	20	(44)	34	26	36	37	35	30	32	33	39		322,0	35
36	RUS 45	Калганов Артем	15.12.1993	КМС	22	30	42	23	35	33	39	37	36	27	(dnc)	(dnc)		324,0	36
37	RUS 177	Белов Артем	13,08,1993	КМС	37	40	(41)	27	38	(43)	25	34	28	37	30	33		329,0	37
38	RUS 42	Скозобцев Георгий	21,05,1991	КМС	31	(45)	(46)	38	41	31	42	44	24	30	22	34		337,0	38
39	RUS 8	Селиванов Павел	03.07.1995	1	35	35	36	30	31	37	29	(40)	33	(41)	38	36		340,0	39
40	RUS 16	Худяков Олег	21.10.1970	МС	8	11	5	7	(dnc)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc		343,0	40
41	RUS 28	Козлов Виктор	28.09.1934	МС	30	41	(47)	42	(44)	38	21	42	34	40	34	32		354,0	41
42	RUS 63	Христофоров Антон	24,05,1992	МС	34	29	22	18	21	28	(dnf)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc		360,0	42
43	RUS 15	Билль Андрей	20.07.1960	МС	(ocs)	28	28	(dnf)	dnc	dnc	dnc	20	bfd	26	27	26		363,0	43
44	RUS 91	Сивенков Вячеслав	30.05.1991	КМС	(dnc)	15	9	1	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc		389,0	44
45	RUS 11	Данилов Валентин	01.09.1936	МС	43	(46)	33	39	42	40	38	41	40	(dnf)	39	38		393,0	45
46	RUS 18	Джура Евгений	21,03,1973	1	(45)	42	(48)	43	45	41	43	43	37	42	36	37		409,0	46
47	UKR 4	Крупенин Валерий	17.08.1982	1	46	43	51	44	(dnc)	(dnc)	dnc	39	35	38	37	41		426,0	47
48	RUS 231	Володин Владимир	15.08.1976	1	41	51	45	36	40	35	35	(ocs)	41	(dnf)	dnc	dnc		428,0	48
49	RUS 14	Горбачев Владимир	25.11.1947	МС	42	50	50	46	46	45	41	(dnc)	(dnc)	dnc	41	40		453,0	49
50	RUS 278	Ключников Денис	10,08,1971	МС	48	49	49	47	43	44	44	45	(dnf)	(dnf)	42	42		453,0	50
51	RUS 551	Попов Сергей	03,03,1965	КМС	44	44	43	(dnf)	(dnc)	dnc	dnc	dnc	dnc	dnc	40	dns		483,0	51

КАЛЕНДАРЬ РЕГАТ 2012–2013 гг.

СЕНТЯБРЬ 2012		
European Finn-Masters Cup 2012. Чемпионат Европы Финн-Мастерс	05–09.09.2012	Tihany (lake Balaton), Венгрия
Чемпионат Уральского федерального округа	14–18.09.2012	Челябинск, оз. Смолино
Чемпионат России в Олимпийских классах	17–26.09.2012	Краснодарский край, Новороссийск, ВСЦ ОАО «Новошип»
Кубок Devoti-Russia	23.09.2012	Московская обл., Клязьминское вдхр.
Осенняя Регата	30.09.2012	Московская обл., Клязьминское вдхр.
ОКТАБРЬ 2012		
«Кубок Энивэйэнидэй»	05–08.10.2012	Ростовская обл., Таганрог
НОЯБРЬ 2012		
Черноморская регата	22–30.11.2012	Краснодарский край, Сочи
ЯНВАРЬ 2013		
Рождественская регата. 1-й этап зимней подготовки	03–08.01.2013	Сочи
ФЕВРАЛЬ 2013		
2-й этап программы зимней подготовки в классе Финн	16–21.02.2013	Сочи
Зимняя Ривьера. Этап Кубка России	22–28.02.2013	Сочи
МАРТ 2013		
4-й этап программы зимней подготовки в классе Финн	16-21.03.2013	Сочи
Сочинская регата. Этап Кубка России	21–28.03.2013	Сочи
АПРЕЛЬ 2013		
Trofeo S.A.R. Princesa Sofia MAPFRE	01–07.04.2013	Майорка, Испания
Semaine Olympique Huyeres	20–28.04.2013	Huyeres, Франция
МАЙ 2013		
Этап Кубка России	01–08.05.2013	Таганрог
Весенний Кубок Московской Ассоциации Класса Финн	11–12.05.2013	Московская обл. Клязьминское вдхр.
Чемпионат Мира Финн-Мастерс	17–25.05.2013	La Rochelle, France
Международный Университетский Кубок	28.05 – 02.06.2013	Московская обл., Клязьминское вдхр.
ИЮНЬ 2013		
Кубок Москвы в олимпийских классах	10–12.06.2013	Московская обл.
Поволжская регата, Этап Кубка России	24–30.06.2013	Куйбышевское водохр., я/к «Химик»
ИЮЛЬ 2013		
XVI Московская Международная традиционная парусная регата	01–07.07.2013	Московская обл., Клязьминское вдхр.
Silver Cup, Чемпионат Мира среди юниоров	05–14.07.2013	Riva del Garda, Италия
Хрустальный Кубок Московской Ассоциации класса Финн. Этап Кубка Росси	13–14.07.2013	Московская обл., Клязьминское вдхр.
Чемпионат Европы	19–28.07.2013	Варнемюнде, Германия
АВГУСТ 2013		
Открытый Чемпионат Московской области	02–04.08.2013	Московская обл. Клязьминское вдхр.
Открытый Чемпионат города Москвы	10–11, 17–18.08.2013	Московская обл., Пироговское вдхр.
«Сибирский кубок «Финн». Этап Кубка России	23–25.08.2013	Красноярск, Красноярское вдхр., я/к «Меридиан», я/к «Шкипер»
Чемпионат Мира (GOLD CUP)	23–31.08.2013	Таллин, Эстония
Кубок «Инфо-Лада»	23–25.08.2013	Тольятти
СЕНТЯБРЬ 2013		
Международная регата OPEN RUSSIAN: Открытый Чемпионат Российской ассоциации класса «Финн». Этап Кубка России. Чемпионат России «Finn-Masters». Первенство России в классе Финн. Чемпионат Российского Студенческого Спортивного Союза	17–22.09.2013	Московская обл., Клязьминское вдхр.



МОО «АССОЦИАЦИЯ ЯХТ КЛАССА ФИНН»

Официальный сайт Ассоциации: www.finnclass.ru

Президент, национальный секретарь

Кравченко Василий

e-mail: finn@moscow-finnclass.ru

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

Вице-президент по развитию

Петрига Михаил

e-mail: bayliner@mail.ru, тел. +7 495 773-31-03

Вице-президент по взаимодействию
с государственными органами
и общественными объединениями

Богданов Вадим,

e-mail: lucky-yachts@rambler.ru

тел.: +7 985 969-80-30

Руководитель комитета

по международной деятельности

Кляйман Леонид

e-mail: charter@moscow-finnclass.ru

тел.: +7 903 755-34-32

МЕРИТЕЛИ КЛАССА «ФИНН»

Буркалов Владимир

Меритель ВФПС, международный меритель класса Финн

e-mail: burkalov@yandex.ru, тел.: +7 903 092-48-87

Кравченко Василий

Меритель ВФПС, международный меритель класса Финн

e-mail: finn@moscow-finnclass.ru

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

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

Адлер

Байдаков Валерий

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

Великий Новгород

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

Владивосток

Заковоротный Валерий

e-mail: valzak55@yandex.ru, тел.: +7 423 271-37-03

Ермаков Михаил

e-mail: office@sfyc.ru, тел.: +7 423 270-08-88

Краснодар

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

Красноярск (Железногорск)

Ударцев Владимир

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

Ростов на Дону

Новиков Александр

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

Рыбинск

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

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

Санкт-Петербург (Сестрорецк)

Рожков Игорь,

e-mail: ovenbah@yandex.ru, тел.: +7 921 741-01-10

Саратов

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

Сочи

Алексеев Валерий

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

Самарская область, Тольятти

Петров Дмитрий

e-mail: dap_73@mail.ru, тел.: +7 902 339-30-06

Таганрог

Механиков Вадим

e-mail: roga65@mail.ru тел.: +7 903 432-75-50

Челябинск

Быков Михаил

e-mail: michal.ycht.74@mail.ru, тел.: +7 908 055-48-76

Шексна

Кульков Олег, тел.: +7 921 231-33-82

Ярославль

Терпигорьев Сергей

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

РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ КЛАССА ФИНН

Авдеев Юрий	18.11.1974	Москва
Акулиничев Сергей	31.12.1994	Московская область
Алексеев Валерий	04.04.1951	Сочи
Алферов Борис	06.06.1964	Северск
Апухтин Михаил	31.03.1964	Москва
Асташев Андрей	06.04.1963	Москва
Асташев Юрий	06.04.1963	Москва
Ахраменко Дмитрий	05.06.1970	
Байдаков Валерий	18.04.1976	Адлер
Балашов Андрей	22.03.1946	
Банько Александр	21.04.1966	Москва
Барановский Василий	10.04.1968	Москва
Барцев Виктор	26.01.1974	Железногорск
Безменов Василий	18.08.1971	Москва
Беспутин Константин	11.06.1987	Челябинск
Билль Андрей	20.07.1960	Москва
Бондаренко Дмитрий	20.04.1978	Тольятти
Борисов Олексий	01.06.1983	Севастополь
Боровяк Алексей	05.11.1958	Москва
Будников Борис	16.02.1942	Москва
Бундюк Валерий	16.09.1960	Никополь
Буркалов Владимир	17.10.1955	Санкт-Петербург
Бутенко Владимир	19.02.1962	Москва
Быков Михаил	21.06.1961	Челябинск
Ванин Сергей	04.12.1957	Москва
Воейков Владимир	10.02.1958	Рыбинск
Володин Владимир	15.08.1976	Москва
Волошин Андрей	16.07.1965	Таганрог
Воробьев Юрий	02.02.1959	Великий Новгород
Воронцов Илья	23.04.1985	
Вощенников Анатолий	10.05.1964	Москва
Ганженко Алексей	26.05.1974	Сочи
Гобельков Михаил	24.10.1968	Новосибирск
Горбачев Владимир	25.11.1947	Саратов
Гореликов Петр	16.12.1931	

ГраMATчиков Георгий	28.07.1995	Орел
Григорин-Рябов Александр	09.11.1961	Москва
Гришунин Александр	03.11.1988	Саратов
Гусенко Андрей	11.03.1988	Украина
Гусенко Валерий	11.08.1946	Украина
Данилов Валентин	01.09.1936	Москва
Дегтярев Юрий	13.06.1937	Москва
Деникаев Феликс	10.04.1962	Москва
Денисенко Илья	07.09.1965	Москва
Дубенко Анатолий	18.02.1968	Дивногорск
Джура Евгений	23.03.1973	
Елисеев Александр	14.08.1991	
Елисеев Вадим	27.07.1967	
Елфимов Евгений	02.10.1980	
Елчшев Сергей	27.11.1981	Артем
Ермилов Владимир	24.07.1953	
Заботин Сергей	06.03.1956	Москва
Заботина Маргарита	28.09.1955	Москва
Заковоротный Валерий	26.06.1945	Владивосток
Иванов Евгений	20.08.1957	Москва
Измestьев Иван	13.07.1989	Тольятти
Исаева Марта	10.03.1937	
Истомин Евгений	20.07.1950	Москва
Калмыков Евгений	01.05.1965	
Каптюхин Тимофей	01.01.1992	Тольятти
Каралюс Донатас	27.04.1979	Каунас
Карпак Денис	26.07.1986	
Карпак Игорь	04.08.1961	
Касатов Александр	04.03.1962	Москва
Кистанов Аркадий	01.04.1994	Москва
Ключников Денис	10.08.1971	Москва
Кляйман Леонид	19.10.1963	Москва
Кляцкин Константин	31.08.1965	Москва
Ковалев Николай	26.11.1952	Ростов-на-Дону

Коваленко Сергей	23.09.1961	Новосибирск
Козлов Виктор	28.09.1934	Москва
Комаров Павел	14.04.1971	Сочи
Комиссаров Сергей	03.12.1987	Московская область
Корячкин Николай	08.05.1956	Таллин
Котляров Роман	17.11.1972	Таганрог
Котляров Денис	27.07.1995	С-Петербург
Котляров Артур	28.04.1996	С-Петербург
Кравченко Василий	20.10.1972	Москва
Кравченко Александр	16.03.1976	Москва
Крупенин Валерий	17.08.1982	
Крутских Владимир	24.04.1973	Москва
Кубрак Алексей	13.01.1966	Дивногорск
Кудрицкий Анатолий	25.08.1975	Москва
Кульков Олег	01.03.1967	Шексна
Кулюкин Александр	09.02.1973	Тольятти
Кухтенков Евгений	13.05.1978	Москва
Лактионов Николай	25.12.1986	Москва
Ларин Юрий	17.04.1942	Таганрог
Ларионов Егор	04.01.1989	Москва
Лаухтин Владимир	28.06.1946	Ростов-на-Дону
Лаухтин Александр	19.01.1971	Ростов-на-Дону
Лашук Константин	06.09.1987	
Макогонов Александр	15.06.1964	Бердск
Максимов Виктор	28.06.1956	Москва
Мальшев Дмитрий	05.09.1968	Москва
Малюта Сергей	16.11.1976	Одесса
Манкин Валентин	19.08.1938	
Марук Александр	27.12.1970	Москва
Марчевский Алексей	25.12.1968	Таганрог
Маханек Ян	05.01.1967	Москва
Мельников Кирилл	17.02.1995	Московская область
Меркулова Наталия	03.08.1966	Тольятти
Механиков Вадим	16.07.1965	Таганрог
Наймушин Алексей	14.06.1965	Дивногорск
Николаев Александр	01.04.1958	Москва
Николаев Александр	01.01.1994	Тольятти
Новиков Александр	20.05.1965	Ростов-на-Дону
Орешкин Станислав	06.03.1952	Москва
Павлов Владимир	05.03.1952	Новороссийск
Петрига Михаил	14.04.1957	Москва
Петров Алексей	02.12.1986	
Петров Дмитрий	17.11.1973	Тольятти
Половинкин Юрий	19.06.1949	Москва
Поляков Николай	14.06.1951	Москва
Попов Сергей	03.03.1965	Железногорск
Потапов Виктор	29.03.1947	Московская область
Потапов Яков	06.11.1973	Москва

Потапов Виктор	03.06.1993	Московская область
Прибылов Вадим	28.01.46	Москва
Разувалов Борис	24.12.72	Красноярск
Разумов Сергей	20.05.1955	Железногорск
Рей Сергей	07.05.1969	Москва
Рожков Игорь	02.04.1975	С-Петербург
Рожков Виталий	27.02.1985	Таганрог
Садчиков Антон	23.03.1989	Севастополь
Селиванов Алексей	19.09.1987	Краснодар
Селиванов Павел	03.07.1995	Челябинск
Семерханов Максим	01.08.1975	Москва
Сивенков Вячеслав	01.07.1991	Москва
Симакин Алексей	04.03.1969	Москва
Синицын Александр	03.04.1984	
Скозобцев Георгий	21.05.1991	Братск
Скорняков Эдуард	16.10.1980	Москва
Слободов Глеб	10.07.1986	
Солёный Владимир	05.04.1991	Киргизстан
Сомов Сергей	24.04.1966	Железногорск
Сорокин Виктор	16.08.1959	Краснодар
Стаценко Владимир	18.08.1984	Великий Новгород
Степанов Сергей	17.11.1973	
Терешкин Дмитрий	14.05.1973	Саратов
Терпигорьев Егор	30.05.1990	Москва
Токовой Юрий	10.03.1964	Греция
Ударцев Владимир	27.08.1968	Железногорск
Филлипов Виктор	11.12.1991	
Фотев Александр	05.03.1970	Одесса
Фролов Игорь	26.05.1965	Таганрог
Хайду Балаш	27.05.1975	Будапешт
Харитонов Денис	13.12.1965	Москва
Харитонов Николай	05.02.1995	
Ходыкин Роман	27.08.1977	
Хоперский Олег	26.05.1959	Москва
Хорошилов Игорь	26.01.1962	Москва
Христофоров Антон	24.05.1992	Московская область
Худяков Олег	21.10.1970	Москва
Чернов Евгений	31.01.1974	Москва
Чариков Алексей	31.01.1947	
Чирков Аркадий	03.04.1958	Красноярск
Чухров Леонид	30.07.1960	Бердск
Чучелов Александр	26.04.1936	Таллин
Шавло Вячеслав	11.02.1963	
Шарашкин Юрий	22.09.1932	
Шевченко Валерий	22.06.1972	Железногорск
Шутовский Александр	13.04.1958	Москва
Яковин Сергей	03.05.1971	Адлер
Яницкий Андрей	04.10.1991	Тольятти



Василий Кравченко



Jonathan Hoare



Петр Крейнин



Роберт Дивз



Алексей Коноплев



Анна Героева



Сергей Антипов



Марта Исаева



Леонид Кляйман



Владимир Потресов



Михаил Крылов

В КАЛЕНДАРЕ ИСПОЛЬЗОВАНЫ

фотографии:

Петра Крейнина
Алексея Коноплева
Анны Героевой
Роберта Дивза (Robert Deaves)
Ричарда Франкоис (Richard Francois)
Джонатана Хоаре (Jonathan Hoare)

из архивов Международной Ассоциации Класса Финн и Российской Ассоциации класса Финн

материалы:

журнала «Finnfare»
сайта Международной Ассоциации яхт класса Финн
сайта Британской Ассоциации яхт класса Финн
Олега Алексеевича Ильина
Микко Брумера (Mikko Brumer)
Руководства для международных мерителей ((ISAF)
Газеты «Аудитория» МГУИЭ

Переводы статей из международных источников:

Сергей Антипов
Леонид Кляйман

Дизайн и верстка:

Михаил Крылов

Выпускающий редактор:

Ксения Королева

**Календарь подготовлен и издан
Василием Кравченко**

