



# КАЛЕНДАРЬ ФИННИСТА

ЕЖЕГОДНОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ ИЗДАНИЕ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ЯХТ КЛАССА «ФИНН»

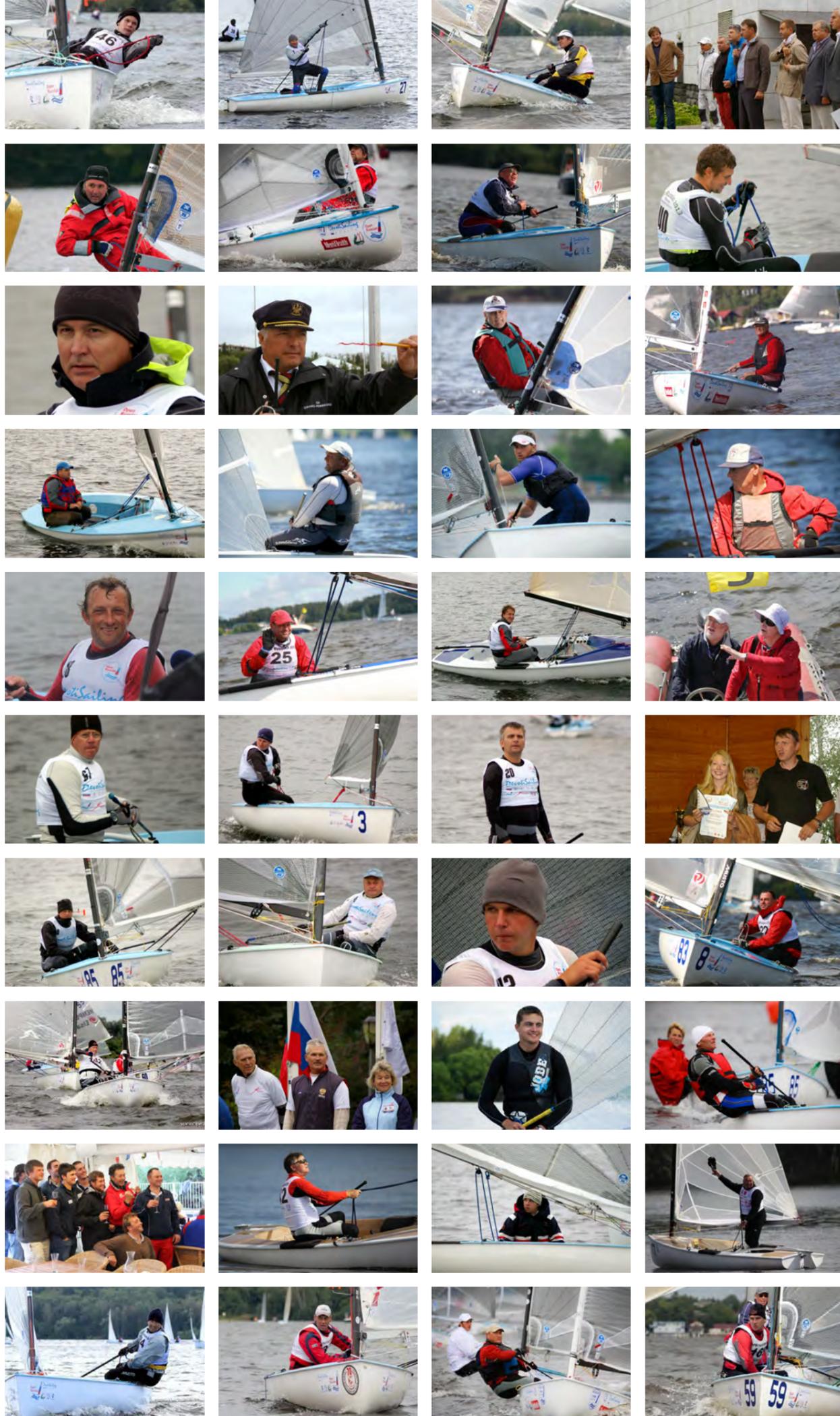


[WWW.FINNCLASS.RU](http://WWW.FINNCLASS.RU)

2014-2015 (5)

Под редакцией  
Василия Кравченко





# КАЛЕНДАРЬ «ФИННИСТА»

Под редакцией Василия Крвченко

Российская Ассоциация  
яхт класса «Финн»

Москва, август 2014



## СОДЕРЖАНИЕ

Слово редактора **5**

Выдающиеся результаты российских финнистов **6**

### ■ Наши ветераны

Памяти Валентина Манкина **8**

Виктору Козлову — 80! **14**

### ■ Репортажи с соревнований

Open-Russian 2013 **24**

Finn Masters Euro Cup 2013 **28**

Finn World Masters 2014: русские идут! **32**

Первенство мира 2014 в классе «Финн»: Аркадий Кистанов завоевывает очередную медаль **42**

Вести из регионов **50**

### ■ Спортивная подготовка:

Ю. Ларин / Из прошлого в будущее **55**

В.И. Акименко, С.А. Орешкин / Некоторые аспекты атлетической подготовки яхтсменов **64**

### ■ Техника управления «Финном»

Р. Сарби / Балансировка «Финна» **69**

Взгляни на «Финн» снизу **74**

П. Могилла / Курс фордевинд **78**

И. Шульц / Пампинг-Пампинг-Пампинг! **85**

П. Могилла / Как выжить на «Финне» в сильный ветер **89**

### ■ Тактика и стратегия

К. Ван Дайн / Гонки в большом флоте **94**

П. Барретт / 5-4-3-2-1 — Старт! **96**

### ■ Уголок мерителя

Обмер формы корпуса **100**

Обмер паруса **103**

Контрольный обмер рангоута в условиях соревнований **105**

### ■ Справочная информация

Контакты **108**

Российская ассоциация яхт класса «Финн» **109**

Официальные результаты Open Russian 2009–2013 **112**

Официальные результаты Кубка Андрея Балашова 2010–2013 **120**

Победители и призеры чемпионата России «Финн-мастерс» **124**

Календарь центральных регат в классе «Финн» **125**

# ФИНН

один парус  
одна душа  
одна мечта  
одна цель



## ОТ РЕДАКТОРА



Дорогие друзья!

Представляем вашему вниманию уже пятый традиционный ежегодный сборник Российской Ассоциации яхт класса «Финн», выпускаемый к международной регате Open Russian.

2014 год ознаменовался для Российской Ассоциации класса «Финн» серьезным прорывом — впервые за всю историю на Чемпионате мира Финн-Мастерс прозвучал гимн России в честь победы российского спортсмена, к десятке сильнейших из флота в 235 яхт пришли сразу 3 российских спортсмена — рекорд среди всех стран, и еще значительное число наших ребят были близко к лидерам. Этот результат не был бы возможен без серьезной, планомерной и дружной работы ассоциации в плане сбора информации и совершенствования мастерства. Молодые спортсмены выигрывают молодостью, напором и возможностью много времени уделять тренировкам, в то время как старшие спортсмены при этом конкурируют знаниями, мастерством и мудростью. Парусный спорт интересен тем, что он позволяет бесконечно совершенствоваться. И тем важнее и интереснее знать чужой накопленный опыт, анализ, теоретические и практические изыскания, чтобы найти свой собственный путь к совершенству. Мы предполагаем, что те материалы и статьи, которые были представлены в предыдущих сборниках, сыграли определенную роль в сегодняшних победах наших гонщиков, а также — сыграют в будущем.

В этом году мы продолжаем публикацию переводов статей по управлению, настройкам и технике хождения на яхтах класса «Финн». Не смотря на то, что ряд материалов был написан достаточно давно, и кое-где техника управления ушла вперед, глубокий анализ, теоретические выкладки и практические наблюдения дадут вдумчивому гонщику необходимые базис и пищу для собственных изысканий.

С другой стороны, этот сборник будет полезен и молодым начинающим спортсменам — приведенные в ряде статей приемы и практические советы помогут получить определенные базовые знания и быстрее освоить класс «Финн».

Мы также продолжаем публикацию материалов по обмеру яхт. В этом номере приведены методические рекомендации по организации и проведению обмера корпуса, паруса, рангоута. Эти знания полезны не только мерителям, инспекторам оборудования, организаторам соревнований, но и гонщикам для того, чтобы лучше понимать способы и методы контроля яхты в процессе различных совершенствований и настроек, а также — и, конечно, чтобы правильно готовиться к контрольному обмеру на серьезных соревнованиях.

Традиционно часть материалов посвящена историческим очеркам, интервью: в этом году у нас одно печальное и одно праздничное события: ушел из жизни великий яхтсмен Валентин Григорьевич Манкин, а другой легендарный финнист Виктор Козлов празднует юбилей — 80 лет. Соответственно, мы представляем вам материалы, посвященные этим двум выдающимся личностям.

Кроме того, как ежегодник Ассоциации, мы не можем обойти сегодняшнюю жизнь ассоциации — репортажи, заметки о том, где какие соревнования проходят и где наши спортсмены участвуют. Впечатления, результаты соревнований — все это поможет ощутить атмосферу, масштаб происходящих событий и лучше сориентироваться для планирования собственного графика соревнований и тренировок.

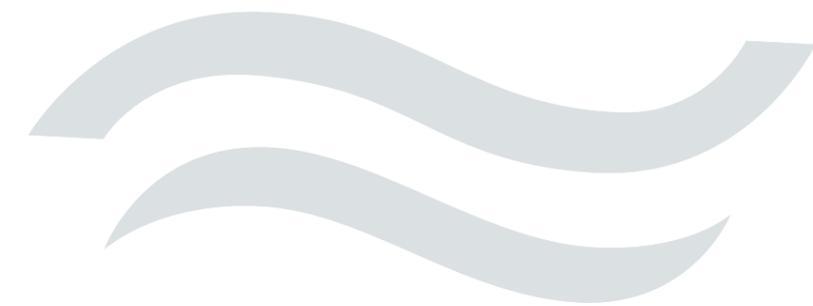
Желаем приятного прочтения и ждем всех на наших мероприятиях!

*Президент Российской Ассоциации  
яхт класса «Финн»  
Василий Кравченко*

Ассоциация класса «Финн» приносит благодарность всем, кто принял участие в подготовке этого сборника. (их имена и фотографии можно найти в конце книги).

Ежегодник «Календарь Финниста» издается ограниченным тиражом для распространения среди членов Ассоциации яхт класса «Финн» и участников регаты Open Russian.

Электронные версии журналов доступны на официальном сайте Российской Ассоциации яхт класса «Финн» [www.finnclass.ru](http://www.finnclass.ru) (раздел «Календарь Финниста»).



## ВЫДАЮЩИЕСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ РОССИЙСКИХ ФИННИСТОВ

### ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ

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

XIX Олимпийские игры — 1968 г.  
Мехико  
**Манкин Валентин** —  
1-е место из 36

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

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-е место

### ЧЕМПИОНАТЫ ЕВРОПЫ

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

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

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

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

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

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

### ДОСТИЖЕНИЯ СРЕДИ ЮНИОРОВ

#### Чемпионат Мира среди юниоров

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

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

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

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

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

### Первенство Европы

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### ДОСТИЖЕНИЯ В СЕРИИ «МАСТЕРС»

#### Чемпионат мира Финн-Мастерс

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

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

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

### Кубок Европы Финн-Мастерс

2012 г., Балатон, Венгрия  
**Фролов Игорь** — 1-е место  
в категории «Мастерс» (3-е место  
в абсолютном зачете)  
**Кравченко Василий** — 2-е место  
в категории «Мастерс» (4-е место  
в абсолютном зачете)

2013 г., Балатон, Венгрия  
**Фролов Игорь** — 1-е место  
в абсолютном зачете (1-е место  
в категории «Мастерс»)  
**Петров Дмитрий** — 2-е место  
в абсолютном зачете (2-е место  
в категории «Мастерс»)  
**Марчевский Алексей** — 3-е место  
в абсолютном зачете (3-е место  
в категории «Мастерс»)  
**Бутенко Владимир** — 1-е место  
в категории «Гранд-Мастерс»  
(4-е место в абсолютном зачете)  
**Половинкин Юрий** — 2-е место  
в категории «Гранд-Гранд-Мастерс»

### ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ СССР

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

1983 г. — Сухоруков Николай  
1984 г. — Хоперский Олег  
1985 г. — Хоперский Олег  
1986 г. — Хоперский Олег  
1987 г. — Сухоруков Николай  
1988 г. — Хоперский Олег  
1989 г. — Токовой Юрий  
1990 г. — Хоперский Олег

### ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ СОДРУЖЕСТВА

1991 г. — Орлов Дмитрий

### ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ РОССИИ

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

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

### ПОБЕДИТЕЛИ OPEN RUSSIAN

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

### ПОБЕДИТЕЛИ КУБКА АНДРЕЯ БАЛАШОВА

2010 г. — Кистанов Аркадий,  
Василий Кравченко  
2011 г. — Кистанов Аркадий  
2012 г. — Кистанов Аркадий  
2013 г. — Лашук Константин



## ПАМЯТИ ВАЛЕНТИНА МАНКИНА

В июне 2014 года парусный мир потерял величайшего яхтсмена Валентина Манкина, который оказал огромное влияние на развитие парусного спорта и успешно выступал в классе «Финн».



Валентин Григорьевич Манкин — трехкратный олимпийский чемпион, серебряный призер Олимпийских игр, многократный чемпион мира и Европы, многократный чемпион Советского Союза, заслуженный мастер спорта, заслуженный тренер Советского Союза.

Вот как вспоминают Валентина Манкина его друзья-финнисты.

Гас Миллер пишет: «Впервые я встретился с Валентином Манкиным в 1976 году в Кингстоне, на олимпийской регате, где он гонялся на Темпесте. Нас познакомил Андрей Балашов. А Деннис Коннор, который случайно на берегу столкнулся с Манкиным, сказал ему тогда: «Я тебя обойду». В следующий раз я увидел Денниса, он сидел на борту и шел за Манкиным в ветровой тени. А Манкин летел полным ходом, как будто он был на «Финне». Я бы на его месте сделал все, чтобы обойти Манкина. В итоге Манкин взял серебро, а Деннис — бронзу.

Валентин любил парусный спорт и учил этому других. Однажды в Таллинне в гостинице «Спорт» наши номера оказались рядом. У него на столе лежала стопка тетрадей, где были выписки из журнальных статей о парусных гонках, которые он делал в течение



многих лет. Но самое интересное не это, а то как он мыслит. В основном, он гонялся интуитивно, но то, что требовало систематизации, как, например, правила гонок, откладывалось у него в голове причудливым геометрическим узором.

Насколько он был сильным и волевым? Как-то он рассказал мне историю: сразу после того как сошел лед, он вышел на воду на одно из подмосковных озер. И идя полным курсом, он перевернулся, сумел быстро поставить лодку, но не смог поставить руль, и снова перевернулся. Вскоре он понял, что если останется в воде, то умрет от переохлаждения, и поплыл к берегу. Расстояние составляло около 200 метров, нашел на берегу чью-то дачу, влез туда и развел огонь, чтобы согреться и высушиться. После этого полным курсом он всегда шел очень осторожно.

Стоит еще вспомнить историю, когда на Бермудских островах он сбросил в воду сотрудника КГБ, который потребовал от него уйти с какой-то вечеринки и лечь спать. Сотрудник КГБ вылез из воды и в бешенстве удалился. Валентин тогда сказал окружающим: «Утром с этим разберемся».

В Мексике Манкин завоевал свое первое олимпийское золото в классе «Финн», точно зная, как переделать верхушку мачты «Финна», которая досталась ему по жеребьевке. Он попросил Энди Завиея помочь ему, но после того, как работа была закончена, он не стал помогать Энди исправлять его мачту. К тому времени, как остальная часть флота вы-



яснила, что он сделал, гонки уже подходили к концу, и он слишком далеко оторвался ото всех, чтобы его можно было догнать».

Пол Хендерсон пишет: «Я встречался с Манкиным на предолимпийской регате в Акапулько в 1967 году. Победил тогда Эльвстрем».

Валентин гонялся за Советский Союз, так как он был из Киева, с Украины, которая тогда была частью СССР.

Было очень жарко, и он сидел и ждал автобуса, его золотой зуб поблескивал, и я присел рядом с ним. Разговор был примерно такой: «Хендерсон, что хоро-



шо в СССР, так это то, что я хожу на яхте 11 месяцев в году и работаю один месяц. А вы в Канаде работаете 11 месяцев, и только один ходите на яхте. В СССР плохо только одно — нет Coca-Cola».

Манкин переехал в Италию по нескольким причинам, среди гонщиков этот переезд долго обсуждали, и он пояснил, что главной причиной было то, что его дочь после аварии на Чернобыльской АЭС заболела лейкозом, и в Италии он мог обеспечить ей надлежащее лечение.

Он был великий финнист и хороший друг».

Виктор Козлов, двукратный чемпион СССР в классе «Финн», пишет:

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

тин Григорьевич ушел из жизни — великий парусник Советского Союза».

Леонид Кляйман, в последние годы активно взаимодействовавший с Валентином Григорьевичем, так вспоминает:

«На 76-м году оборвалась жизнь великого спортсмена, легенды мирового и советского парусного спорта Валентина Григорьевича Манкина.

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



Память о нем, о страстно влюбленном в парус, об одержимом жаждой победы великом яхтсмене, будет жить вечно в сердцах его соратников, друзей и учеников!

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

Когда созванивались, Манкин говорил: «Сегодня работал над фордевиндом», или: «Сегодня отработывал первую лавировку». Это означало, что в этот день он мысленно был в море, в уме прокручивал все нюансы того, что должно происходить в гонке, оттачивал маневры, технику, принимал решения в зависимости от увиденного в природе или от действий соперников. Он не оставлял себя в покое ни на минуту, тренировал память, готовился к семинарам, искал пути более легкого объяснения того, что надо рассказать слушателям, только когда накатывала болезнь, жаловался, что сегодня не мог работать.

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

Он встретил меня, опираясь на две палочки, с трудом дыша, и начал давать инструкции, как мне завтра завезти его машину и повезти его в наш отель, чтобы он читал семинар. «Я же обещал, я должен это сделать!». Какой семинар в таком состоянии! В общем я еле его уговорил провести семинар дома, нас всего пятеро, мы тут легко поместимся... Он согласился. В течение трех дней мы, участники семинара, наблюдали, как с каждым днем, буквально с каждым часом, когда он был занят любимым делом, когда он говорил о парусе, его состояние улучшалось, голос креп, в глазах загорелся огонь и крепла надежда, что ему еще немного удастся поработать, еще немного принести пользы. Когда мы прощались, мы были уверены, что осенью, в конце сезона, мы опять встретимся, чтобы понять, куда дальше двигаться, что получилось, а что нет. Но буквально через месяц его не стало... Та встреча оказалась последней. Последний раз, когда он позвонил, сил хватило только на совет: «Найдите на сайте «Звездников» детальные описания гонок чемпионатов мира, они часто гонялись в Сантандере, раза два или три, там должна быть полезная информация...» Это он думал о гонках на предстоящем чемпионате мира в олимпийских классах, где будут разыгрываться первые лицензии на Олимпийскую регату в Рио-де-Жанейро.



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

В 2009 в Photo FINNish — книге, которая вышла к 60-летию класса Финн, были опубликованы воспоминания Валентина Манкина о том, как он пришел в парусный спорт.

«Когда мне было семь, я начал заниматься плаванием и тренировался на Днепре в Киеве. В 15 лет я плавал в реке и занимался водным поло в открытом бассейне. Я был вратарем. Однажды мы проиграли со счетом 14:1. Я был очень расстроен и, возвращаясь домой, увидел группу людей, работающих на лодке, все они были закопченные, черные. Я их спросил: «Можно мне остаться?» Они дали мне инструменты, и я помог им подготовить лодку. Это было 7 марта 1954 года. На фото я сзади слева. За нами находится деревянный клуб, и там внутри, на одной из стен, висела фотография Пауля Эльвстрема.

В 1956 году я впервые увидел открытое море — это было Балтийское море, тогда в Таллинне прохо-

дил чемпионат России в классе «Финн», мои первые соревнования на «Финне». Мне было 19 лет. Весь 1957 год я усердно тренировался. В 1958 году я завоевал бронзовую медаль на чемпионате СССР, а в 1959 году стал чемпионом России: это был отбор на Олимпийские игры в Риме.

Через несколько дней после того, как мою яхту отправили в Рим, мне сообщили, что было принято решение визу мне не давать. Кто-то донес, что в ресторане яхт-клуба я сказал: «Если я не выиграю медаль в Риме, я не вернусь». Визу мне не давали потом в течение многих лет, в 1962 году я окончил университет, женился на Рите, у нас родилась дочь Ирина, только тогда мне дали визу.

В 1963 году я поехал в Медемблик на Золотой кубок в классе «Финн» и занял четвертое место. С тех пор до 1967 года на всех Золотых Кубках, в которых участвовал, я всегда был в десятке сильнейших. Но это было не главное. Главное было — участие в Олимпийских играх. В 1967 году я ушел с работы, чтобы подготовиться к Олимпиаде в Акапулько. И я выиграл эти Олимпийские игры на «Финне», мне тогда было 30 лет.

В 1990 году я переехал в Италию. С 1992 работал в парусном олимпийском центре «Беппе Кроче» в Ливорно. Я с огромным удовольствием тренировал Луку Девоти, Франческо Бруни, Флавио Флавини и Массимо Герардуччи. Все они потом принимали участие в Кубке Америки. Мне, действительно, нравится учить молодежь и видеть, как они растут и движутся вперед. А «Финн» — так и остался для меня самым лучшим. Когда-то я начал с самых низов, но всегда стремился достичь многого». ■



## ВИКТОРУ КОЗЛОВУ — 80!

28 сентября 2014 года нашему самому старшему финнисту Виктору Александровичу Козлову исполняется 80 лет. Не смотря на то, что Виктор Александрович не имеет медалей Олимпийских игр и чемпионатов мира, Европы, его вклад в развитие класса «Финн» в России, СССР сложно переоценить — Виктор Козлов дважды становился победителем чемпионата СССР, входил в сборную СССР, в 1966 году он занял 6-е место на чемпионате мира в классе «Финн», на нем росли другие знаменитые спортсмены, которые впоследствии принесли олимпийские медали нашей стране — Валентин Манкин, Виктор Потапов, Андрей Балашов. В 2007-м году Виктор Александрович снова вернулся в класс «Финн», но уже в категории «Мастерс» и, не смотря на возраст, продолжает участвовать в соревнованиях. Более того — в 2008 и 2010 годах он привез для России серебряные медали чемпионата мира Финн-Мастерс (разряд «Легенда»).

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

Мы поздравляем Виктора Александровича с юбилеем, желаем как можно дольше оставаться с нами на воде, а вашему вниманию представляем очерк-интервью с Виктором Александровичем о его биографии и примечательных моментах в его парусной жизни.

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

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

**ВИКТОР КОЗЛОВ:**  
**«И ПАРУСА — КАК КРЫЛЬЯ ПТИЦЫ»**  
(Записала Нина ШКОЛЬНИКОВА)

### У РАЗГУЛЯЯ

Убежден: все большое, по-настоящему ценное рождается в больших муках. Вот у меня было очень тяжелое детство. Настолько тяжелое, что я даже

не помню — во время войны и в первые послевоенные годы ел я что-нибудь или не ел. Бомбежки, тревоги помню, а еду нет. Помню, как меня обстреливал на бреющем полете немецкий самолет: пули ложились в метре от меня, а я бегал с криком «Ура!».

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

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

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

И в нашем дворе, и в соседних было немало дворовых мальчишеских компаний. Сказать озорных — значит, ничего не сказать. Пили, курили, воровали. Об этом тогда не больно-то говорили или писали. Но так было. И я, конечно, не мог такой компании миновать. Близко знал многих ребят, общался с ними регулярно. Но вот что интересно: хорошо ко мне относясь, в свои дела они меня не втягивали, от всех их хулиганских поступков я всегда был в стороне. Я много раз задумывался: почему так происходило? И точного ответа не находил. Все-таки какой-то чужой был я им всем. Попробовал один раз с мальчишками курить — у меня сразу возникло к этому занятию стойкое отвращение. Выпить тоже пробовал — тот же



результат. В драках никогда не участвовал. С другой стороны, мог за себя постоять — по наследству наделен был хорошей физической силой. За что уважали. И не подводил я никогда никого, не осуждал. Но с какой стороны ни подойди — не их я поля ягода. И это чувствовалось.

### ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ ФИЗКУЛЬТУРНЫЙ ПАРАД

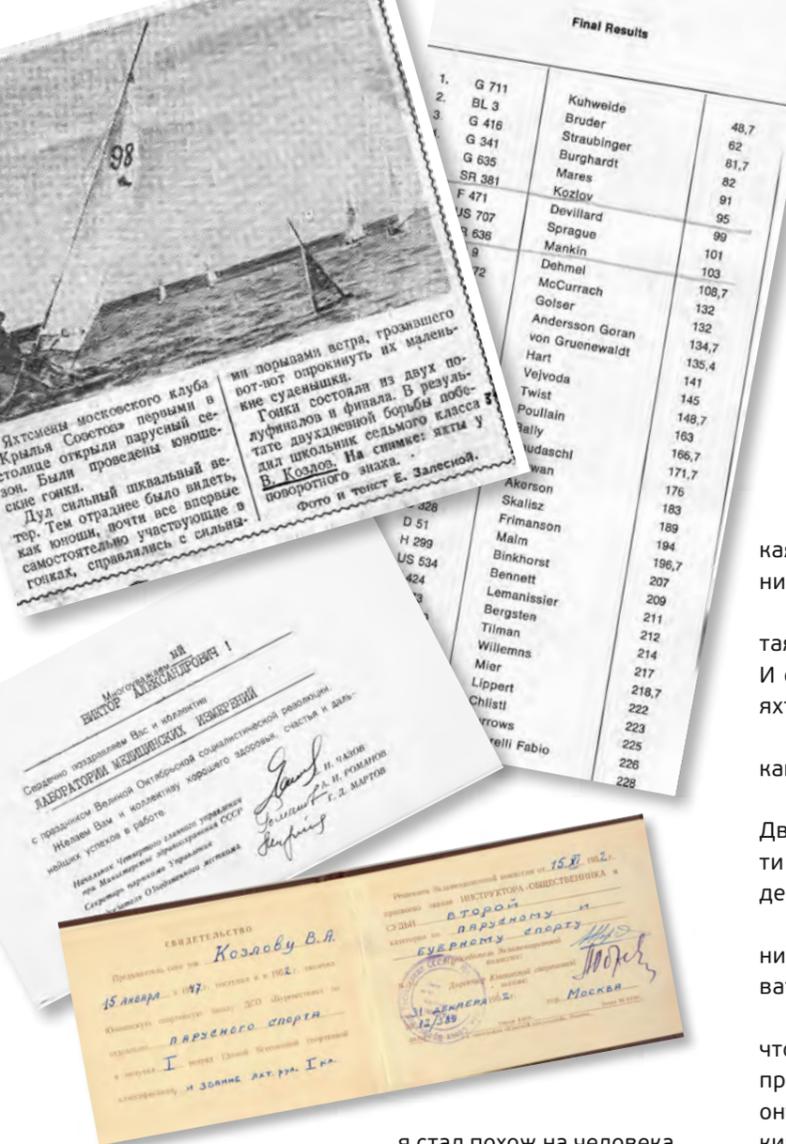
Самое главное в воспитании, как я теперь считаю, — это пример для подражания. Личный пример.

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

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

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

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



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

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

### КЛУБ ИМЕНИ БАРАНОВА

Как я попал в парусный спорт?

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

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

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

Но мне так хорошо запомнился следующий день. Два моих друга по классу говорят: «Мы хотим пойти в парусный клуб заниматься, пойдем с нами, пойдем же...»

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

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

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

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

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

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



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

Я приезжаю на базу, голодный, — он всегда наварит овсянки или гречневой каши, наложит мне полную тарелку. Ешь, сколько хочешь.

### ПРЕПЯТСТВИЯ ПЕРВОГО ШАГА

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

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

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

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

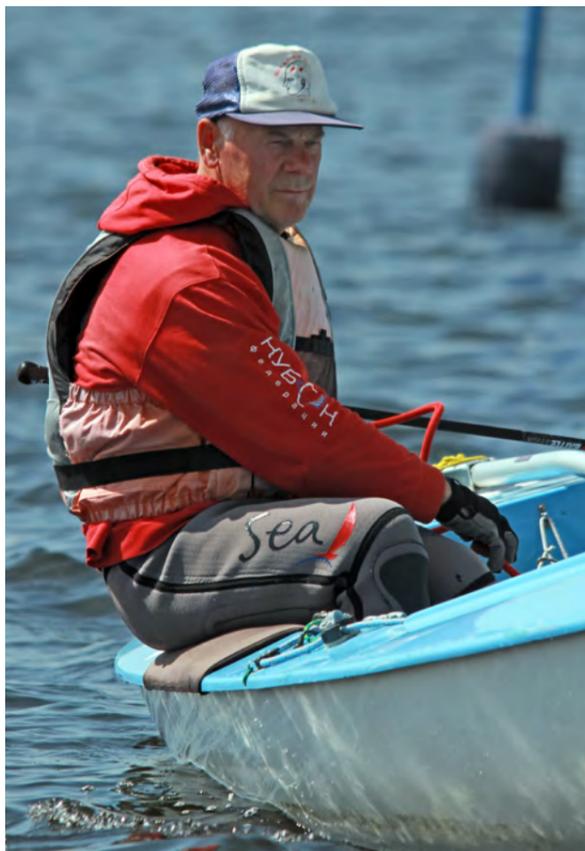
Так у меня всегда было. Вокруг первого шага — немыслимые препятствия, экстремальные условия. Помню свой первый выход на яхте. И плавать-то я еще толком не умел. А по обстоятельствам пришлось мне лезть на мачту и исправлять какую-то поломку. Яхту стало раскачивать, и из-за меня, собственно, она перевернулась,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

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

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

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





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

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

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

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

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

Нечто подобное произошло у меня с горными лыжами. Я занимался ими самостоятельно. Помню, встретил как-то на Ленинских горах Пинегина. И с самого верха горы спустился за ним со всеми по-

воротами и кручами хоть бы что. Умел я проходить горнолыжные трассы, управлять скоростью, мог притормозить, мог убыстриться.

Но вот поступил в университет, пошел в горнолыжную секцию, попал к тренерам. И повторилась старая история: «Кто ж так катается! Ты сидишь, как на горшке, опираешься на пятки, словно на конь». Прошли десятилетия, и посмотрите, как знаменитые чемпионы катаются: тем же стилем, что и я когда-то! Кто ниже садится, тот и выигрывает. Сильные ноги, большой размах. А меня заставляли переучиваться и сломали стиль. Я даже забросил с тех пор горные лыжи. да, наши тренеры тогда сильно еще отставали. Война же была. Даже любимый нами Зворыкин не столько тренер был, сколько воспитатель. И вы знаете, прошло почти три десятилетия с той далекой поры, а мы, группа его воспитанников, каждый год на день рождения Дмитрия Леонидовича встречаемся, отмечаем этот праздник. Это, наверное, редчайший случай в спорте. Мы ведем журнал, где расписываемся, кто присутствовал. Все мы благодарны нашему наставнику за все доброе, что он для нас сделал.

### КОРОЛЕВСКИЙ СПОРТ

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

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

С другой стороны, все олимпийские чемпионы в парусе и вне спорта добивались немало. По деловым качествам, по культурному уровню они превышают многих. А дело все в том, что парусный спорт охватывает практически все сферы деятельности че-



ловека. Много нужно знать и уметь, чтобы быть хорошим яхтсменом.

Во-первых, материальная часть лодки, все ее технические свойства, обводы, ходовые качества — во все это нужно вникнуть. Особенно это было ак-

туальным для наших спортсменов, которые вынуждены были сами строить лодки на верфях. И знать хорошо столярное дело для них было жизненно необходимо.

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

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

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

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

В конечном счете есть в парусном спорте что-то и от шахмат: умение рассчитывать ходы. Когда на дистанции идет лавировка, все яхты разбредаются в разные стороны. Ход — влево, вправо, шаг такой-то длины. Парусные шахматы.

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

### НЕ ОТ УМА, А ОТ СТРАСТИ

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

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

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

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



Многие тренеры считают — и я с ними согласен, — что без хорошей предварительной подготовки на водных просторах матросом не может быть хорошего яхтсмена. Подобрать парус, потравить — это матрос должен уметь правильно делать сам, без команды рулевого реагировать на все изменения условий.

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

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

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



## ПЛОДЫ БЕСКОРЫСТНОЙ ЛЮБВИ

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

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

Что я тогда чувствовал? Кроме чувства природы, радости и азарта, я ничего не ощущал, забыл обо всем. Это уже позднее, много погнавшись, я понял, что в парусе интеллект, знание, воля превыше всего, в том числе и физической подготовки.

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

Стоит только подумать: надо непременно выиграть, т.е. хоть толику корысти допустить, проигра-

ешь обязательно. А вот если выходить на дистанцию отрешенным от мыслей о каком бы то ни было благе, просто идти с наслаждением, результат получается как бы сам собой.

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

С годами это прошло само собой. Разум возобладал.

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

## ТЕХНИКУМ — С ОТЛИЧИЕМ!

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

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

Но наш верный воспитатель Дмитрий Леонидович Звoryкин, конечно же, не оставляет меня в беде. Мы вместе едем в техникум. Он представляет меня за-

местителю директора и говорит: вот у нас спортсмен, подающий надежды, он такой хороший мальчик, способный, сирота. Говорит так убедительно, так заинтересованно, что дирекция идет нам навстречу, ставит условие: если все остальные экзамены сдам на четыре и пять, то меня примут.

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

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

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

## В СБОРНОЙ КОМАНДЕ

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

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

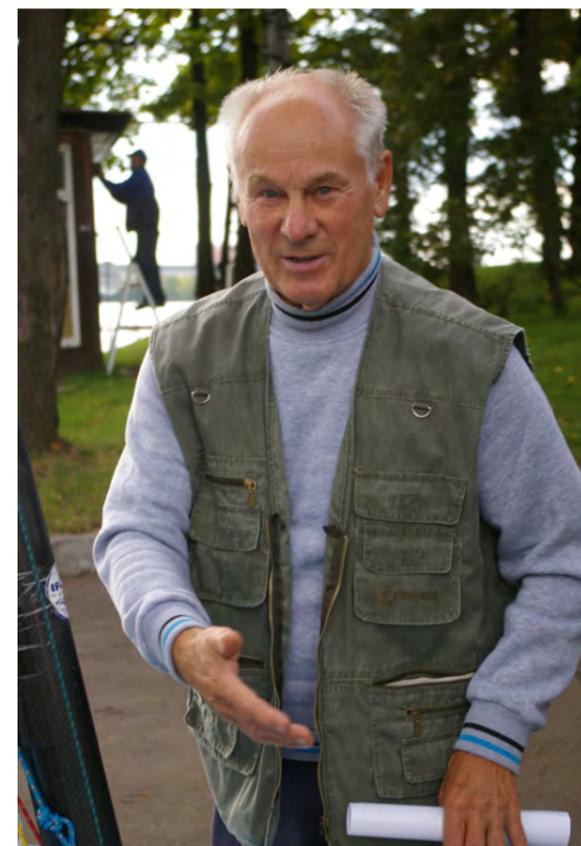
Парус — это была вся моя жизнь! Но с другой стороны — именно спорт давал мне возможность учиться. Я стипендию какую-никакую получал, подкармливаться мог. А обслуживать с самого раннего детства привык себя сам.

Когда перешел на научную работу, передо мной тоже открылись неплохие перспективы. И иные говорили: зачем тебе этот парус? Но что я без него? Зарплата научного сотрудника была очень маленькой, к тому же у меня все еще сказывалось тяжелое детство — это вечное недоедание. Постоянно, чуть не поем, головная боль начинается.

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

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

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



обстановка. Я понял, что врач, медицина — высшая ступень человеческой деятельности.

## ЯХТА ЯХТЕ РОЗНЬ

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





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

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

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

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

#### ЛАВИРОВКА УМА

##### НА ТРАССЕ

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

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

Представьте себе: более 100 участников, все знаменитости...

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

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

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

##### С ЗАЕМНОЙ МАЧТОЙ

«Неужели, — спрашивают меня иногда, — никогда душу не знобило, досада не брала: как хочется пройтись на классной яхте, показать, что ты можешь на самом деле?»

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

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

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

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

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

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

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

##### КТО НЕ РИСКУЕТ...

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

Да, все что угодно может случиться. Однажды на первенстве Москвы в одной из гонок я в сильнейший ветер перевертывался пять раз. А яхта, бывает, переворачивается мачтой ко дну, килем вверх. Я каждый раз ставил яхту и продолжал гонку. Ведь это большой физический труд — поставить яхту. Нужно нырнуть под воду, быстро сделать какие-то операции, завязать узлы внутри. На четвертый раз я даже захлебнулся и подумал: «Больше рисковать нельзя». Однако еще раз перевернулся и... пришел к финишу вторым. Значит, достаточно быстро справлялся со своими неприятностями, да и скорость у меня была хорошая.

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

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

Моя яхта в одной из гонок перевернулась, не поставить. Я сидел все время в холодной воде Балтийского моря, очень долго. Хорошо еще, что одна моя приятельница по МГУ была в судейской коллегии.

Она видит — меня нет. Давай искать. Увидела с судейского корабля мою лодку.

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

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

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

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

##### ГИМН ПАРУСНОМУ СПОРТУ

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

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

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

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



## OPEN RUSSIAN 2013

ЗОЛОТО МЕЖДУНАРОДНОЙ РЕГАТЫ «OPEN RUSSIAN» В ОЛИМПИЙСКОМ КЛАССЕ «ФИНН» ЗАВОЕВАЛ ИТАЛЬЯНЕЦ МИКЕЛЕ ПАОЛЕТТИ!

С 4 по 8 сентября в Москве на акватории Клязьминского водохранилища уже в пятый раз проходила ежегодная Международная регата Open Russian, традиционно собирающая сильнейших гонщиков России, ближнего и дальнего зарубежья в олимпийском классе яхт «Финн». В этом году, помимо россиян, в регате приняли участие спортсмены из Украины, Беларуси, Литвы, а также сборная Италии в полном составе. Итальянцы определенно придали южного колорита и темперамента и гонкам, и береговым мероприятиям, надо сказать, что в этом году регата получилась очень сильная и по составу участников, и по погодным условиям.

В рамках «Open Russian» традиционно разыгрывали этап Кубка России в классе «Финн» и финал Кубка Андрея Балашова, учрежденного в память о знаменитом Российском спортсмене, дважды завоевавшем для нашей Родины олимпийские медали в классе «Финн». Кроме того, в рамках этих соревнований провели Первенство России в классе «Финн», Чемпионат России Финн-Мастерс и Чемпионат Российского студенческого спортивного союза по парусному спорту в классе яхт «Финн». Медалей было много!

Для России регата Open Russian является уникальной, так как собирает большое число участников

в этом классе — на Open Russian боролись 74 спортсмена, что заметно выше уровня даже центральных европейских соревнований.

Началось все со штормовых условий с дождем, стабильно сильным ветром и 10-градусной температурой воздуха, спортсменов поливало как из ведра, журналисты просились на берег через 30 минут работы на воде, а финнистам хоть бы что, гоняли по три гонки в день и давали комментарии: «Это прекрасные условия для яхтенных гонок! Нам все нравится!». Так продолжалось три дня, но Господь или день города подарили гонщикам ясный и сухой день 7 сентября под завершение общих стартов. Кстати, именно этот день стал самым разрушительным, ветер подкис, борьба обострилась и столкновения стали происходить намного чаще, двум лодкам (Иван Потапов, Кирилл Лузан) даже пришлось сойти с дистанции из-за пробоин в борту.

В итоге, в медальную гонку прорвались 10 сильнейших, это (начиная с первого): итальянцы Мишель Паолетти, Георгио Погги, Филиппо Балдассари, российский юниор Аркадий Кистанов, Константин Лашук (Беларусь), Энрико Волтолини (Италия), Андрей Гусенко (Украина), Дмитрий Петров (Россия), и зам-





кнули десятку сильнейших Умберто Де Лука, Риккардо Бевилакка из Италии — вся сборная Италии в медальной гонке! Естественно ребята работали в команде и помогали друг другу на дистанции, правда, это не помешало, не очень хорошо стартовавшему Кистанову, за две лавировки и полных курса приблизиться к лидерам и в итоге занять третье место в медальной гонке и общем зачете, так как при равенстве очков смотрят по месту в медальной гонке. Первым пришел Георгио Погги, лидировавшему всю регату Мишелю Паолетти можно было вообще не гоняться, отрыв был настолько велик, что он заранее обеспечил себе победу в общем зачете регаты.

В итоге Паолетти — золото, Погги — серебро, Кистанов — бронза. Поздравляем победителей! Общие результаты по всем категориям можно посмотреть здесь.

Престижнейший «Кубок Балашова», суммарный результат во всех гонках сезона, достался белорусскому спортсмену Константину Лашуку! «Золотой костыль», шутливая награда (за один шаг до десятки сильнейших в регате Open Russian), достался талантливому юниору Виктору Филиппову. ■

## ПРИЗЕРЫ OPEN RUSSIAN 2013

### Призеры в категории «Юниоры» (Открытое первенство России)

Kistanov Arkadiy, RUS  
Umberto De Luca, ITA  
Bevilacqua Riccardo, ITA

### Призеры в категории «Студенты»

Kistanov Arkadiy, RUS  
Umberto De Luca, ITA  
Filippov Victor, RUS

### Призеры в категории «Мастерс»

Dmitriy Tereshkin, RUS  
Dmitry Petrov, RUS  
Vasiliy Kravchenko, RUS

### Призеры в категории «Гранд-Мастерс»

Marco Bugielli, ITA  
Alexander Kasatov, RUS  
Michail Petriga, RUS

### Призеры в категории «Гранд-Гранд-Мастерс»

Yuri Polovinkin, RUS

### Призеры в категории «Легенды»

Victor Kozlov, RUS  
Valentin Danilov, RUS

### Результаты 10 лучших

1	ITA 146	Paoletti Michele	1974		1 1,0	(bfd) (74,0)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	2,0	(10) (10,0)	3,0	6 12,0	26,0
2	ITA 11	Poggi Giorgio	1981		(10) (10,0)	2 2,0	5 5,0	8 8,0	2 2,0	3 3,0	6 6,0	(14) (14,0)	4 4,0	2 2,0	1 1,0	1 2,0	35,0	
3	RUS 6	Kistanov Arkady	1994	MC	3 3,0	1 1,0	7 7,0	4 4,0	(bfd) (74,0)	7 7,0	7 7,0	8 8,0	(12) (12,0)	3 3,0	10 10,0	3 6,0	56,0	
4	ITA 123	Baldassari Filippo	1988		5 5,0	(bfd) (74,0)	12 12,0	3 3,0	6 6,0	2 2,0	11 11,0	(13) (13,0)	1 1,0	1 1,0	7 7,0	4 8,0	56,0	
5	ITA 1	Voltolini Enrico	1986		2 2,0	(bfd) (74,0)	14 14,0	2 2,0	5 5,0	9 9,0	(19) (19,0)	2 2,0	9 9,0	5 5,0	13 13,0	2 4,0	65,0	
6	BLR 12	Lashuk Konstantin	1987	MC	(32) (32,0)	8 8,0	3 3,0	7 7,0	4 4,0	4 4,0	2 2,0	7 7,0	8 8,0	(20) (20,0)	12 12,0	7 14,0	69,0	
7	UKR 5	Gusenko Andrey	1988	MC	(16) (16,0)	5 5,0	9 9,0	5 5,0	7 7,0	10 10,0	3 3,0	(11) (11,0)	7 7,0	6 6,0	9 9,0	8 16,0	77,0	
8	ITA 213	Umberto De Luca	1992		11 11,0	(bfd) (74,0)	4 4,0	9 9,0	10 10,0	5 5,0	9 9,0	1 1,0	(13) (13,0)	9 9,0	11 11,0	5 10,0	79,0	
9	RUS 111	Petrov Dmitry	1973	MC	9 9,0	6 6,0	10 10,0	(13) (13,0)	9 9,0	(13) (13,0)	5 5,0	9 9,0	6 6,0	7 7,0	4 4,0	10 20,0	85,0	
10	ITA 214	Bevilacqua Riccardo	1995		13 13,0	3 3,0	8 8,0	12 12,0	(16) (16,0)	8 8,0	10 10,0	4 4,0	11 11,0	(15) (15,0)	2 2,0	9 18,0	89,0	



# FINN MASTERS EURO CUP 2013

РОССИЙСКАЯ КОМАНДА СОБРАЛА ВСЕ МЕДАЛИ НА КУБКЕ ЕВРОПЫ ФИНН-МАСТЕРС В ВЕНГРИИ

На озере Балатон в Венгрии завершился Открытый Кубок Европы Финн-Мастерс. В соревнованиях приняли участие 49 спортсменов из Венгрии, Чехии, Хорватии, Австрии, Великобритании и России. Россия традиционно привезла самую большую команду — 16 человек, которые прошли хорошую соревновательную подготовку, в том числе — на только что завершившемся Открытом чемпионате Российской Ассоциации — международной регате Open Russian.

Тренировочная гонка прошла при хорошем ветре. Но соревнования начались со штилевой погоды — и в первый день гонки не состоялись. Зато



в следующие два дня погода подарила участникам хороший ветер, 15–18 узлов, на порывах достигавший 24 узлов. Проведенные в эти дни 5 гонок фактически определили окончательные результаты регаты, так как в последний (резервный) день ни участники, ни организаторы не дождались ветра.

Очень хорошо работала судейская бригада. Дистанция выставлялась прекрасно и оперативно переносилась под заходы ветра.

За все гонки был только один фальстарт. Потом стартовали сразу под черный флаг.





## КУБОК ЕВРОПЫ «ФИНН-МАСТЕРС» 2013

### РЕЗУЛЬТАТЫ ПО КАТЕГОРИЯМ:

#### МАСТЕРС

1. Игорь Фролов, Россия
2. Дмитрий Петров, Россия
3. Алексей Марчевский, Россия

#### ГРАНД-МАСТЕРС

1. Владимир Бутенко, Россия
2. Феликс Деникаев, Россия
3. Антал Сзекли, Венгрия

#### ГРАНД-ГРАНД-МАСТЕРС

1. Лука Сисарелли, Хорватия
2. Юрий Половинкин, Россия
3. Джозеф Фарнас, Венгрия

На гонках выставлялись большие лавировки — минимум по 20 минут полным ходом. Но каждая гонка длилась не больше часа, так как на полных курсах уходило не более 8 минут.

В итоге по результатам завершившихся соревнований российская команда взяла абсолютное лидерство (в десятке лидеров россияне — с 1-го по 4-е места, 6-е, 9-е) и собрала практически все медали, как в общем зачете, так и во всех номинациях.

Игорь Фролов захватил лидерство с первой гонки. Противостояли ему также россияне Алексей Марчевский, который сначала тоже сделал серьезную заявку на победу, и Дмитрий Петров.

Но Игорь Фролов гонялся сильно, настойчиво. Конечно, помог ему и сильный ветер, при котором он себя очень хорошо чувствует. Но его коллеги-друзья сказали, что он очень серьезно готовился к этой регате. И, фактически, в течение сезона не пропускал ни одного дня. Все время был на воде, обновил лодку, мачту.

Абсолютным победителем Кубка Европы Финн-Мастерс стал Игорь Фролов (Таганрог), второе место занял Дмитрий Петров (Тольятти), третье — Алексей Марчевский (Таганрог), четвертым в абсолютном зачете и первым в зачете «Гранд-Мастерс» стал Владимир Бутенко (Москва). В категории «Гранд-гранд-

мастерс» Юрий Половинкин (Москва) занял второе место.

Награждение прошло в теплой, дружеской обстановке на берегу озера.

Участники отмечали, что гоняться на Балатоне было уютно. Этому способствовала атмосфера яхт-клуба (Tihany Sailing Club), где проходили соревнования: там всегда были готовы помочь, при погрузке/разгрузке или решить текущие проблемы, вкусно кормили и приглашали приехать снова.

К радости победы прибавились положительные эмоции от встречи с уже старыми друзьями, пребывания в домашней обстановке, вкусного гуляша и спокойной молочно-бирюзовой воды озера Балатон.

Поздравляем наших ребят с победой и желаем успехов на дальнейших соревнованиях. ■

FINN MASTERS EURO CUP 2013  
Tihany, Hungary, 11–15 September, 2013  
Results are final as of 14:46 on September 15, 2013  
Sailed: 5, Discards: 1, Tocount: 4, Entries: 52, Scoring system: Appendix A

Rank	Fleet	Nat	SailNo	AltSailNo	HelmName	R1	R2	R3	R4	R5	Total	Nett
1st	M	RUS	31		Frolov Igor	1.0	3.0	(4.0)	1.0	2.0	11.0	7.0
2nd	M	RUS	111		Petrov Dmitry	2.0	(11.0)	2.0	3.0	1.0	19.0	8.0
3rd	M	RUS	729		Marchersky Alexei	3.0	1.0	1.0	(12.0)	8.0	25.0	13.0
4th	GM	RUS	21		Butenko Vladimir	(8.0)	6.0	5.0	2.0	4.0	25.0	17.0
5th	M	HUN	88		Majthényi Zsombor	7.0	4.0	(13.0)	4.0	3.0	31.0	18.0
6th	GM	RUS	41		Denikaev Felix	6.0	9.0	8.0	5.0	(19.0)	47.0	28.0
7th	GM	HUN	7		Székely Antal	(12.0)	12.0	3.0	6.0	11.0	44.0	32.0
8th	M	HUN	211		Szilvassy Attila	10.0	2.0	16.0	10.0	(18.0)	56.0	38.0
9th	M	RUS	69		Kharitonov Denis	9.0	10.0	14.0	(17.0)	5.0	55.0	38.0
10th	M	HUN	50		Lukáts Ákos	11.0	14.0	(18.0)	7.0	6.0	56.0	38.0
11th	GM	RUS	77		Khoroshilov Igor	4.0	(19.0)	10.0	16.0	15.0	64.0	45.0
12th	GM	HUN	18		Demeczky Mihály	(19.0)	8.0	11.0	14.0	12.0	64.0	45.0
13th	M	HUN	270		Huszár Géza	5.0	(24.0)	17.0	8.0	16.0	70.0	46.0
14th	GGM	CRO	110		Cicarelli Luksa	20.0	7.0	(28.0)	9.0	10.0	74.0	46.0
15th	M	RUS	100		Akhramenko Dmitry	13.0	(26.0)	20.0	11.0	7.0	77.0	51.0
16th	M	RUS	16		Khudyakov Oleg	(22.0)	13.0	12.0	20.0	13.0	80.0	58.0
17th	M	GBR	65		Potter David	17.0	5.0	24.0	18.0	(27.0)	91.0	64.0
18th	M	RUS	205		Stepanov Sergej	24.0	17.0	9.0	(27.0)	14.0	91.0	64.0
19th	GM	HUN	4		Antal Gábor	18.0	15.0	6.0	26.0	(29.0)	94.0	65.0
20th	M	HUN	11		NagyZsolt Csaba	(28.0)	21.0	26.0	13.0	9.0	97.0	69.0
21st	M	CRO	524		TaubertLászló	25.0	(27.0)	7.0	21.0	22.0	102.0	75.0
22nd	GM	RUS	51		Petriga Mikhail	16.0	22.0	(29.0)	15.0	26.0	108.0	79.0
23rd	M	HUN	41		Bartos Zoltán	21.0	18.0	(27.0)	23.0	21.0	110.0	83.0
24th	GM	CZE	75		Skaliczky Vladimir	23.0	(29.0)	15.0	24.0	25.0	116.0	87.0
25th	GM	RUS	1117		Bill Andrew	(37.0)	16.0	37.0	19.0	17.0	126.0	89.0
26th	M	HUN	143		Wehouszky László	(33.0)	25.0	19.0	25.0	23.0	125.0	92.0
27th	GM	RUS	71		Klyayman Leonid	27.0	20.0	21.0	(28.0)	24.0	120.0	92.0
28th	M	HUN	972		Mónus Gyula	29.0	(53.0 DNC)	25.0	22.0	20.0	149.0	96.0
29th	M	RUS	4		Banko Alexandr	(40.0)	23.0	23.0	29.0	34.0	149.0	109.0
30th	M	HUN	14		Kovács Zoltán	15.0	37.0	(38.0)	35.0	30.0	155.0	117.0
31st	M	HUN	51		Rutai István	32.0	28.0	32.0	(33.0)	33.0	158.0	125.0
32nd	M	HUN	17		Douglas Graham	31.0	33.0	31.0	(34.0)	31.0	160.0	126.0
33rd	M	HUN	45	1127	Marczell Zsolt	34.0	30.0	(35.0)	31.0	32.0	162.0	127.0
34th	M	RUS	25		Voshchennikov Anatoly	14.0	34.0	30.0	(53.0 DNF)	53.0 DNC	184.0	131.0
35th	GGM	RUS	142		Polevinkin Jury	26.0	(53.0 DNC)	22.0	30.0	53.0 DNC	184.0	131.0
36th	GGM	HUN	95		Farkas József	38.0	31.0	33.0	32.0	(53.0 DNC)	187.0	134.0
37th	M	CZE	232		Sylhavi Jaromir	(53.0 DNF)	39.0	34.0	37.0	28.0	191.0	138.0
38th	GGM	HUN	9		Beliczay Tamás	35.0	32.0	36.0	36.0	(53.0 DNC)	192.0	139.0
39th	M	HUN	19	8	Kovács Márton	47.0	(53.0 DNF)	39.0	38.0	35.0	212.0	159.0
40th	GM	HUN	1		Sipos Péter	30.0	35.0	(53.0 DNC)	53.0 DNC	53.0 DNC	224.0	171.0
41st	L	HUN	55		Schömer András	39.0	36.0	(53.0 DNC)	53.0 DNC	53.0 DNC	234.0	181.0
42nd	M	HUN	64		Szűcs Balázs	44.0	38.0	(53.0 DNC)	53.0 DNC	53.0 DNC	241.0	188.0
43rd	M	HUN	21		Zsidó László	36.0	(53.0 DNF)	53.0 DNS	53.0 DNF	53.0 DNC	248.0	195.0
44th	M	HUN	20		Elek Péter	41.0	(53.0 DNF)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	253.0	200.0
45th	GM	HUN	26		Zsitvay Szilárd	42.0	(53.0 DNF)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	254.0	201.0
46th	L	HUN	347		Zsindely László	43.0	(53.0 DNS)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	255.0	202.0
47th	GGM	AUS	320		Gál Csaba	45.0	(53.0 DNF)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	257.0	204.0
48th	GM	HUN	961		Varga Attila	46.0	(53.0 DNF)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	258.0	205.0
49th	M	HUN	32		Balla Zoltán	(53.0 DNF)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	265.0	212.0
49th	GGM	HUN	140		Mészáros Gábor	(53.0 DNS)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	265.0	212.0
49th	GM	HUN	81		Solymosi Imre	(53.0 DNF)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	265.0	212.0
49th	M	HUN	69		Stadler Csaba	(53.0 DNC)	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	53.0 DNC	265.0	212.0



## FINN WORLD MASTERS 2014: «РУССКИЕ ИДУТ!»

«Русские идут!» — с этой фразы на пресс-боте начался 4-й гоночный день, когда на первый знак после лавировки первой группы (флота из 120 яхт) вышла группа из 4 русских, оставивших позади прошлогоднего чемпиона мира Финн-Мастерс Михаэля Майера и еще целый ряд сильных спортсменов. Этой фразой можно было охарактеризовать все, что происходило на этой регате: после абсолютного доминирования

на прошлогоднем Кубке Европы Финн-Мастерс российская команда уже вплотную подошла и к завоеванию позиций на Чемпионате мира Финн-Мастерс.

В Чемпионате мира Финн-Мастерс россияне принимают участие с 2008 года. Большую работу по сплочению российской команды в самом начале провел Леонид Кляйман. С каждым годом российская команда росла и крепла. Позже уже другие ребята подхватили организующую роль и развитие календаря Мастерс. Самыми первыми успехами России на Чемпионате мира Финн-Мастерс стали медали Виктора Козлова (в этом году ему исполнится 80 лет), который дважды занимал 2-е место в разряде «Легенды». Однако в абсолютном зачете вершины казались недостижимыми — в первые годы участия уделом россиян были 50-е места, постепенно с каждым годом результаты улучшались, появлялись приходы в тройке, но лучшим местом в абсолютном зачете было 21-е. За последние два года российские гонщики Финн-Мастерс активно и последовательно взялись за завоевание спортивных вершин в движении Мастерс. В российской команде Финн-Мастерс образовались три сильные группы, которые каждая по своему пути шли к совершенствованию и дости-



жению цели. Эти группы представлены Москвой, Таганрогом и Тольятти. Московская группа традиционно имеет плотный летний календарь соревнований, к которому в зимнее время добавились совместные сборы с командой Fantastica в Италии и участие в соревнованиях итальянских Мастерс, сборы на Майорке, приглашались тренеры, такие как Валентин Манкин, Питер Ян Постма, отец Дениса Карпака — Игорь Трофимов. Это дало серьезный прогресс — значительно поднялись все без исключения участники команды. Другая группа — в Таганроге во главе с Игорем Фроловым, который долгое время был одним



парусного спорта для развития класса «Финн» в регионах. Благодаря этой программе целый ряд сильных спортсменов Самарской области смогли попробовать и проявить себя в классе «Финн», после чего уже ими или под них была закуплена собственная материальная часть и ребята стали дальше продолжать совершенствоваться в классе. Они неизменно участвуют практически во всех соревнованиях в классе «Финн» в России (этапах Кубка России, Чемпионате Ассоциации), а также выезжают на международные регаты, в зимнее время большое внимание уделяют физической подготовке, и благодаря этому по совокупности



из сильнейших финнистов СССР, упорно и методично тренировалась на акватории устья реки Дон в Азовском море. Удачные условия Таганрога, возможность ежедневных тренировок и упорство и опыт местной школы финнистов, из которой вышли многие сильные гонщики, привели к тому, что сразу двое спортсменов этой группы смогли попасть в медальный флот в этом году. Третья группа — тольяттинская финнистов образовалась не так давно в основном из гонщиков класса «Лазер» в прошлом. Значительный толчок возрождению и развитию класса «Финн» в Тольятти дала программа зимней подготовки в г. Сочи в рамках Ассоциации яхт класса «Финн» на 10 яхтах класса «Финн», которые были временно выделены ЦСП «Хлебниково» через Всероссийскую федерацию

показывают хороший прогресс. В этом году несколько ребят из Самарской области переступили возрастной порог «Мастерс», и благодаря им российская команда значительно усилилась. В рамках российской команды велось постоянное взаимодействие с производителями яхт, парусов, мачт: Devoti, Pata, Wilke, WB, One Sails. На совместных сборах и соревнованиях проводился открытый обмен опытом, наработками между группами и отдельными спортсменами, благодаря чему рос общий уровень команды. То, что финнисты в большинстве своем — активные, зрелые, состоявшиеся мужчины, сделало возможным организацию многих совместных мероприятий.

Хотя ранее имелись некоторые «прострелы» в виде хороших приходов в отдельных гонках на меж-





сделали свое дело — ребята нашли свою скорость, настройки. Уверенную заявку перед регатой сделали Феликс Деникаев и Владимир Бутенко, завоевавшие на Чемпионате Италии Финн-Мастерс 1-е и 4-е место соответственно.

В самом же Сопоте в дни, предшествующие регате, на воде чаще всего можно было увидеть именно Российских спортсменов, организованно тренирующихся командой.

Чемпионат мира Финн-Мастерс начался со слабых ветров, а старты — с многочисленных массовых фальшстартов, из-за чего в первые 3 гоночных дня удалось завершить только 2,5 гонки (3 гонки для одного флота и 2 гонки — для другого — все участники делились каждый день на 2 флота). Для ряда спортсменов эти гонки оказались очень трудными, так как кто-то получил дисквалификации по правилу «черного флага», попав на старте на фальшстарт, а кто-то и провалился в сложной обстановке распределения ветра и сильной зыби. В этих условиях лучше всего из Россиян показал себя Феликс Деникаев, выйдя на 5-е место с 6-м, 9-м и 2-м приходами. Однако все ждали проведения 5-ти гонок, когда должен

дународных соревнованиях, первый настоящий прорыв у российской команды произошел в 2012 году на Балатоне на Кубке Европы Финн-Мастерс, когда Игорь Фролов и Василий Кравченко заняли 1–2-е места в разряде Мастерс. 2013-й год ознаменовался уже полным доминированием российских спортсменов на этих соревнованиях — абсолютным победителем стал Игорь Фролов, был занят почти весь подиум в абсолютном зачете и собран урожай медалей по всем категориям.

В этом году настало время следующей вершины — Чемпионата мира. Здесь на соревнование приехала 3-я по численности (после немцев и голландцев) команда из России в составе из 20 спортсменов. На Чемпионате мира Мастерс Российским ребятам приходится несколько тяжелее, поскольку в отличие от Кубка Европы, проходящего в сентябре после регаты Open Russian, Чемпионат мира традиционно проводится в конце мая — начале июня — практически в самом начале нашего сезона, и ребята не успевают накатать необходимые для успешных выступлений часы на воде. Тем не менее, целеустремленная подготовка, выезды некоторых спортсменов на соревнования и сборы в зимний период, интенсивные тренировки российской команды Финн-Мастерс в мае



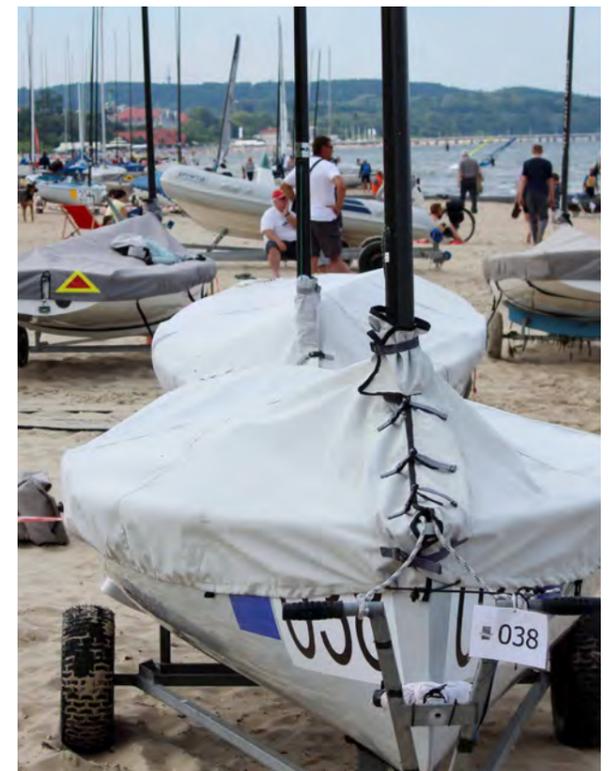
был заработать выброс худшей гонки. Это пришлось также на долгожданный ветер, который, согласно прогнозу, должен был «заработать» с четверга. И этого ветра никому мало не показалось — при стабильных 15–17 узлах порывы достигали 22 узлов и более. Здесь проявила себя большая часть российской команды, доминируя практически во всех гонках. Поистине иностранцы назвали эти дни «русской погодой». Безусловно, меньшая накатанность ребят в морских условиях давала себя знать, особенно на полных курсах, однако на лавировке россияне были самыми быстрыми. Тем не менее раннее казавшиеся недостижимыми лидеры Майк Майер и Андре Бундзиен уже не казались такими недостижимыми — ребята видели их слабые стороны и уже научились догонять и обгонять.

Неудачами в эти дни пришлось гонки для Феликса Деникаева — ряд переворотов, порвавшийся в последней гонке парус — сказалась, наверное, накопившаяся усталость за прошедший месяц интенсивных гонок и тренировок. Однако было кому «поднять флаг» — после заработавшего выброса худшей гонки в лидеры уверенно ворвались сразу трое россиян — Александр Кулюкин, Игорь Фролов и Алексей Марчевский. После 5 гонок они занимали 4-е, 5-е и 12-е места соответственно, причем Алексей имел равное количество очков с 10-м и 11-м местами, благодаря чему попал в число гонщиков, выступивших в медальной гонке в последний день регаты. Александр и Игорь же были «на расстоянии вытянутой руки» от 2-го места, и теоретически могли побороть-



ся и за первое. Впервые в истории российские спортсмены попали в медальный флот, причем — сразу трое — абсолютный рекорд среди всех стран!

Окончательный расклад среди лидеров определила медальная гонка. Небольшая неудача (навал





на знак) отодвинула Игоря Фролова на 9-е место, однако Александр Кулюкин не упустил задор, драйв, раскрученный в процессе гонок, и на финишной лавировке уже вырвался в лидеры, почти закусив «серебро» в абсолютном зачете, и только небольшой отход и пятно с меньшим ветром заставляют его пропустить вперед две лодки в медальной гонке, благодаря чему он финиширует третьим в медальной гонке и третьим в общем абсолютном зачете, пропустив вперед только победителей предыдущих Чемпионатов мира Финн-Мастерс Михаэля Майера и Андре Бундзиена. Тем не менее в зачете «Мастерс» он в итоге завоевывает золотую медаль.

Не подкачали наши ребята и в оставшемся флоте — в последней гонке сразу 6 россиян финишировали в десятке сильнейших.

Золотая медаль Александра Кулюкина, успехи Игоря Фролова, Алексея Марчевского (он, кстати, до сих пор не имеет собственной современной лодки, тренируется дома в Таганроге на яхте таллинской постройки 1980-х годов, а на соревнованиях выступает на яхте, предоставленной спонсором Кубка Европы Финн-Мастерс), успехи остальных россиян (сразу 6 российских спортсменов вошли в первые 15% участников, неплохо выглядели и остальные) заставили заново весь мир очень уважительно говорить о российских финнистах. Представители многих стран приходили и поздравляли всю российскую команду, отмечали высокий уровень, быстрый рост и дружную атмосферу. Уже многие спортсмены и организаторы регат ориентируются на российский чемпионат Open Russian, график российской команды, а Россия рассматривается как один из серьезных претендентов на проведение Чемпионата мира Финн-Мастерс в 2018 году.

На церемонии награждения был озвучен Гимн России в честь победы российского спортсмена, и все

без исключения слушали его стоя, в знак уважения к успеху Александра Кулюкина и всей российской команды.

Сами соревнования проходили в очень доброжелательной обстановке. Все гонщики тепло общались друг с другом, обсуждая все что можно кроме политики, конечно же. Во время регаты было проведено ежегодное собрание Финн-Мастерс, где были определены места проведения чемпионатов мира на 2016 и 2017 год. На 2016 год было несколько претендентов, однако выиграла заявка команды «Фантастика» на проведение соревнований на озере «Гарда» в городе Торболе. 2017 год должен был пройти под знаком американских континентов. В этой части очень сильно постаралась делегация с острова Барбадос: при активной поддержке их местных государственных органов, спонсора, накануне голосования был проведен богатый фуршет для участников, предварительная разъяснительная работа в личных беседах, а к самим соревнованиям предложено интересное предложение по транспортировке яхт к месту проведения соревнований (120 евро за лодку в сумме за оба путешествия туда и обратно из порта Гавра). Все это не оставило шансов другому решению при голосовании. В индивидуальных беседах Российской Ассоциацией были проработаны вопросы возможности проведения Чемпионата мира Финн-Мастерс в России. Безусловно для европейцев вызывают интерес такие города, как Калининград, Санкт-Петербург. Однако, в связи с тем, что политика ведется в первую очередь в пользу тех мест, где класс «Финн» развивается, очень серьезно рассматриваются варианты привезти Чемпионат мира в Таганрог или Геленджик. Голосование по выбору места проведения Чемпионата мира в 2018 году будет проходить в Торболе (Италия) в мае 2016 года. Так что время подготовиться нашей команде есть! ■

## 2014 FINN WORLD MASTERS CHAMPIONSHIP (SOPOT POLAND, 6-13 JUNE 2014)

RESULTS ARE FINAL AS OF 15:11 ON JUNE 13, 2014

OVERALL

SAILED: 6, DISCARDS: 1, TO COUNT: 5, ENTRIES: 235, SCORING SYSTEM: APPENDIX A

Rank	Division	BowNumber	Nat	SailNo	Name	Birth	Medalist	R1	R2	R3	R4	R5	M/R6	Score
1	GMaster	14	CZE	1	Michael Maier	1964	Yes	1.0	(10.0)	1.0	2.0	1.0	8.0	13.0
2	GMaster	257	GER	711	Andre Budzien	1962	Yes	1.0	1.0	(7.0)	1.0	1.0	14.0	18.0
3	Master	211	RUS	161	Aleksandr Kuliukin	1973	Yes	(21.0)	2.0	4.0	3.0	5.0	6.0	20.0
4	Master	126	ITA	55	Walter Riosa	1966	Yes	(17.0)	4.0	8.0	5.0	4.0	4.0	25.0
5	GMaster	29	FRA	99	Marc Allain Des Beauvais	1956	Yes	3.0	15.0	(119.0 BFD)	10.0	4.0	2.0	34.0
6	GMaster	34	GBR	2	Allen Burrell	1964	Yes	(11.0)	3.0	3.0	2.0	5.0	22.0	35.0
7	GMaster	99	GER	193	Thomas Schmid	1959	Yes	3.0	(44.0)	10.0	10.0	3.0	10.0	36.0
8	Master	225	SUI	86	Piet Eckert	1968	Yes	(15.0)	14.0	5.0	3.0	2.0	12.0	36.0
9	Master	203	RUS	31	Igor Frolov	1965	Yes	4.0	(82.0)	2.0	9.0	2.0	20.0	37.0
10	Master	224	SUI	5	Christen Christoph	1970	Yes	7.0	(11.0)	3.0	6.0	10.0	18.0	44.0
11	Master	212	RUS	20	Alexey Marchevskiy	1968	Yes	(35.0)	7.0	13.0	6.0	6.0	16.0	48.0
12	Master	175	NZL	2	Ray Hall	1967	Yes	10.0	15.0	(119.0 BFD)	1.0	6.0	24.0	56.0
13	Master	59	GER	707	Uli Breuer	1966		19.0	6.0	(119.0 BFD)	4.0	7.0	1.0	37.0
14	Master	129	LTU	7	Tauras Rymonis	1966		(53.0)	25.0	6.0	4.0	3.0	1.0	39.0
15	GGMaster	249	USA	74	Henry Sprague	1945		(119.0 BFD)	16.0	11.0	8.0	11.0	4.0	50.0
16	GMaster	8	AUT	7	Michael Gubi	1959		14.0	10.0	(17.0)	11.0	17.0	4.0	56.0
17	Master	169	NED	29	Bas, De Waal	1966		8.0	24.0	14.0	(27.0)	12.0	2.0	60.0
18	Master	244	UKR	8	Taras Gavrish	1974		28.0	18.0	(119.0 BFD)	7.0	8.0	2.0	63.0
19	Master	237	SWE	3	Christian Finnsgard	1974		16.0	(43.0)	11.0	22.0	7.0	7.0	63.0
20	Master	156	NED	7	Cees Scheurwater	1967		(35.0)	20.0	6.0	18.0	8.0	15.0	67.0
21	Master	217	RUS	205	Sergei Stepanov	1973		18.0	12.0	(32.0)	12.0	19.0	6.0	67.0
22	GMaster	135	NED	54	Joos Bos	1955		14.0	13.0	(38.0)	20.0	16.0	8.0	71.0
23	Master	111	GER	212	Rainer Wolff	1965		4.0	33.0	(119.0 BFD)	19.0	13.0	5.0	74.0
24	GMaster	253	ITA	2	Marco Buglielli	1960		2.0	2.0	30.0	28.0	15.0	(113.0 DNC)	77.0
25	GMaster	240	SWE	59	Edwall Lars	1959		(47.0)	27.0	9.0	11.0	14.0	17.0	78.0
26	GMaster	49	GBR	720	Julian Smith	1964		17.0	(54.0)	25.0	14.0	14.0	10.0	80.0
27	GMaster	213	RUS	51	Mikhail Petriga	1957		9.0	12.0	24.0	(36.0)	27.0	9.0	81.0
28	Master	144	NED	780	Jan Willem Kok	1968		32.0	7.0	(68.0)	13.0	9.0	21.0	82.0
29	Master	102	GER	194	Axel Schroeder	1965		(52.0)	17.0	16.0	16.0	29.0	5.0	83.0
30	GMaster	140	NED	55	Eddy Huisman	1961		24.0	14.0	(38.0)	5.0	28.0	14.0	85.0
31	Master	201	RUS	69	Kharitonov Denis	1965		(63.0)	33.0	7.0	23.0	20.0	3.0	86.0
32	GMaster	195	RSA	1	Greg Davis	1957		13.0	9.0	24.0	30.0	(32.0)	11.0	87.0
33	Master	232	SUI	83	Beat Steffen	1967		26.0	22.0	(52.0)	26.0	11.0	3.0	88.0
34	GGMaster	174	NZL	9	Rob Coutts	1954		36.0	(53.0)	28.0	12.0	9.0	8.0	93.0
35	Master	28	FIN	22	Ville Valtonen	1965		6.0	32.0	(119.0 BFD)	7.0	29.0	21.0	95.0
36	Master	241	SWE	6	Olof Lundqvist	1972		12.0	(119.0 BFD)	8.0	18.0	34.0	23.0	95.0
37	Master	236	SWE	22	Stefan Fagerlund	1966		2.0	(49.0)	1.0	33.0	39.0	25.0	100.0
38	GMaster	4	AUS	3	Jake Gunther	1958		8.0	(119.0 BFD)	10.0	25.0	43.0	15.0	101.0
39	GMaster	205	RUS	34	Aleksandr Kasatov	1962		10.0	31.0	29.0	(34.0)	21.0	10.0	101.0
40	GMaster	176	NZL	15	Greg Wilcox	1960		37.0	23.0	4.0	17.0	22.0	(113.0 DNF)	103.0
41	GMaster	258	NED	27	Paul Kamphorst	1964		12.0	(50.0)	5.0	31.0	19.0	39.0	106.0
42	GMaster	242	SWE	14	Stefan Nordstroem	1964		27.0	8.0	17.0	(36.0)	35.0	20.0	107.0
43	GMaster	199	RUS	21	Vladimir Butenko	1962		9.0	32.0	18.0	(33.0)	30.0	18.0	107.0
44	GMaster	150	NED	46	Hein Pieter Okker	1959		19.0	21.0	(119.0 DNC)	14.0	31.0	22.0	107.0
45	GGMaster	170	NED	50	Jan Zetzema	1954		18.0	8.0	32.0	29.0	(50.0)	27.0	114.0
46	GGMaster	142	NED	11	Henk, De Jager	1949		(78.0)	19.0	23.0	39.0	21.0	12.0	114.0
47	Master	45	GBR	52	Will Patten	1965		28.0	19.0	26.0	22.0	(40.0)	19.0	114.0
48	Master	46	GBR	635	Simon Percival	1973		24.0	43.0	19.0	8.0	22.0	(66.0)	116.0
49	GGMaster	138	NED	101	Chris Frijdal	1953		5.0	25.0	21.0	(49.0)	26.0	40.0	117.0
50	Master	181	POL	71	Marek Jarocki	1970		31.0	(72.0)	31.0	32.0	12.0	12.0	118.0
51	GMaster	113	GRE	71	Panagiotis Davourlis	1960		27.0	3.0	(119.0 DNC)	66.0	16.0	13.0	125.0
52	GGMaster	6	AUS	8	Dirk Seret	1945		22.0	(70.0)	43.0	17.0	27.0	18.0	127.0
53	GMaster	77	GER	208	Uwe Kinast	1955		16.0	(52.0)	41.0	21.0	25.0	30.0	133.0
54	Master	210	RUS	17	Vasiliy Kravchenko	1972		(72.0)	56.0	13.0	15.0	17.0	33.0	134.0
55	Master	231	SUI	25	Till Klammer	1968		25.0	34.0	42.0	15.0	(45.0)	19.0	135.0
56	GMaster	16	CZE	318	Martin Plecity	1957		13.0	38.0	33.0	32.0	20.0	(51.0)	136.0
57	Master	37	GBR	10	Robert Deaves	1967		33.0	(119.0 BFD)	43.0	25.0	23.0	14.0	138.0
58	Master	154	NED	67	Ronald Ruiters	1973		(42.0)	30.0	28.0	41.0	15.0	28.0	142.0
59	GMaster	91	GER	909	Udo Murek	1961		36.0	26.0	20.0	24.0	36.0	(113.0 DNC)	142.0
60	GMaster	7	AUS	278	John Warlow	1962		21.0	31.0	14.0	34.0	44.0	(47.0)	144.0



Rank	Division	BowNumber	Nat	SailNo	Name	Birth	Medalist	R1	R2	R3	R4	R5	M/R6	Score
61	GMaster	200	RUS	41	Felix Denikaev	1962		6.0	9.0	2.0	(119.0 DNF)	24.0	113.0 DNC	154.0
62	GMaster	256	GER	17	Kai Schrader	1964		20.0	42.0	21.0	39.0	(49.0)	32.0	154.0
63	GGMaster	149	NED	2	Wouter Molenaar	1950		26.0	(51.0)	36.0	13.0	46.0	34.0	155.0
64	GMaster	191	POL	99	Włodzimirz Radwaniecki	1964		29.0	57.0	23.0	(119.0 DNC)	31.0	16.0	156.0
65	GGMaster	134	NED	10	Nanne Boot	1952		25.0	30.0	30.0	(50.0)	44.0	31.0	160.0
66	Master	178	POL	7	Dariusz Czapski	1972		5.0	(58.0)	33.0	45.0	24.0	54.0	161.0
67	GMaster	22	NED	22	Peter Hubregtsen	1964		30.0	36.0	(101.0)	40.0	33.0	22.0	161.0
68	Master	87	GER	165	Dirk Meid	1965		(119.0 BFD)	119.0 BFD	18.0	9.0	10.0	6.0	162.0
69	GMaster	55	GER	62	Uwe Barthel	1955		44.0	1.0	46.0	38.0	(57.0)	35.0	164.0
70	GGMaster	226	SUI	1	Hans Fatzer	1948		45.0	29.0	19.0	43.0	(48.0)	29.0	165.0
71	Master	119	HUN	50	Akos Lukats	1972		30.0	34.0	15.0	59.0	28.0	(64.0)	166.0
72	GMaster	82	GER	122	Holger Krasmann	1961		34.0	5.0	66.0	37.0	(119.0 DNC)	27.0	169.0
73	GMaster	40	GBR	61	John Heyes	1962		54.0	(95.0)	22.0	50.0	33.0	11.0	170.0
74	GMaster	13	CZE	67	Josef Jochovic	1962		23.0	57.0	31.0	(58.0)	32.0	33.0	176.0
75	Master	108	GER	60	Durach Thilo	1966		60.0	(74.0)	27.0	54.0	23.0	23.0	187.0
76	Master	72	GER	712	Torsten Haverland	1965		(57.0)	4.0	54.0	43.0	55.0	32.0	188.0
77	Master	35	GBR	708	Michael, De Courcy	1965		119.0 DNE	(51.0)	12.0	20.0	18.0	20.0	189.0
78	Master	124	ITA	11	Paolo Cisbani	1965		49.0	66.0	(119.0 DNC)	26.0	41.0	9.0	191.0
79	Master	58	GER	19	Andreas Bollongino	1965		(65.0)	62.0	49.0	38.0	26.0	16.0	191.0
80	GMaster	121	HUN	1	Peter Sipos	1956		20.0	18.0	42.0	62.0	(119.0 DNC)	52.0	194.0
81	GMaster	229	SUI	13	Peter Kilchenmann	1956		48.0	36.0	12.0	(60.0)	53.0	46.0	195.0
82	GMaster	96	GER	111	Haacks Rainer	1961		47.0	27.0	37.0	49.0	(119.0 DNC)	37.0	197.0
83	Master	190	POL	6	Mieczyslaw Poplonyk	1972		70.0	(75.0)	40.0	41.0	37.0	13.0	201.0
84	Master	3	AUS	267	Darren Gilbert	1966		45.0	86.0	(119.0 BFD)	27.0	40.0	7.0	205.0
85	GMaster	187	POL	26	Boguslaw Nowakowski	1957		43.0	(54.0)	52.0	48.0	35.0	28.0	206.0
86	GMaster	245	RUS	25	Anatoly Voshchennikov	1964		41.0	20.0	(119.0 BFD)	44.0	51.0	51.0	207.0
87	GGMaster	68	GER	202	Rolf Elsaesser	1951		40.0	11.0	(64.0)	52.0	59.0	46.0	208.0
88	GMaster	123	ITA	212	Lanfranco Cirillo	1959		64.0	22.0	(70.0)	60.0	45.0	17.0	208.0
89	Legend	39	GBR	631	Richard Hart	1939		42.0	38.0	47.0	35.0	48.0	(113.0 BFD)	210.0
90	GMaster	165	NED	100	Arend Vandersluis	1956		11.0	55.0	(72.0)	53.0	61.0	34.0	214.0
91	GGMaster	158	NED	95	Wobbe, De Schiffart	1954		46.0	(73.0)	22.0	57.0	55.0	38.0	218.0
92	Legend	90	GER	146	Friedrich Mueller	1942		(119.0 BFD)	44.0	44.0	42.0	52.0	36.0	218.0
93	GMaster	85	GER	103	Ralf-Udo Lemke	1956		57.0	21.0	20.0	74.0	(119.0 DNC)	47.0	219.0
94	Master	206	RUS	16	Oleg Khudiakov	1970		59.0	(119.0 BFD)	15.0	21.0	13.0	113.0 DNC	221.0
95	GGMaster	31	FRA	40	Joseph Rochet	1952		50.0	42.0	34.0	(51.0)	51.0	50.0	227.0
96	GGMaster	2	AUS	242	Bob Buchanan	1948		40.0	16.0	65.0	(77.0)	60.0	50.0	231.0
97	Master	18	CZE	222	Petr Vinkl	1965		75.0	55.0	(79.0)	23.0	37.0	41.0	231.0
98	Master	23	ESP	315	Santiago Reyero	1971		51.0	39.0	50.0	46.7 RDG	46.7 RDG	(53.0)	233.4
99	GMaster	107	GER	59	Detlef Stock	1964		34.0	46.0	60.0	(64.0)	64.0	31.0	235.0
100	GMaster	227	SUI	63	Thomas Gautschi	1963		43.0	72.0	(119.0 DNC)	61.0	25.0	35.0	236.0
101	GMaster	132	NED	88	Chiel Barends	1957		58.0	56.0	(73.0)	37.0	41.0	45.0	237.0
102	GGMaster	194	RSA	51	Philip Baum	1954		70.0	(71.0)	57.0	45.0	42.0	24.0	238.0
103	GMaster	116	HUN	18	Mihaly Zoltan Demeczky	1957		66.0	(87.0)	69.0	44.0	34.0	25.0	238.0
104	GMaster	53	GBR	35	Soeren Vonsild	1960		54.0	(119.0 BFD)	53.0	55.0	38.0	42.0	242.0
105	GMaster	74	GER	84	Michael Huellenkremer	1955		56.0	(80.0)	27.0	53.0	54.0	55.0	245.0
106	GMaster	171	NED	31	Hans Zuurendonk	1961		37.0	64.0	40.0	62.0	(119.0 DNC)	44.0	247.0
107	GMaster	155	NED	5	Rene Sala	1957		41.0	49.0	55.0	55.0	(119.0 DNC)	48.0	248.0
108	GMaster	152	NED	35	Bas Proper	1955		49.0	28.0	16.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	37.0	249.0
109	GGMaster	25	FIN	112	Seppo Ajanko	1951		33.0	96.0	64.0	(119.0 RET)	18.0	39.0	250.0
110	GGMaster	15	CZE	8	Jiri Outrata	1947		63.0	26.0	45.0	48.0	70.0	(113.0 DNF)	252.0
111	GMaster	54	GER	236	Lohmann Andreas	1957		50.0	(76.0)	50.0	56.0	56.0	40.0	252.0
112	GGMaster	215	RUS	142	Yury Polovinkin	1949		(119.0 BFD)	40.0	9.0	46.0	46.0	113.0 DNC	254.0
113	Legend	136	NED	8	Rodrick Casander	1944		56.0	41.0	(119.0 BFD)	29.0	62.0	66.0	254.0
114	GMaster	207	RUS	71	Leonid Kleimann	1963		(85.0)	69.0	35.0	51.0	42.0	59.0	256.0

Rank	Division	BowNumber	Nat	SailNo	Name	Birth	Medalist	R1	R2	R3	R4	R5	M/R6	Score
115	GGMaster	161	NED	1	Jan Van Der Horst	1954		46.0	65.0	62.0	35.0	(119.0 DNC)	54.0	262.0
116	GMaster	27	FIN	2	Juha Holma	1963		(67.0)	62.0	25.0	59.0	62.0	55.0	263.0
117	GMaster	38	GBR	20	Andy Denison	1962		88.0	45.0	78.0	(119.0 DSQ)	30.0	26.0	267.0
118	Legend	48	GBR	77	Howard Sellars	1941		38.0	29.0	58.0	31.0	(119.0 DNF)	113.0 BFD	269.0
119	Master	153	NED	902	Pieter Risseeuw	1966		39.0	(119.0 BFD)	58.0	57.0	66.0	49.0	269.0
120	Master	204	RUS	729	Eugene Kalmykov	1965		74.0	(97.0)	66.0	40.0	63.0	30.0	273.0
121	GGMaster	21	DEN	11	Jens Makholm (Mik Mak)	1950		7.0	46.0	57.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	45.0	274.0
122	GGMaster	44	GBR	80	Ray New	1948		68.0	6.0	(119.0 BFD)	46.0	119.0 DNC	38.0	277.0
123	GGMaster	139	NED	9	Jobs Isselmann	1945		(83.0)	78.0	48.0	56.0	43.0	56.0	281.0
124	Master	47	GBR	65	David Potter	1965		74.0	88.0	72.0	28.0	(119.0 DNF)	24.0	286.0
125	GMaster	248	USA	1	Andre Skarka	1957		119.0 DNE	78.0	37.0	19.0	39.0	(113.0 DNC)	292.0
126	GMaster	148	NED	82	Roel Lubberts	1961		64.0	82.0	(90.0)	47.0	47.0	57.0	297.0
127	Master	62	GER	308	Marco Colombo	1965		32.0	(119.0 BFD)	59.0	72.0	72.0	65.0	300.0
128	GMaster	239	SWE	91	Par Friberg	1959		65.0	(86.0)	48.0	65.0	65.0	68.0	311.0
129	Master	114	GRE	5	Ioannis Giaramanis	1967		97.0	74.0	(100.0)	16.0	60.0	69.0	316.0
130	Master	120	HUN	51	Istvan Rutai	1968		(86.0)	58.0	69.0	68.0	68.0	53.0	316.0
131	GMaster	42	GBR	1	Sander Kooij	1961		119.0 DNE	(119.0 BFD)	26.0	24.0	36.0	113.0 DNC	318.0
132	GMaster	234	SWE	66	Ulf Bjureus	1959		(119.0 BFD)	89.0	65.0	63.0	56.0	52.0	325.0
133	GMaster	184	POL	10	Jaroslav Kula	1961		79.0	92.0	(119.0 BFD)	54.0	59.0	43.0	327.0
134	Master	128	LTU	27	Rytis Bagdziunas	1970		(109.0)	105.0	62.0	63.0	54.0	43.0	327.0
135	GGMaster	166	NED	885	Bert Veerkamp	1954		77.0	100.0	(119.0 BFD)	30.0	58.0	67.0	332.0
136	Master	78	GER	811	Michael Knoll	1973		(119.0 BFD)	119.0 DNC	85.0	42.0	50.0	36.0	332.0
137	GMaster	192	POL	38	Juliusz Reichelt	1956		(119.0 DNC)	119.0 DNC	73.0	52.0	61.0	29.0	334.0
138	GMaster	228	SUI	4	Jiri Huracek	1955		55.0	48.0	44.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	69.0	335.0
139	GMaster	198	RUS	1117	Andrew Bill	1960		29.0	39.0	39.0	(119.0 DNF)	119.0 DNC	113.0 BFD	339.0
140	Master	133	NED	58	Maxim Berrens	1970		(107.0)	103.0	51.0	69.0	53.0	63.0	339.0
141	Master	84	GER	710	Walter Kuhlmann	1966		(91.0)	83.0	80.0	61.0	57.0	60.0	341.0
142	GMaster	65	GER	45	Sundermann Dirk	1959		15.0	79.0	77.0	(119.0 DNF)	119.0 DNC	60.0	350.0
143	GMaster	235	SWE	2	Svante Collvin	1960		51.0	28.0	83.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	70.0	351.0
144	Master	216	RUS	27	Kotlyarov Roman	1972		(119.0 BFD)	59.0	29.0	119.0 DNC	119.0 DNC	26.0	352.0
145	GMaster	112	GER	248	Eckehard Zuelow	1962		62.0	91.0	36.0	(119.0 DNC)	52.0	113.0 DNC	354.0
146	GMaster	177	POL	21	Jacek Binkowski	1957		119.0 DNE	63.0	68.0	(73.0)	49.0	67.0	366.0
147	GMaster	75	GER	114	Jacek Kalinski	1963		52.0	35.0	51.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	370.0
148	Master	106	GER	43	Ingo Spory	1965		85.0	69.0	75.0	75.0	67.0	(113.0 DNC)	371.0
149	Master	98	GER	75	Christian Rupp	1967		78.0	(119.0 BFD)	81.0	119.0 RET	38.0	59.0	375.0
150	Master	180	POL	28	Cezary Jakubowski	1972		61.0	17.0	71.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	381.0
151	GMaster	103	GER	58	Thomas Schulz	1958		68.0	73.0	59.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	64.0	383.0
152	GMaster	93	GER	217	Carsten Niehusen	1956		60.0	59.0	34.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	385.0
153	GGMaster	147	NED	13	Harold Lensing	1950		95.0	98.0	55.0	67.0	(119.0 DNC)	70.0	385.0
154	GGMaster	131	NED	4	Ruurd Baerends	1953		23.0	13.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC			



Rank	Division	BowNumber	Nat	SailNo	Name	Birth	Medalist	R1	R2	R3	R4	R5	M/R6	Score
162	GGMaster	67	GER	35	Hans-Guenter Ehlers	1947		39.0	67.0	60.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	398.0
163	GGMaster	179	POL	17	Tomasz Holc	1947		89.0	66.0	67.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	58.0	399.0
164	GMaster	83	GER	161	Ralf Kratz	1959		103.0	79.0	56.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	44.0	401.0
165	Legend	151	NED	93	Gelmus Peeters	1942		82.0	70.0	74.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	58.0	403.0
166	GMaster	17	CZE	232	Jaromir Silhavy	1964		93.0	61.0	86.0	(119.0 DSQ)	119.0 DNC	49.0	408.0
167	GMaster	164	NED	823	Nico Van Wirdum	1959		71.0	67.0	39.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	409.0
168	GMaster	97	GER	7	Heinings Reiner	1963		82.0	48.0	47.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	409.0
169	GGMaster	125	ITA	7	Antonio Pitini	1954		(119.0 BFD)	24.0	41.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 BFD	416.0
170	Legend	76	GER	89	Gunter Kellermann	1944		62.0	88.0	35.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	417.0
171	Master	183	POL	25	Marek Kubat	1974		111.0	104.0	(119.0 DNC)	76.0	69.0	57.0	417.0
172	GGMaster	71	GER	92	Detlev Guminski	1954		31.0	45.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	427.0
173	GMaster	94	GER	142	Jonny Paech	1955		(119.0 BFD)	37.0	119.0 BFD	119.0 DNC	119.0 DNC	42.0	436.0
174	Master	117	HUN	972	Monus Gyula	1972		92.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC	58.0	58.0	113.0 DNC	440.0
175	GGMaster	130	LTU	24	Linas Tamkvaitis	1950		84.0	76.0	49.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	441.0
176	GGMaster	159	NED	848	Pax Van De Griend	1946		97.0	40.0	74.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	443.0
177	Legend	251	RSA	570	Gerd Bohnsack	1937		96.0	90.0	71.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	68.0	444.0
178	GMaster	118	HUN	81	Solymosi Imre	1960		92.0	87.0	88.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	63.0	449.0
179	Legend	88	GER	26	Willi Meister	1938		53.0	47.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	451.0
180	GGMaster	51	GBR	99	John Torrance	1947		91.0	35.0	94.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	452.0
181	GGMaster	247	USA	2	Charles Heimler	1954		38.0	63.0	(119.0 DNF)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	452.0
182	Master	41	GBR	19	Simon Hout	1969		48.0	(119.0 DNC)	54.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	453.0
183	GGMaster	32	FRA	800	Zoccola Yves	1946		84.0	61.0	76.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	453.0
184	GGMaster	162	NED	38	Olaf Van Heusden	1949		69.0	37.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	457.0
185	GGMaster	221	RUS	3	Sergey Lukin	1952		69.0	75.0	84.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	460.0
186	Legend	238	SWE	725	Jan-Erik Floren	1943		77.0	92.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC	119.0 DNC	61.0	468.0
187	Legend	81	GER	42	Jurgen Kraft	1940		66.0	52.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	469.0
188	GMaster	52	GBR	564	Peter Vinton	1958		95.0	(119.0 BFD)	89.0	119.0 DNC	119.0 DNC	48.0	470.0
189	GMaster	223	SUI	3	Lazzari Carlo	1963		81.0	41.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	473.0
190	GGMaster	104	GER	293	Georg Siebeck	1946		76.0	(119.0 DNC)	46.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	473.0
191	Legend	92	GER	143	Bernd Neumann	1943		71.0	(119.0 BFD)	53.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	475.0
192	Master	127	LTU	8	Dangis Babikas	1967		108.0	77.0	61.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	478.0
193	GGMaster	33	GBR	58	Paul Brown	1948		87.0	68.0	91.0	(119.0 DNF)	119.0 DNC	113.0 DNC	478.0
194	GMaster	233	SVK	101	Dusan Vanicky	1960		67.0	(119.0 DNF)	63.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	481.0
195	Legend	109	GER	109	Manfred Tomaszewski	1942		104.0	53.0	93.0	(119.0 RET)	119.0 DNC	113.0 DNC	482.0
196	GMaster	9	AUT	21	Erich Scherzer	1956		99.0	89.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC	119.0 DNC	56.0	482.0
197	GMaster	69	GER	249	Georg Feurer	1961		94.0	96.0	63.0	(119.0 RET)	119.0 DNC	113.0 DNC	485.0
198	GMaster	10	CAN	3	Ian Bostock	1956		76.0	81.0	96.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	485.0
199	GGMaster	110	GER	178	Norbert Winkler	1953		88.0	50.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	489.0
200	GMaster	100	GER	198	Andre Schmidt	1962		101.0	64.0	92.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	489.0
201	Legend	60	GER	119	Peter Bronke	1943		73.0	65.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	489.0
202	GGMaster	56	GER	186	Detlef Blaschkowski	1954		79.0	60.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	490.0

Rank	Division	BowNumber	Nat	SailNo	Name	Birth	Medalist	R1	R2	R3	R4	R5	M/R6	Score
203	Master	70	GER	911	Patrick Frind	1972		22.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	492.0
204	GGMaster	63	GER	34	Borges Dieter	1948		119.0 DNE	23.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	493.0
205	GGMaster	19	DEN	77	Flemming Bender Jensen	1946		83.0	(119.0 BFD)	61.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	495.0
206	Legend	188	POL	3	Jan Okulicz-Kozaryn	1943		61.0	85.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	497.0
207	GMaster	250	GBR	727	Paul Smith	1961		90.0	94.0	82.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	498.0
208	GGMaster	157	NED	786	Johan, De Schiffart	1950		80.0	68.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	499.0
209	GGMaster	5	AUS	68	Jay Harrison	1952		75.0	93.0	99.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	499.0
210	GGMaster	137	NED	6	Rob, De Cocq	1951		96.0	80.0	95.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	503.0
211	GGMaster	141	HUN	9	Tamas Beliczay	1949		72.0	102.0	98.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	504.0
212	Master	20	DEN	192	Ole Blichfeldt Madsen	1966		110.0	94.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	65.0	507.0
213	GGMaster	12	CZE	76	Jiri Dvorak	1950		98.0	99.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	72.0	507.0
214	GGMaster	243	SWE	7	Hans Wiberg	1950		73.0	84.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	508.0
215	Master	168	NED	119	Steven Voorn	1969		81.0	77.0	(119.0 BFD)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	509.0
216	Legend	172	NOR	3	Ola M Johannessen	1938		87.0	(119.0 BFD)	119.0 BFD	119.0 DNC	119.0 DNC	71.0	515.0
217	GGMaster	186	POL	85	Wojciech Nadolski	1951		105.0	60.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	516.0
218	GGMaster	173	NOR	2	Harald Vange	1947		90.0	95.0	102.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	519.0
219	GGMaster	167	NED	32	Peter Verhoef	1948		98.0	71.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	520.0
220	GMaster	163	NED	44	Koen Van Os	1955		86.0	83.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	520.0
221	Legend	255	DEN	33	Christian Kongsbak Poulsen	1940		89.0	85.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	525.0
222	Legend	101	GER	225	Lothar Schmidt	1939		(119.0 BFD)	90.0	87.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	528.0
223	Legend	66	GER	46	Peter Dr. Truhm	1944		102.0	98.0	97.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	529.0
224	Master	252	POL	75	Marek Krause	1970		(119.0 BFD)	119.0 DSQ	70.0	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	540.0
225	Legend	145	NED	836	Bart Kraan	1940		106.0	84.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	541.0
226	GGMaster	182	POL	127	Jan Kominek	1954		93.0	97.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	541.0
227	GMaster	185	POL	19	Tomasz Mikulski	1960		100.0	93.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	544.0
228	GGMaster	95	GER	612	Karl Prompeler-Kuhn	1951		112.0	101.0	103.0	(119.0 DNC)	119.0 DNC	113.0 DNC	548.0
229	Master	189	POL	29	Konrad Ponikiewicz	1973		(119.0 DNC)	100.0	119.0 BFD	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	570.0
230	Legend	230	SUI	2	Helmut Klammer	1940		(119.0 BFD)	119.0 BFD	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	589.0
230	GMaster	146	NED	60	Luuk Kuijper	1963		(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	589.0
230	Legend	80	GER	9	Friedrich Koch	1939		(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	589.0
230	Legend	57	GER	130	Alfred Blum	1935		(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	589.0
230	GMaster	30	FRA	53	Corcaud Bruneau	1959		(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	589.0
230	Legend	193	POL	74	Janusz Taber	1944		(119.0 DNC)	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	119.0 DNC	113.0 DNC	589.0



## SILVER CUP 2014: класс Финн приносит России вторую за сезон медаль мирового первенства

ПОСЛЕ ГРАНДИОЗНОГО УСПЕХА РОССИЙСКОЙ КОМАНДЫ НА ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ФИНН-МАСТЕРС В СОПОТЕ, КОГДА ТОЛЬЯТТИНСКИЙ СПОРТСМЕН АЛЕКСАНДР КУЛЮКИН ЗАВОЕВАЛ БРОНЗОВУЮ МЕДАЛЬ В АБСОЛЮТНОМ ЗАЧЕТЕ И ЗОЛОТО В РАЗРЯДЕ «МАСТЕРС» И ЕЩЕ ДВОЕ РОССИЯН ВОШЛИ В 10-КУ СИЛЬНЕЙШИХ, ПРИШЛО ВРЕМЯ НАШИХ ЮНИОРОВ ПОРАДОВАТЬ РОССИЙСКИХ БОЛЕЛЬЩИКОВ – МОСКОВСКИЙ СПОРТСМЕН АРКАДИЙ КИСТАНОВ ПРИВЕЗ СЕРЕБРЯНУЮ МЕДАЛЬ, ЧУТЬ-ЧУТЬ НЕ ДОТЯНУВ ДО ЗОЛОТА С ЧЕМПИОНАТА МИРА В ОЛИМПЕЙСКОМ КЛАССЕ ЯХТ ФИНН СРЕДИ ЮНИОРОВ – СЕРЕБРЯНОГО КУБКА ИМЕНИ БРАЗИЛЬСКОГО ГОНЩИКА ЙОРГА БРУДЕРА. В УПОРНОЙ БОРЬБЕ АРКАДИЙ УСТУПИЛ ЛИШЬ НОРВЕЖСКОМУ ГОНЩИКУ, ПОКАЗАВ ЗРИТЕЛЯМ ЗАХВАТЫВАЮЩУЮ БОРЬБУ С НИМ НА ДИСТАНЦИИ НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕХ СОРЕВНОВАНИЙ И НЕ ОСТАВИВ ШАНСОВ ОСТАЛЬНЫМ СОПЕРНИКАМ ДОГНАТЬ СЕБЯ.

В этом году Серебряный Кубок проходил на озере вблизи голландского города Хорн. Соревнования собрали 32 спортсмена из 18 стран. Не смотря на то, что победитель прошлого Первенства Мира — бразилец Йорг Зариф не смог принять участие в соревнованиях, чтобы защитить свой титул, этот чемпионат собрал большое число сильных гонщиков, и было сложно определить явного фаворита. Английский финнист Петер Макой, финишировавший четвертым на прошлогоднем Первенстве Мира, затем выиграл Первенство Европы 2013 среди юниоров. Норвежец Андерс Педерсен был третьим на Первенстве Мира



2013 (Италия, озеро Гарда), Канадский гонщик Мартин Робитаре выиграл Первенство Мира в 2012-м году (Франция, Мюбиссон). Здесь же присутствовала и восходящая «звезда» Немецкой команды Филипп Касуске, выигравший несколько недель до этого этап Кубка Мира — Дельта Ллойд регату. Среди фаворитов был также и Аркадий Кистанов, победитель Первенства Мира 2011 года (Москва) и бронзовый призер Первенства Мира 2012 (Мюбиссон, Франция).

Соревнования проходили в сложных изменчивых условиях, и на первый план здесь вышла стабильность. Первый гоночный начался с достаточно сильного ветра 18–20 узлов и с удачей для российского гонщика — Аркадий лидировал всю гонку, и только небольшая ошибка на предпоследнем участке дистанции позволила Норвежскому спортсмену Андерсу Педерсену обойти Аркадия перед самым финишем. Вторая гонка оказалась удачной для Андерса Педерсена, который лидировал с самого начала и финишировал вторым, но намного сложнее для Аркадия — не самый удачный старт и первая лавировка откинули его во вторую часть флота, но вовремя замеченный заход ветра помог ему обогнать большое число соперников и финишировать 4-м. По итогам первого дня Аркадий находится на второй строчке рейтинга.

Наступает третий день — изменчивая погода, нестабильный ветер снова испытывают гонщиков. Организаторам удается провести всего одну гонку. Флот значительно перемешан, впереди приходят те гонщики, которые «не блистали» в первых двух, лидер прошлого дня норвежец финиширует 22-м, а наш спортсмен Аркадий Кистанов — 4-м (сказывается Московская подготовка — умение ориентироваться в переменчивых озерных условиях) и выходит на 1-ю строчку рейтинга. Но расслабляться рано — после 5-ти гонок начинается выброс худшего результата.

Третий гоночный день стал настоящим шоу для зрителей — на дистанции Аркадий Кистанов и Андерс Педерсен не оставили никаких шансов для остальных соперников, лидируя во всех 3-х гонках гоночного дня и разыграли дуэль между собой. Результат дня — Россия-Норвегия: 2–1. Не смотря на лучший счет дня у Аркадия, начинает работать вы-



брос худшего результата и норвежец снова выходит вперед, опережая Аркадия на 2 очка Оба спортсмена недостижимы для остальных преследователей — до 3-го по рейтингу 23 очка.

В последующие 3 дня гонок провести не удалось: сначала сильный, превышающий 30 узлов ветер загнал флот на берег, а затем 2 безветренных дня оставили гонщиков скучать на берегу.

Последний гоночный день многие гонщики ждали с нетерпением и с надеждой, что гонка состоится. Гоночный комитет выставил дистанцию и все зрители с интересом следили за борьбой лидеров: у Аркадия не было приходов дальше 4-го, и победа была гарантирована ему, если норвежский спортсмен финиширует не ближе 7-го места. В последней гонке Аркадий применил все свои навыки борьбы один на один, и ему удалось сделать так, чтобы его ближайший соперник опустился до 15-й позиции. Но норвежца спасло то,





что эту гонку организаторам пришлось прекратить из-за совсем ослабшего ветра. Итак Золото Первенства Мира 2014 в классе Финн уходит норвежскому гонщику Андерсу Педерсену, а Россиянин Аркадий Кистанов завоевывает Серебро. По завершении регаты норвежский спортсмен так комментирует последний гоночный день: «У меня получилась очень тяжелая борьба с Российским гонщиком. Для него приход в этой гонке ничего не значил, тогда как для меня был крайне важным хороший приход. На протяжении гонки он сконцентрировался на мне и не давал мне «продохнуть». Я думаю, что мне надо практиковать мои навыки матч-рейса»

Аркадий Кистанов, который уже в третий раз завоевывает медаль Первенства Мира, и в победе которого были уверены почти все, если бы последняя гонка состоялась, поделился впечатлениями от регаты:

«У нас реально получилось только три гоночных дня. В последний день у меня была достаточно про-

стая задача — быть впереди Педерсена на 3 лодки впереди или удержать Педерсена дальше 7-го места. Мне это почти удалось — я в этом практикуюсь в России в последней гонке каждой регаты, которые мы имеем каждый месяц или чаще. Сорвало планы только прекращение гонки. Я несколько недоволен тем, что Андерс Педерсен остался впереди — ему мои поздравления. Но у меня впереди еще 2 года участия в Серебряном Кубке, и я постараюсь сделать все возможное, чтобы там выступить лучше.»

Поздравляем Аркадия и всех, кто так или иначе принимал участие в его подготовке, с высоким результатом, а Российский класс Финн — с уже второй медалью Мирового Первенства в этом году. Желаем успешного выступления на Чемпионате Мира ISAF, где будет разыгран основной пул лицензий на Олимпийские Игры 2016 года.

Справка: Аркадий Кистанов, 1994 года рождения — воспитанник ЦСКА ВМФ и ЦСП «Хлебниково» Москомспорта. Личный тренер Чариков Алексей Алексеевич. Выступает в классе Финн с 2008 года. Активно рос на внутренних соревнованиях (в основном Московских), проводимых Российской Ассоциацией класса Финн. Определенную роль в его подготовке сыграл легендарный Российский финнист Андрей Васильевич Балашов, который в последние годы до своей кончины активно помогал молодым спортсменам в рамках Ассоциации класса Финн и обладателем Кубка Андрея Балашова (Учрежденное Всероссийской Федерацией Парусного Sports и Российской Ассоциацией Класса Финн кубковое соревнование по результатам всех внутривоспитаннических регат в классе Финн). Серьезнее рассматривать Аркадия стали после победы на «домашнем» Первенстве Мира — Серебряном Кубке 2011 года, который проходил в Москве. Там он не оставил шансов соперникам, обеспечив себе победу еще до последней гонки и принеся России первую за всю историю Золотую медаль Первенства Мира. Однако данная победа в домашних озерных условиях еще не обеспечивала серьезное восприятие молодого амбициозного гонщика. В морских условиях на внутренних российских соревнованиях его результаты были не столь блестящи. Аркадий был подключен к молодежной группе подготовки высшего спортивного мастерства под руководством Олега Николаевича Хоперского, в рамках которой удалось подтянуть его навыки для морских условий и сильных ветров. В 2012-м году на Первенстве Мира, проходившем теперь уже в чужих условиях — во Франции (Мюбиссон) Аркадий подтверждает свой высокий уровень занимает 3-е место.

2013-й и 2014-й годы получились сложные для молодежной подготовки в классе Финн — была прекращена работа зимней программы подготовки под эгидой Ассоциации в г. Сочи, сократилось финансирование программы О.Н.Хоперского. В 2013-м году

Аркадий занимает лишь 5-е место на Первенстве Мира в Италии (озеро Гарда), он же третий среди Европейских юниоров на Чемпионате Европы в г. Варнемюнде. На Золотом Кубке 2013 — Чемпионате Мира среди взрослых в Таллине он третий среди юниоров. Прошедший год Аркадий провел в активном участии во внутренних соревнованиях, работе с личным тренером Чариковым Алексеем Алексеевичем в ЦСП

«Хлебниково» и в интенсивных тренировках в международном лагере класса Финн под руководством Луки Давоти в Валенсии. Аркадий — член взрослой сборной России в классе Финн и будет в составе Российской команды выступать на Чемпионате Мира ISAF в г. Сантадер (Испания), где будет разыгрываться основной пул лицензий (на 12 стран) на участие в Олимпийских Играх 2016 года. ■



РЕЗУЛЬТАТЫ SILVER CUP 2014  
SCORES TAKE INTO ACCOUNT 1 DISCARD

№	Sailno	Name	Scores	1	2	3	4	5	6
1	NOR 1	Anders Pedersen, Male	8,0	1	2	(22)	1	2	2
2	RUS 6	Arkadiy Kistanov, Male	10,0	2	(4)	4	2	1	1
3	CRO 52	Nenad Bugarin, Male	33,0	4	5	7	4	(13)	13
4	POL 16	Mikolaj Lahn, Male	35,0	15	1	(17)	11	4	4
5	DEN 5	Jacob Stachelhaus, Male	39,0	9	7	8	(14)	6	9
6	CAN 110	Martin Robitaille, Male	40,0	5	15	(bfd)	3	5	12
7	GBR 29	Peter McCoy, Male	40,0	10	13	6	8	(14)	3
8	CAN 2	Kyle Martin, Male	46,0	8	(19)	10	12	8	8
9	CZE 5	Ondrej Teply, Male	49,0	12	23	(24)	5	3	6
10	POL 111	Jakub Marciniak, Male	52,0	3	12	(18)	13	9	15
11	ARG 1	Santiago Falasca, Male	55,0	14	11	12	(16)	11	7
12	GER 259	Philip Kasueske, Male	56,0	7	16	16	7	(dsq)	10
13	DEN 31	Stig Steinfurth, Male	58,0	11	9	(19)	10	12	16
14	GER 595	Simon Gorgels, Male	59,0	6	8	(21)	21	7	17
15	ITA 214	Riccardo Bevilacqua, Male	59,0	17	6	(ret)	15	10	11
16	NED 972	Tobias Kirschbaum, Male	67,0	13	10	13	(18)	17	14
17	FRA 177	Pic Fabian, Male	69,0	19	3	(bfd)	9	dns	5
18	RUS 28	Artur Kotlyarov, Male	79,0	18	(32)	5	22	16	18
19	RUS 7	Anatoly Korshikov, Male	85,0	20	17	23	6	19	(ocs)
20	BUL 8	Dimitar Vangelov, Male	88,0	(24)	18	1	24	23	22
21	ITA 83	Matteo Savio, Male	90,0	22	20	14	(26)	15	19
22	AUS 22	Joe McMillian, Male	91,0	16	14	(25)	20	21	20
23	NED 963	Michael Kamp, Male	97,0	(27)	26	2	25	18	26
24	RUS 27	Denis Kotlyarov, Male	97,0	21	(29)	9	17	22	28
25	GBR 28	Jack Arnell, Male	111,0	25	22	20	23	(ret)	21
26	HUN 11	Elemer Peter Haidekker, Male	113,0	(29)	25	11	27	26	24
27	CAN 99	Riley Finch, Male	116,0	23	21	28	19	25	(30)
28	POL 22	Jeremi Zimny, Male	117,0	26	27	15	(31)	20	29
29	NOR 5	Lars Johan Brodtkorb, Male	121,0	28	24	3	(dnf)	dns	dns
30	POL 7	Matthew Kobylinski, Male	133,0	(31)	31	27	28	24	23
31	ESP 117	Carlos Ordonez, Male	138,0	(30)	28	26	30	27	27
32	ITA 53	Leopold Starke, Male	144,0	32	30	(bfd)	29	28	25



## ВЕСТИ ИЗ РЕГИОНОВ



### В Севастополе прошла товарищеская встреча Российской и Украинской ассоциаций в рамках организованной Украинской ассоциацией класса «Финн» «Рождественской Регаты»

С 13 по 15 декабря 2013 года в Севастополе прошла товарищеская встреча Российской и Украинской ассоциаций. Встреча была приурочена к организованной Украинской ассоциацией класса «Финн» «Рождественской Регате». Нетипичный для этого времени холод, охвативший всю Европу и принесший снег в Египет, также

сделал достаточно жесткими условиями для организаторов и участников регаты, но это не охладило пыл самых приверженных классу финнистов и организаторов регаты, и соревнования все-таки состоялись.

Украинские финнисты оказались в более жестких условиях, чем их российские друзья, но тем не менее среди них есть хороший костяк энтузиастов и фанатов класса, благодаря которым Украинская ассоциация класса «Финн» уже сейчас поднялась на хороший уровень и имеет перспективы на стабильное дальнейшее развитие.

Холодная погода и вода были компенсированы горячей баней в яхт-клубе и теплым гостеприимством организаторов регаты, которых в этот раз возглавлял Алексей Борисов. (В общем-то больше всего замерзли не спортсмены, а судьи.) Интересные тактически гонки дали

возможность лишней раз потренировать «нюх» и технику. Были опробованы хорошие гоночные качества парусов, B2, которые шьют для класса «Финн» в Севастополе. Все участники регаты получили интересные дипломы и памятные подарки.

Время между гонками было заполнено жаркими обсуждениями планов совместных мероприятий, сборов, развития ассоциаций и деталей подготовки совместной регаты — Чемпионата Содружества Финн-Мастерс, который пройдет в октябре 2014 года в Севастополе на базе яхт-клуба Черноморского флота.

Севастополь в целом представляет собой интересную базу для осенней и весенней подготовки, его акватория имеет разные ветровые и волновые условия, которые могут быть использованы для отработки различных навыков и приемов. Поэтому эта база рассматривается

в качестве одной из перспективных точек для организации подготовки, а сотрудничество с Украинской ассоциацией поможет сделать эту программу доступней и интересней. Приносим большую благодарность Украинской ассоциации класса «Финн» за гостеприимность и приглашаем всех на наши регаты и совместные мероприятия. ■



### В Геленджике состоялся 1-й этап Кубка России в классе «Финн»

С 11 по 14 апреля на акватории Геленджикской бухты прошел 1 этап Кубка России по парусному спорту в олимпийском классе яхт «Финн».

В соревнованиях приняли участие 14 спортсменов из России, Республики Беларусь, Украины, Италии. Великолепная погода с переменными сильными и средними ветрами, с хорошей морской волной, позволила провести за три дня восемь гонок.

Алексей Борисов из Севастополя, участник Олимпийской регаты 2012 года, выиграв пять гонок, победил с большим преимуществом. Второе место занял Андрей Гусенко из Днепропетровска. Александр Кулюкин из Тольятти, одержав победу в последней гонке, вышел на третье место, опередив своего земляка Дмитрия Петрова за счет этой победы. Во время соревнований также прошло совместное собрание представителей Российской и Украинской ассоциаций класса «Финн». Были обсуждены планы совместных мероприятий, а также — подтверждены планы проведения Открытого чемпионата Содружества Финн-Мастерс

в начале октября в Севастополе. И российские и украинские гонщики подтвердили свое участие в планируемой регате. Ждем всех на соревнованиях! ■



### 2-й этап Кубка России — регата памяти Александра Новикова завершилась победой Дмитрия Петрова

Начиная с 2014 года в майские праздники в Таганроге на базе СДЮСШОР 3 теперь ежегодно стартует — Регата памяти Александра Новикова, которая также является этапом Кубка России в классе «Финн».

Александр Новиков — мастер спорта СССР, выступавший в свое время в сборной СССР на «Летучем Голландце», пришел в Ассоциацию яхт класса «Финн» практически с самого ее образования. Он беззаветно и самоотверженно любил парусный спорт, полностью вкладывал себя, все свое время, деньги, талант и душу в развитие, в подъем и воспитание молодых ребят, в развитие Ассоциации. Во многом благодаря его работе в качестве офицера флота поддерживалась и развивалась Зимняя программа подготовки в классе «Финн» в Сочи, которая в том числе дала хороший подбор молодых ребят, что в итоге вылилось в череду медалей российских финнистов на первенствах Европы и мира.

Александр, имея и свои амбиции как гонщика, при этом жертвовал ими ради организации и проведения этапов Зимнего Кубка Ассоциации, которые он блестяще организовывал и проводил. Его талант как судьи и организатора высоко ценился всеми спортсменами, кому довелось участвовать в сорев-

нованиях под его началом. Александр был также душой компании и участвовал во всех начинаниях, был неизменным участником Рождественской регаты в Сочи, наших поездок на международные соревнования (чемпионаты Европы, чемпионаты мира Финн-Мастерс). Его жизнерадостность, задор и энергия зажигали и поддерживали многих. 10 июля 2013 года Александр трагически погиб в автомобильной аварии. Ассоциация класса «Финн» теперь ежегодно проводит в Таганроге во время майских праздников этап Кубка России, посвященный светлой памяти товарища.

В этом году регата памяти Александра Новикова собрала 14 яхтсменов из 7 регионов России: Тольятти, Самары, Таганрога, Ростова, Краснодарского края, Новосибирской области, Нижневартовска. В первый гоночный день гонок не удалось провести из-за штиля. Во второй день погода порадовала участников, организаторам удалось провести 6 гонок. Условия получились больше озерные с заходами, полосами ветра и другими сюрпризами. По результатам гонок победу одержал Дмитрий Петров (Тольятти), но 2-е место в общем зачете заняла девушка — Светлана Шнитко, показавшая ребятам — как нужно ходить полным курсом, ориентироваться на акватории. Третьим стал Александр Кулюкин. ■



### В Конаково прошел 4-й этап Кубка России в классе «Финн»

19–22 июня в городе Конаково Тверской области состоялся 4-й этап Кубка России в классе «Финн». Это уже второй раз, когда класс «Финн» приезжает в Конаково

благодаря гостеприимности стремительно развивающегося курорта «Жонаково Ривер-клуб». В этом году в соревнованиях приняли участие 8 спортсменов из Москвы, Московской области и с Сахалина, большинство из которых недавно вернулись с Чемпионата мира Финн-Мастерс, проходившего в Сопоте (Польша).

Погода порадовала гонщиков и организаторов соревнований — порывистый ветер, достигавший порою 25 узлов и выше в первый гоночный день и затем более умеренный в остальные дни, позволил организаторам полностью выполнить программу — провести все 12 запланированных гонок в качественном продолжительном формате. Многочисленные заходы и неравномерное меняющееся распределение ветра делали борьбу тактически интересной и не всегда предсказуемой. Сильные порывы с заходами порою заканчивались переворотами яхт. Здесь ребята не оставляли друг друга в трудной ситуации, так, Евгений Джюра даже сошел с гонки, чтобы помочь оказавшемуся в трудной ситуации своему товарищу Алексею Боровяку. В целом на соревнованиях царил очень теплая дружеская атмосфера джентльменства и взаимопомощи. Не смотря возникавшие иногда спорные ситуации, гонщики не дали возможности Протестовому комитету поразбирать протесты.

Состав гонщиков подобрался сильный, и борьба за призовые места велась вплоть до последней гонки. Так, к примеру, после 8 гонок на 2-е место претендовали сразу 5 гонщиков, и вплоть до последней гонки решалось — кто же все-таки займет места на подиуме. По итогам соревнований уверенную победу одержал Феликс Деникаев, второе место занял Александр Кравченко, хорошо отгонявшийся в последний гоночный день, третьим стал Алексей Боровяк, на одно очко опередивший Василия Кравченко. По окончании соревнований призеры регаты были отмечены дипломами и ценными подарками от принимающей стороны. Все участники соревнований отметили теплый и радушный прием, организованный принимающей стороной, и выразили уверенность вернуться сюда еще не раз. ■



**В Тольятти прошел 5-й этап Кубка России — Поволжская регата**



29 июня завершилось одно из самых легендарных в России парусных соревнований — Поволжская регата. На протяжении пяти дней около 200 спортсменов со всей страны соревновались на просторах Куйбышевского водохранилища вблизи Тольятти. История этих парусных соревнований началась еще в 1937 году. Именно тогда в Куйбышеве по инициативе легендарного летчика Валерия Чкалова прошла первая Поволжская регата. В 1967 году она «переместилась» на акваторию тогда еще Ставрополя-на-Волге. И с тех пор это место стало постоянной пропиской регаты. В разные годы победителями становились российские яхтсмены, в том числе первый олимпийский чемпион СССР Тимир Алексеевич Пинегин. Поволжская регата объединила для парусных гонок самые популярные в России классы яхт. Российская ассоциация класса Финн, проводящая Кубок России в классе «Финн», включила Поволжскую регату в качестве этапа в эти кубковые соревнования. В этом году в классе «Финн» в регате приняли 6 спортсменов из Тольятти и Самары. Организаторам удалось провести 7 гонок. Победителем регаты стал Иван Измestьев, второе место занял Александр Кулюкин, третий — Дмитрий Петров. ■



**Открытое Первенство Новосибирска в классе «Финн»**  
С 28 по 29 июня на акватории Новосибирского водохранилища «Новосибирским клубом яхт «Финн» при поддержке яхт-клуба «Аква-Лэнд» были проведены соревнования по пересадке в классе «Финн». В соревнованиях приняли участие

16 спортсменов из Новосибирска, Красноярска, Бердска и Кольцово. В первый день были проведены 4 четверть-финала по четыре гонки. При устойчивом ветре силой в 2–3 м/с были отобраны наиболее сильные спортсмены для полуфинала. На следующий день погода сначала была также неустойчива, и в этих непростых условиях провели полуфинал. К обеду ветер задул устойчиво 3 м/с и в финале борьба накалилась до предела. Спортсмены на протяжении всей дистанции шли плотно. Лидер менялся постоянно. Все решилось в последней гонке. В упорной борьбе выиграл Александр Макогонов. Второе место у Аркадия Чиркова из Красноярска. Третье место занял гонщик из Бердска Евгений Вертохвостов, и четвертым был гонщик из Новосибирска Вячеслав Оскаров. ■



**В Москве прошел 6-й этап Кубка России — Открытый Хрустальный Кубок Московской ассоциации яхт класса «Финн»**  
Шестой этап Кубка России в классе «Финн» принимала Москва и Московская область в рамках традиционной регаты «Открытый Хрустальный Кубок Московской Ассоциации яхт класса «Финн» 12–13 июля. В регате в этом году приняли участие 21 спортсмен из Москвы и Московской области. Погода подарила организаторам и участникам два солнечных ветреных дня. Удалось полностью выполнить программу соревнований — 8 гонок. Все гонки проходили в дружеской обстановке и в интересной плотной борьбе так, что почти все из первых 10 гонщиков так или иначе отметились в лидерах



той или иной гонки. По результатам соревнований победу в регате одержал Феликс Деникаев. Второе место занял Александр Касатов, третий — Александр Кравченко. ■



**Чемпионат Челябинской области**  
17–20 июля в Челябинске прошли главные соревнования сезона 2014 года в классе «Финн». В соревнованиях приняли участие спортсмены четырех яхт-клубов: г. Озерск, г. Снеженск, СДЮСШОР Челябинск и яхт-клуб «Смолинский», г. Челябинск. 10 спортсменов от 19 до 66 лет сражались за звание чемпиона Челябинской области 2014 года. Уверенно захватив лидерство и удержав его до последней гонки, победу одержал самый молодой участник — Селиванов Павел 1995 г.р. (СДЮСШОР — Челябинск), второй результат показал ветеран «финновских» соревнований — Тимошенко Николай 1961 г.р. (г. Снеженск), третий результат у ветерана из яхт-клуба «Смолинский» — Макарова Александра 1960 г.р. ■



**«Открытый чемпионат Новосибирской области «Всероссийская сибирская парусная регата 2014»**

На Новосибирском водохранилище с 30 июля по 3 августа прошел Открытый чемпионат Новосибирской области «Всероссийская сибирская парусная регата 2014» (4-й этап регаты «Парусный Кубок Сибири 2014»), В этом году главным судьей соревнований был судья всероссийской категории Дегтярев Юрий Игнатьевич, который стоял у истоков парусного спорта в Новосибирске (1962–1964 годы). За звание чемпиона Новосибирской области боролись 15 спортсменов в классе «Финн» из Новосибирска, Красноярска, Краснодарска, Дивногорска и Бердска. Погодные условия, при которых проходили соревнования, были практически идеальными. Все дни дул ветер от 3 до 6 м/с, на порывах не более 8 м/с. Направление в течение дня не менялось более чем на 30 градусов. Гоночному



комитету удалось полностью выполнить программу — провести 10 гонок. За все соревнования не был подан ни один протест. Протестовый комитет остался без работы. Победителем регаты в плотной борьбе стал Александр Макогонов, на одно очко опередивший Владимира Коваленко. Третье место занял Вертохвостов Евгений. ■



#### Класс «Финн» в Хакасии

С 11 по 16 июля 2014 года красноярские финнисты Вячеслав Буйкас, Борис Разувалов и Михаил Яцун, приняв приглашение спортсменов из республики Хакасия Вадима Елисеева и Виталия Кузнецова, провели тренировочные сборы на озере Беле. Для справки: озеро Беле находится южнее города Красноярск примерно на 320 км, на территории республики Хакасия. Озеро состоит из двух больших частей, соединенных между собой протокой. Западная половина водоема пресная, а восточная половина озера соленая. Общая протяженность береговой линии Беле составляет свыше



60 км. Вода близка по составу к целебному источнику курорта Карловы Вары. В придонной части озера грязь, богатая сероводородом, бромом и микроэлементами. Несмотря на целебные свойства воды и грязи, здесь не построены санатории и курорты, но летом сотни отдыхающих разбивают палатки по берегам озера. В итоге пять лодок класса «Финн» расположились на территории местной кайт-серф-станции, за что спасибо ее организаторам. «Финны» вызвали неподдельный интерес проживающих рядом кайт-винсерфингистов и простых отдыхающих. Условия размещения были спартанские: жили в палатках на берегу, без электричества (кое-где его все-таки давали на 2–3 часа в сутки). Чтобы набрать пресной воды тоже надо было идти метров 400. Однако, это никого не испугало, а только больше настроило на тренировки. Безусловным плюсом такого проживания является близость к водоему, что позволяет без ощутимых временных затрат несколько раз в день выходить на воду. Особенно старательно тренировался Михаил Яцун, проводя ежедневно по 2–4 тренировки на воде. Стоит отметить, что Михаилу всего 15 лет. Отдельно стоит рассказать про ветровые условия на озере. Так как озеро находится в степи, недостатка ветра не ощущается даже в июле. Более того, нередко ветер достигает такой силы, что таскает

по берегу телегу с находящейся на ней зачехленной лодкой. Пять тренировочных дней пролетело незаметно. Недовольных не было. А сейчас уже финнисты Хакасии держат путь на Красноярское водохранилище, чтобы померяться силами с яхтсменами из Железногорска, Красноярска, Новосибирска и других городов на 7-ом этапе Кубка России в классе Финн, который откроется 7 августа. ■



#### Красноярск: Сибирский Кубок — VII этап Кубка России в классе «Финн»

С 7 по 10 августа 2014 года на акватории Красноярского водохранилища, уже шестой год подряд, прошел ставший уже традицией, Сибирский кубок в классе «Финн» — 7-й этап Кубка России в классе яхт «Финн». Сразу два местных яхт-клуба «Адмирал» и «Шкипер», приняли участников соревнований. В этом году регата собрала 16 финнистов из Новосибирска, Красноярска, Железногорска, Ужура, Братска, Бердска, Абакана и Дивногорска. Гонки проходили в сложных меняющихся ветровых условиях при ветре от полного штиля до 10–12 узлов. Все соревнования были ознаменованы очень плотной борьбой так, что интрига по окончательной расстановке мест в первой тройке сохранялась вплоть до самой последней гонки. Победителем регаты в итоге стал Александр Макогонов, сохранив титул после прошлогодней победы. Второе место занял более молодой спортсмен Владимир Коваленко. Третьим, набрав одинаковое количество очков со вторым, стал Вертохвостов Евгений. ■

### КУБОК РОССИИ В ОЛИМПИЙСКОМ КЛАССЕ «ФИНН» 03.01.2010 – 30.11.2013 ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН»

№	Парус №	Участник	Год Р.Рэр	1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап	6 этап	7 этап	8 этап	9 этап	Финал	Очки	Место
				Место Очки											
1	RUS 14	Терешкин Дмитрий	1973 МСМК	3 3,0	6 5,0	3 5,0	6 11,0	—	3 17,0	—	12 61,0	1 13,0	6 3,0	118,0	1
2	RUS 6	Кистанов Аркадий	1994 МС	—	5 6,0	—	3 14,0	—	—	—	3 70,0	—	—	90,0	2
3	RUS 711	Петров Дмитрий	1973 МС	1 5,0	—	7 1,0	—	—	—	—	9 64,0	3 11,0	6 3,0	89,0	3
4	BLR 12	Лашук Константин	1987 МС	—	—	—	—	—	1 19,0	—	6 67,0	—	—	86,0	4
5	RUS 57	Филиппов Виктор	1991 МС	—	2 9,0	—	8 9,0	—	—	—	11 62,0	—	4 5,0	85,0	5
6	RUS 17	Кравченко Василий	1972 МС	4 2,0	—	—	—	—	2 18,0	—	15 58,0	—	—	78,0	6
7	RUS 11	Лузан Кирилл	1995 КМС	—	—	4 4,0	—	—	—	—	16 57,0	4 10,0	8 1,0	72,0	7
8	ITA 146	Паолетти Мишель	1974	—	—	—	—	—	—	—	1 72,0	—	—	72,0	8
9	ITA 11	Погги Георгио	1981	—	—	—	—	—	—	—	2 71,0	—	—	71,0	9
10	RUS 171	Кравченко Александр	1976 КМС	—	—	—	—	—	4 16,0	—	19 54,0	—	—	70,0	10
11	ITA 123	Балдассари Филиппо	1988	—	—	—	—	—	—	—	4 69,0	—	—	69,0	11
12	RUS 41	Деникаев Феликс	1962 МС	—	—	—	—	—	5 15,0	—	28 45,0	6 8,0	—	68,0	12
13	ITA 1	Волтолини Энрико	1986	—	—	—	—	—	—	—	5 68,0	—	—	68,0	13
14	RUS 34	Касатов Александр	1962 МС	—	—	—	—	—	9 11,0	—	17 56,0	—	—	67,0	14
15	RUS 27	Котляров Денис	1995 КМС	—	—	—	10 7,0	—	—	—	13 60,0	—	—	67,0	15
16	UKR 5	Гусенко Андрей	1988 МС	—	—	—	—	—	—	—	7 66,0	—	—	66,0	16
17	RUS 51	Петрига Михаил	1957 МСМК	—	—	—	—	—	6 14,0	—	22 51,0	—	—	65,0	17
18	ITA 213	Умберто Де Лука	1992	—	—	—	—	—	—	—	8 65,0	—	—	65,0	18
19	ITA 214	Бевиланва Рикардо	1995	—	—	—	—	—	—	—	10 63,0	—	—	63,0	19
20	RUS 73	Фролов Игорь	1965 МС	—	—	—	—	—	—	—	18 55,0	7 7,0	—	62,0	20
21	RUS 818	Иванов Сергей	1974 КМС	—	—	—	—	—	—	4 17,0	29 44,0	—	—	61,0	21
22	ITA 727	Буглиелли Марко	1960	—	—	—	—	—	—	—	14 59,0	—	—	59,0	22
23	RUS 61	Воловик Вадим	1993 КМС	—	9 2,0	6 2,0	15 2,0	—	—	—	21 52,0	—	—	58,0	23
24	RUS 8	Коршиков Анатолий	1993 МС	—	—	5 3,0	11 6,0	—	—	—	33 40,0	10 4,0	—	53,0	24
25	RUS 29	Котляров Артур	1996 КМС	—	—	—	13 4,0	—	—	—	24 49,0	—	—	53,0	25
26	RUS 102	Макогонов Александр	1964 КМС	—	—	—	—	—	—	2 19,0	39 34,0	—	—	53,0	26
27	RUS 131	Лаухтин Александр	1971 МС	—	—	—	—	—	—	—	20 53,0	—	—	53,0	27
28	UKR 8	Гавриш Тарас	1974 МС	—	—	—	—	—	—	—	23 50,0	—	—	50,0	28
29	RUS 707	Щербанов Сергей	1987 МС	—	—	—	—	—	—	—	25 48,0	—	—	48,0	29
30	RUS 21	Бутенко Владимир	1962 МС	—	—	—	—	—	—	—	26 47,0	—	—	47,0	30
31	RUS 3	Боровяк Алексей	1958 МС	—	—	—	—	—	—	—	27 46,0	—	—	46,0	31
32	RUS 205	Степанов Сергей	1973 КМС	—	—	—	—	—	—	—	30 43,0	—	—	43,0	32
33	RUS 5	Заботин Сергей	1956 МС	—	—	—	—	—	—	—	31 42,0	—	—	42,0	33
34	RUS 23	Акулиничев Сергей	1994 МС	—	—	—	—	—	—	—	32 41,0	—	—	41,0	34
35	ITA 100	Ахраменко Дмитрий	1970 КМС	—	—	—	—	—	—	—	34 39,0	12 2,0	—	41,0	35
36	RUS 58	Шугтовский Александр	1958 МС	—	—	—	—	—	13 7,0	—	42 31,0	—	—	38,0	36



№	Парус №	Участник	Год Р.Зр	1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап	6 этап	7 этап	8 этап	9 этап	Финал	Очки	Место
				Место Очки											
37	RUS 1	Яницкий Андрей	1991 МС	—	4 7,0	—	5 12,0	1 3,0	—	—	—	2 12,0	5 4,0	38,0	37
38	UKR 32	Малюта Сергей	1976 КМС	—	—	—	—	—	—	—	35 38,0	—	—	38,0	38
39	RUS 172	Мельников Кирилл	1995 КМС	—	—	—	—	—	—	—	36 37,0	—	—	37,0	39
40	RUS 21	Олейников Петр	1985 КМС	—	—	—	—	—	—	—	45 28,0	5 9,0	—	37,0	40
41	LTU 118	Каралюс Донатас	1979	—	—	—	—	—	—	—	37 36,0	—	—	36,0	41
42	RUS 69	Харитонов Денис	1965 МС	—	—	—	—	—	—	—	37 36,0	—	—	36,0	42
43	57	Терпигорев Егор	1990 МС	—	1 10,0	—	1 16,0	—	—	—	—	—	1 8,0	34,0	43
44	ITA 4	Фаггиани Франческо	1967	—	—	—	—	—	—	—	40 33,0	—	—	33,0	44
45	RUS 4	Банько Александр	1965 МС	—	—	—	—	—	—	—	41 32,0	—	—	32,0	45
46	RUS 45	Калганов Артем	1993 КМС	—	—	7 1,0	—	—	—	—	43 30,0	—	—	31,0	46
47	RUS 63	Москалев Алексей	1997 2	—	—	—	—	—	—	—	43 30,0	—	—	30,0	47
48	ITA 212	Сирелли Лафранко	1959	—	—	—	—	—	—	—	51 22,0	8 6,0	—	28,0	48
49	RUS 46	Бобров Николай	1996 2	—	—	—	—	—	—	—	46 27,0	—	—	27,0	49
50	RUS 142	Половинкин Юрий	1949 МС	—	—	—	—	—	8 12,0	—	59 14,0	—	—	26,0	50
51	161	Кулюнин Александр	1973 КМС	2 4,0	3 8,0	2 6,0	9 8,0	—	—	—	—	—	—	26,0	51
52	RUS 68	Харитонов Николай	1995 КМС	—	—	—	—	—	—	—	47 26,0	—	—	26,0	52
53	RUS 8	Слободов Глеб	1986 1	—	—	—	—	—	—	—	48 25,0	—	—	25,0	53
54	RUS 25	Вощенников Анатолий	1964 МС	—	—	—	—	—	—	—	49 24,0	—	—	24,0	54
55	RUS 75	Потапов Виктор	1993 КМС	—	—	—	—	—	—	—	50 23,0	—	—	23,0	55
56	777	Изместьев Иван	1989 МС	—	—	—	4 13,0	2 2,0	—	—	—	—	3 6,0	21,0	56
57	RUS 1111	Селиванов Павел	1995 КМС	—	—	—	—	—	—	—	52 21,0	—	—	21,0	57
58	RUS 22	Копылов Роман	1966 КМС	—	—	—	—	—	—	1 20,0	—	—	—	20,0	58
59	RUS 88	Ананьев Александр	1995 1	—	—	—	—	—	—	—	53 20,0	—	—	20,0	59
60	RUS 54	Бородулькин Дмитрий	1973 1	—	—	—	—	—	—	—	54 19,0	—	—	19,0	60
61	RUS 106	Буякас Вячеслав	1964 1	—	—	—	—	—	—	3 18,0	—	—	—	18,0	61
62	RUS 83	Карулин Владислав	1996 1ю	—	—	—	—	—	—	—	55 18,0	—	—	18,0	62
63	9	Скорняков Эдуард	1980 МСМЖ	—	—	—	7 10,0	—	—	—	—	—	2 7,0	17,0	63
64	RUS 739	Корчагин Михаил	1964 КМС	—	—	—	—	—	—	—	56 17,0	—	—	17,0	64
65	RUS 28	Козлов Виктор	1934 МС	—	—	—	—	—	10 10,0	—	67 6,0	—	—	16,0	65
66	RUS 95	Ударцев Владимир	1968 1	—	—	—	—	—	—	5 16,0	—	—	—	16,0	66
67	RUS 20	Быков Михаил	1961 КМС	—	—	—	—	—	—	—	57 16,0	—	—	16,0	67
68	RUS 18	Джура Евгений	1973 1	—	—	—	—	—	17 3,0	—	61 12,0	—	—	15,0	68
69	RUS 120	Коваленко Сергей	1961 МС	—	—	—	—	—	—	6 15,0	—	—	—	15,0	69
70	1	Селиванов Алексей	1987 МС	—	—	—	2 15,0	—	—	—	—	—	—	15,0	70
71	UKR 17	Крупенин Валерий	1982 1	—	—	—	—	—	—	—	58 15,0	—	—	15,0	71
72	RUS 751	Потапов Иван	1998 2	—	—	—	—	—	16 4,0	—	63 10,0	—	—	14,0	72
73	RUS 55	Родыгин Сергей	1959 МС	—	—	—	—	—	—	7 14,0	—	—	—	14,0	73
74	RUS 411	Безменов Глеб	1995 1ю	—	—	—	—	—	7 13,0	—	—	—	—	13,0	74
75	RUS 5	Дубенко Анатолий	1968 1	—	—	—	—	—	—	8 13,0	—	—	—	13,0	75

№	Парус №	Участник	Год Р.Зр	1 этап	2 этап	3 этап	4 этап	5 этап	6 этап	7 этап	8 этап	9 этап	Финал	Очки	Место
				Место Очки											
76	RUS 49	Воронцов Илья	1985 2	—	—	—	—	—	—	—	60 13,0	—	—	13,0	76
77	RUS 108	Яцук Михаил	1998 3	—	—	—	—	—	—	9 12,0	—	—	—	12,0	77
78	RUS 111	Шевченко Алексей	1997 б/р	—	—	—	—	—	—	10 11,0	—	—	—	11,0	78
79	RUS 19	Абрамов Владислав	1996 2	—	—	—	—	—	—	—	62 11,0	—	—	11,0	79
80	RUS 11	Данилов Валентин	1936 МС	—	—	—	—	—	14 6,0	—	69 4,0	—	—	10,0	80
81	RUS 168	Разувалов Борис	1972 КМС	—	—	—	—	—	—	11 10,0	—	—	—	10,0	81
82	RUS 55	Заботин Иван	1991 КМС	—	—	—	—	—	11 9,0	—	—	—	—	9,0	82
83	RUS 101	Чирков Арнадий	1958 1	—	—	—	—	—	—	12 9,0	—	—	—	9,0	83
84	RUS 191	Елисеев Александр	1991 1	—	—	—	—	—	—	—	64 9,0	—	—	9,0	84
85	RUS -7	Болотин Сергей	1954 МС	—	—	—	—	—	12 8,0	—	—	—	—	8,0	85
86	RUS 333	Волошин Андрей	1965 МС	—	—	—	14 3,0	—	—	—	—	9 5,0	—	8,0	86
87	RUS 379	Маликов Александр	1974 КМС	—	—	—	—	—	15 5,0	—	70 3,0	—	—	8,0	87
88	RUS 9	Сомов Сергей	1966 1	—	—	—	—	—	—	13 8,0	—	—	—	8,0	88
89	UKR 89	Вовчук Сергей	1972	—	—	—	—	—	—	—	65 8,0	—	—	8,0	89
90	RUS 17	Маслов Максим	1971 б/р	—	—	—	—	—	—	14 7,0	—	—	—	7,0	90
91	RUS 74	Маханек Ян	1967 КМС	—	—	—	—	—	—	—	66 7,0	—	—	7,0	91
92	RUS 175	Васильев Александр	1996 б/р	—	—	—	—	—	—	15 6,0	—	—	—	6,0	92
93	13	Марчевский Алексей	1968 МС	—	—	—	12 5,0	—	—	—	—	—	—	5,0	93
94	RUS 555	Торгашин Артем	1997 1ю	—	—	—	—	—	—	16 5,0	—	—	—	5,0	94
95	RUS 16	Худяков Олег	1970 МС	—	—	—	—	—	—	—	68 5,0	—	—	5,0	95
96	RUS 28	Елисеев Вадим	1967 б/р	—	—	—	—	—	—	17 4,0	—	—	—	4,0	96
97	91	Сивенков Вячеслав	1991 КМС	—	7 4,0	—	—	—	—	—	—	—	—	4,0	97
98	RUS 1664	Кочетов Вадим	1970 б/р	—	—	—	—	—	—	18 3,0	—	—	—	3,0	98
99	73	Рожков Денис	1985 МС	—	8 3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0	99
100	11	Петров Алексей	1996 3	5 1,0	—	—	16 1,0	3 1,0	—	—	—	—	—	3,0	100
101	ITA 5	Безрук Сергей	1980 МС	—	—	—	—	—	—	—	—	11 3,0	—	3,0	101
102	UKR 7	Воловик Дмитрий	1969 2	—	—	—	—	—	—	18 2,0	—	—	—	2,0	102
103	RUS 3	Новиков Олег	1963 1	—	—	—	—	—	—	—	19 2,0	—	—	2,0	103
104	RUS 66	Владимиров Илья	1966 КМС	—	—	—	—	—	—	—	71 2,0	—	—	2,0	104
105	RUS 69	Боев Леонид	1975 б/р	—	—	—	—	—	19 1,0	—	—	—	—	1,0	105
106	RUS 169	Зыкова Элина	1962 1	—	—	—	—	—	—	20 1,0	—	—	—	1,0	106
107	7	Новиков Александр	1965 КМС	—	10 1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	1,0	107
108	RUS 37	Александров Алексей	1963 КМС	—	—	—	—	—	—	—	72 1,0	—	—	1,0	108
109	RUS 729	Калмыков Евгений	1965 1	—	—	—	—	—	—	—	—	13 1,0	—	1,0	109

**Этапы Кубка России в Олимпийском классе «Финн»:**

1 этап — Рождественская регата. Участников 5, рейтинг 1.

2 этап — Зимняя ривьера. Участников 10, рейтинг 1.

3 этап — Сочинская регата. Участников 7, рейтинг 1.

4 этап — Кубок России в Олимпийских классах (финал). Участников 16, рейтинг 1.

5 этап — Поволжская регата. Участников 3, рейтинг 1.

6 этап — Хрустальный Кубок МАКФ. Участников 19, рейтинг 1.

7 этап — Сибирский Кубок. Участников 20, рейтинг 1.

8 этап — Open Russian. Участников 72, рейтинг 1.

9 этап — Геленджик. Участников 13, рейтинг 1.

Финал — Сочи. Участников 8, рейтинг 1.

# ОБНОВЛЕННЫЙ САЙТ WWW.FINNCLASS.RU — УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ В ВАШИХ РУКАХ!



Помимо общей информационной базы сайт Российской Ассоциации яхт класса «Финн» теперь открыл новые возможности для своих постоянных посетителей:

## Членам Ассоциации:

1. Личный кабинет, где Вы сами можете загрузить свою фотографию, настроить информацию о себе, которая далее будет использована для заявок и для связи с Вами других членов ассоциации.
2. Доступ к базе контактов всех членов ассоциации (только для зарегистрировавшихся членов Ассоциации)
3. Подписки на новости
4. База фотографий и дней рождения членов Ассоциации
5. Напоминания о предстоящих регатах и ближайших днях рождения ваших друзей

## Спортсменам:

1. Календарь регат с возможностью выгрузки в личный календарь Google
2. Виртуальный склад: база данных по имеющимся в распоряжении яхтам, рангоуту и парусам (для формирования мерительной декларации и пакета документов для контрольного обмера)
3. On-line хранение копий всех документов, требуемых на мандатной комиссии
4. Возможность on-line регистрация на все регаты (внутри России)
5. Автоматическая подготовка заполненной заявки на участие и полного комплекта документов для мандатной комиссии и контрольного обмера и отправка их в секретариат регаты

## Организаторам:

1. Возможность самостоятельно вносить в календарь регат свои мероприятия
2. Самостоятельное размещение на сайте документов регаты (положение, гоночная инструкция, объявления, результаты)
3. Готовый инструмент для on-line регистрации участников соревнований
4. Автоматическое получение по электронной почте в единой форме всех предварительных заявок участников, регистрирующихся через сайт
5. Автоматическое формирование предварительного списка участников
6. On-line доступ к заявкам участников и копиям документов для мандатной комиссии
7. Совместимость с форматом программы Sailing Races (RGD): выгрузка списка участников в формате RGD, загрузка результатов соревнований в формате RGD

## Региональным отделениям и федерациям:

Возможность самостоятельной публикации своих анонсов, новостей и фотогалерей на сайте

Для регистрации на сайте Вам достаточно ввести свой действующий уникальный адрес электронной почты и контактный телефон.



## ИЗ ПРОШЛОГО — В БУДУЩЕЕ

Ю. ЛАРИН

Класс «Финн» — один из самых долгоживущих в Олимпийской парусной программе. Начав свою историю в 1952 году, продолжает оставаться в программе Игр уже более шестидесяти лет, совершенствуясь и изменяясь вместе со временем. Сегодня это далеко не тот же самый «Финн», предложенный Рихардом Сарби в 1949 году.

Обращаясь к истории класса времен СССР отметим, что он, как никакой другой класс яхт, прошел сложный путь, динамично развиваясь и радуя многочисленных поклонников возможностями общения и успехами. «Финн» был массовой лодкой, количество которых, изготовленных только верфями страны было более двух тысяч единиц, плюс массовые поставки из ГДР и Польши, десятки закупленных у лучших мировых производителей для ведущих спортсменов: Эльветрем, Лановер, Раудашль, Вангаурд и других. У меня уже в начале шестидесятых годов была лодка под регистровым номером 1189. Регаты, которых было не мало в те времена, собирали до сотни и более участников. Большинство будущих лидеров сборной команды СССР в других классах проходили серьезную парусную подготовку именно в «Финне» (В.Манкин, А.Балашов, Б.Будни-

нов, В.Потапов, А.Чучелов, В.Соловьев, Б.Захаров, С.Пичугин, Г.Биганишвили и другие).



**ЛАРИН Юрий Алексеевич**

(р. 1942).

Окончил Таганрогский радиотехнический университет. Кандидат педагогических наук (1976). Профессор (1991). Профессор университета Южной Каролины (США) с 1993. Опубликовал более 90 научных работ, в том числе учебные пособия «Подготовка яхтсмена-гонщика» (1981) и «Парусный спорт» (1989). Имеет 3 авторских свидетельства на изобретения по спортивным тренажерам. Мастер спорта. Судья Всесоюзной категории (1990). Засл. тренер России (1981). Тренер сборной СССР на ОИ 1980. Подготовил ряд известных спортсменов, в том числе бронз. призера ОИ 1980 А.Балашова. Заведует кафедрой физического воспитания Таганрогского радиотехнического университета. В 1992–2000 главный тренер России по парусному спорту. В 2000–2008 Вице-президент Всероссийской федерации парусного спорта.



Сама же олимпийская история класса «Финн» в СССР была длительное время успешной. Первое серебро на Олимпиаде 1960 года — А.Чучелов (Эстония), золото 1968 года — В.Манкин (Украина), бронза 1972 года — В.Потапов (Россия), две медали — серебро и бронза 1976 и 1980 годов — А.Балашов (Россия).

Все это было, но вот уже более тридцати лет мы остаемся без олимпийского блеска. Редкие успехи (победа юниора Аркадия Кистанова на Чемпионате мира, да Эдуарда Скорнякова на Чемпионате Европы) как исключения лишь подчеркивают само правило — утратили былые позиции. К слову, в последние годы можно отметить неплохой рост результативности у старшего поколения «финнистов», но об этом немного позже. Какой вывод из этого исторического обзора? Было, могли, получалось, хотя конкуренция в те времена и внутри страны и за рубежом была выше нынешней. Значит что-то не так в нашем новом доме, где работают на высокий результат.

Для того чтобы добиться прогресса в любом деле, необходимо, как минимум: хотеть, знать и уметь. Касаясь первого, желания достичь хорошего результата, то есть мотивация, достаточно выражена и у спортсменов, и у тренеров, и, надеюсь, у большинства чиновников при этом деле.

С пониманием, как это сделать, — сложнее. Поскольку тренировочный процесс — это прежде всего и творчество, но подходы могут (и на самом деле так) быть разные. Важен же результат — высокий, — которого пока нет. Отсюда вывод, что один из компонентов, которого не хватает, это недостаток профессиональных компетенций. Откуда им взяться? Да начать надо с изучения того, что было сделано более успешными предшественниками. Слегка перефразируя известный из недавнего коммунистического прошлого постулат,

скажем так, что специалистом можно стать только тогда, когда обогатишь свою память всем тем, что уже сделало человечество (до тебя) в этой профессии.

Не претендуя на полноту изложения вопроса, постараюсь отразить основные моменты, на мой взгляд позволившие советским яхтсменам подняться наверх, оставаясь многие годы одной из ведущих мировых парусных держав. Это взгляд как бы изнутри процесса, поскольку долгие годы я в нем принимал непосредственное участие и как спортсмен, и как тренер, и как научный работник, и как организатор спорта.

Две первые олимпийские регаты для нашей страны (1952 и 1956 г.г.) были крайне неудачными, что вполне естественно для новичков этого дела, живших в закрытой стране. Иностранцы спешили предсказывать нам многие десятилетия для преодоления отставания.

Но нашлись наши люди, которые смогли быстро разобраться в причинах неудач и так построить подготовку в следующий четырехлетний цикл, что уже в Неаполе (1960 г.) сборная яхтсменов СССР стала 2-й в неофициальном (официальный подсчет на Олимпийских играх не ведется) командном зачете, завоевав при этом золото в классе «Звездный» (Т.Пинегин и Ф.Шутков), серебро в «Финне» и 6-е место в «Летучем голландце». И это из 5 (!) участвующих тогда в программе Игр классов. То есть можно говорить не о случайном процессе, а о безусловной закономерности. Как же удалось этого достичь? Простым методическим приемом — резким увеличением объемов специальной работы на воде.

Дело в том, что в те годы Олимпийские игры согласно их Хартии были играми любителей, то есть каждый, кто участвовал в Олимпиаде, должен был иметь дру-

гую, не спортивную профессию. В частности, парусным спортом он должен был заниматься в свободное от основной работы время.

В нашей стране с начала олимпийской лихорадки было сразу принято решение (закрытое) о профессиональной подготовке ведущих спортсменов. Поэтому не представляло большого труда резко увеличить объемы ежедневной тренировочной работы, что и дало быстрый результат. Больше работаем — лучше выступаем.

Зарубежные специалисты разобрались с причинами такого резкого скачка в мастерстве советских гонщиков, а поскольку конкуренция того времени между доминирующими в мире политическими системами все более проникала в том числе и в область спорта, то и буржуи стали переходить на полностью профессиональную подготовку спортсменов, быстро ликвидировав наше преимущество. Это сказалось уже на следующей (1964 г.) Олимпиаде, где мы опять остались без медалей. Отмечу, что авторство идеи увеличения объемов тренировочной работы, которые измеряли в часах, проведенных на воде, пройденных милях, количестве стартов и участия в регатах, связывают с именем тогдашнего главного тренера сборной Ивана Петровича Лаврова, долгие годы успешно трудившегося на ниве парусного спорта страны.

Не очень успешной была и следующая Олимпиада 1968 г. в Акапулько. Правда, была золотая медаль в классе «Финн» Валентина Манкина, но ее можно отнести на счет огромного таланта и фанатичной работоспособности спортсмена. Остальные классы даже не попали в первую половину участников.

Очередной раз проанализировав причины неудач, наметили меры для повышения успешности нашего парусного спорта. Была поставлена задача существенно увеличения массовости парусного спорта, создания здоровой спортивной конкуренции за место в составе сборной команды, внедрения в практику подготовки новых, более прогрессивных методических технологий, привлечения неординарных, толковых специалистов в управление командой. Молодежную команду возглавил Ю.В.Пильчин, мастер спорта СССР, пришедший работать в спорт из космической отрасли. Скоро он становится главным тренером сборной СССР. В Таганроге, в местном радиотехническом институте силами энтузиастов парусного спорта была создана специализированная лаборатория спортивной электроники, основной задачей которой стал поиск новых идей в подготовке яхтсменов.

Здесь впервые в истории мирового парусного спорта была исследована структура двигательной деятельности яхтсмена-гонщика, определена ее энергетическая характеристика, выявлены ведущие двигательные качества яхтсменов разного амплуа, разработаны методы их эффективного развития. Были проведены исследования природы основных чувственных образов, специфичных для деятельности яхтсмена («чувства» руля, крена, скорости, времени), определены пути совер-

шения, разработаны валидные тесты для оперативного контроля уровня готовности спортсменов, изготовлены уникальные тренажерные устройства, средства инструментального контроля за состоянием материальной части судна.

В организационном плане была выстроена эффективная централизованная система круглогодичной подготовки яхтсменов высшей квалификации на четырехлетний олимпийский цикл с выходом на пик формы к Олимпийским играм, разработаны подробные индивидуальные годовые планы подготовки членов сборной команды страны.

Все было сделано в сжатые сроки, удачно вписалось в практику подготовки ведущих яхтсменов, синхронизировано с работой на местах.

Апробированные эффективные новации быстро внедрялись в подготовку яхтсменов всех уровней. Стали регулярными обучающие семинары для тренеров-практиков, ежегодно проводились научно-практические конференции, где делились опытом ведущие тренеры страны, научные работники, специалисты других видов спорта, помогая разобраться с тонкостями спортивной подготовки, психологии, физиологии, педагогики. Результаты регулярно публиковались в различных спортивных изданиях, методических разработках и были общедоступны.

Увеличилось количество дипломированных специалистов парусного спорта. Все это и стало базой, позволившей поднять результаты яхтсменов 70-х годов, выведя их на самые высокие мировые рейтинги.

Конечно, все не было так просто и не сразу удалось перевести подготовку на новый научно обоснованный путь. Однако, постепенно приходило понимание, что это правильное направление, а когда идеи овладевают массами — создается непобедимая сила.

Очень многое из передового в команде исходило от класса «Финн». Пару фактов. За два года до Олимпиады 1980 г. мне предложили возглавить подготовку «финнистов» в должности старшего тренера класса. В это время по ряду причин результаты в классе на международной арене упали. Начав с организационных вопросов, удалось создать небольшой коллектив единомышленников, как тренеров, так и спортсменов, с которыми и начали подготовку. В частности, определили, что неудачи во многом определяются не эффективной по отношению к конкурентам техникой прохождения полных курсов. В то время, при подготовке к Олимпиаде многие зарубежные спортсмены из класса «Лазер», который еще не был олимпийским, перешли в «Финн» и принесли оттуда новую технику управления лодкой на полном курсе — с переключением на навстречный борт, чем разгружали перо руля, этот основной тормоз яхты.

Для того, чтобы подсмотреть, как это делается у буржуев, приобрели видеокамеру. В то время такое было невиданным явлением, да и сама возможность работать с катера «в живую», когда только батарея пи-

тания весила 20 кг, плюс тяжелая камера, было очень не просто. Преодолев все трудности, записали, затем разложили на элементы движения спортсмена и сами быстро все освоили.

Второй эпизод. Парус в то время относился к ненагруженным видам спорта, что-то вроде отдыха на воде. Отсюда и соответствующие нормы питания яхтсменов, и планирование тренировочного процесса шло от базы как малоэнергетического вида спорта. Нами была поставлена задача изменить этот стереотип, для чего в нашей лаборатории был разработан и изготовлен уникальный исследовательский комплекс для измерения частоты сердечных сокращений и контроля газоанализа при работе яхтсмена непосредственно на яхте. Регистрация велась, находясь на расстоянии от спортсмена до 2 км. Такой аппаратуры для измерения в области спорта в начале 70-х годов еще не было. Померили, проанализировали и сделали правильные выводы. Все было впервые. С подобными работами в печати я начал сталкиваться лет через 20. Отмечу терпение исследуемых спортсменов. Не все понимали, зачем эти эксперименты на людях, но время и результаты в конце концов убедили. Чтобы получать информацию во время гонки, необходимо было закрепить на гонщиках специальную измерительную аппаратуру, в определенной степени им мешавшую, на что реагировали по-разному, не всегда положительно. Проще всего относился к неудобствам Андрей Балашов, несмотря на его сложный

характер. На нем, как на лидере, отработывали первые испытания, а затем шли в массы. Чтобы надежно снимать электрические биопотенциалы с тела, нужно было удалить в местах закрепления электродов с кожи слой эпидермиса, для чего использовалась элементарная наждачная бумага. Операция малоприятная, а следы на теле оставались надолго, поскольку раны заживали не сразу. Да еще прибавлялись проблемы морального характера. Андрей рассказывал, что по приезду домой жена вела допрос с пристрастием: откуда, мол, такие чувственные следы на теле после сборов в Сочи?

Проделанная работа прошла не зря. Получив картину энергозатрат у яхтсменов в разных погодных условиях, мы смогли обосновать и существенно увеличить интенсивность тренировочной работы. В частности, были тренировки, в которых спортсмены, отрабатывая технику поворотов, выполняли сотнями оверштаги и фордевинды, что разгоняло их пульс до 190 и более ударов в минуту даже в средний ветер. Разговоры, что парус — прогулка под парусами, модная у чиновников от спорта, поутихли, а нам удалось с целью компенсации энергозатрат существенно поднять нормативы питания для яхтсменов.

Используя электромиографию (измерение электрической активности мышц), мы смогли определить основные мышечные группы, задействованные при откреивании лодки, а затем предложить методические приемы для их быстрого развития. Только эта работа в команде позволила за короткий период увеличить силовую выносливость спортсменов в 1,5–2 раза, а значит, и эффективность откреивания.

В вопросах организации подготовки перешли на круглогодичную централизованную подготовку, занимавшую до 250 дней в году, используя в зимнее время теплые регионы, в частности Кубу. Существенную поддержку оказало создание учебно-тренировочного центра в г. Сочи. Кстати, спортсмены и тренеры активно участвовали в его строительстве, регулярно организовывая на стройке субботники. Ведь до открытия этого центра зимой все спортсмены базировались практически на улице, на Морском вокзале Сочи под открытым небом и в дождь и в снег.

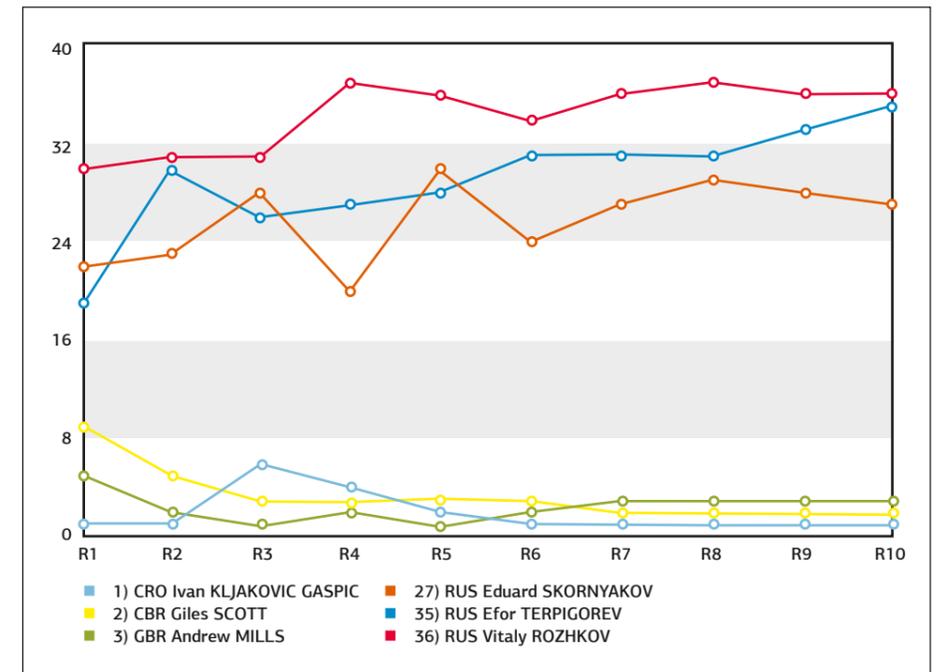
Проделанная работа позволила советским яхтсменам за короткий период буквально ворваться в мировую парусную элиту. Так, в командном зачете на Олимпиаде 1976 г. в Кингстоне (Канада) мы стали вторыми, а на следующей Олимпиаде в Таллине — первыми. Было много славных результатов на Чемпионатах Европы, мира, ведущих мировых регат.

В 1984 году по политическим причинам Олимпийские игры для нас не состоялись. В это время произошла и смена руководства сборной команды, и, как показало время, не самое удачное. Результаты на Олимпиадах 1988 и 1992 г.г. были признаны не удовлетворительными.

Возглавив сборную новой России в 1992 году, я смог в некоторой степени вернуться на старые рель-



Графики доходов участников Чемпионата Европы 2011 года в классе «Финн» (внизу — лидеры регаты, сверху — российские гонщики)



сы. Наиболее успешными были 1995–1998 годы, когда появились чемпионы мира, Европы, олимпийские призеры. К сожалению, в «лихие девяностые» существенно сказывалось очень слабое, а порой и полное отсутствие государственного финансирования подготовки.

К чему этот экскурс в прошлое? Чтобы понять, что же необходимо делать для победы сегодня. Ведь утерянная преемственность привела к низкому профессионализму сегодняшних специалистов, уже столько лет безуспешно борющихся с мировой парусной элитой.

Один показательный пример, как хорошие идеи из прошлого срабатывают сегодня. В России класс «Финн» в последние годы развивается наиболее динамично и количественно и качественно. Как отмечал в начале статьи, особенно прогрессирует ветеранское движение. Здесь сложилась новая ситуация, поскольку сюда пришли не молодые, но вполне самостоятельные люди, которые смогли добиться определенных успехов в жизни и свой досуг посвящают парусному спорту. Они не получают государственной (финансовой) поддержки, сами покупают материальную часть, организуют свою подготовку, участвуют в многочисленных регатах. И довольно успешно, хотя сюда, после окончания профессиональной карьеры переходят уже в ранге любителей многие бывшие мировые лидеры. Ветеранские регаты собирают просто невероятное (для профессионального спорта) количество участников. Чемпионат мира 2013 г. в Ля Рошеле (Франция) собрал 303 участника, а Чемпионат 2014 г. в Сопоте (Польша) чуть меньше — 240 экипажей. Чемпионаты Европы не такие массовые, но так же привлекают многих известных в прошлом «финнистов».

И вот в этих состязаниях все более уверенно заявляют о себе россияне, добиваясь отличных результа-

тов. Откуда это, ведь сегодняшние «старички» ранее на международном уровне не светились.

Постараюсь объяснить этот феномен на примере таганрогской группы спортсменов. Местные энтузиасты, в основном предприниматели, объединились, закупили хорошую материальную часть и ежедневно — да — ежедневно с ранней весны до поздней осени в любую погоду тренируются на воде.

Такого энтузиазма я не видел у профессиональных спортсменов, работающих за зарплату на всем государственном, ну, возможно, за редчайшим исключением. Так, Валентин Малкин работал в команде практически в разы больше других, тренируясь даже в ночное время.

Так вот, таганрожцы уже два года в мировых лидерах! И. Фролов был первым на Чемпионате Европы 2013 г., А. Марчевский — третий, а на Чемпионате мира 2014 г. они вошли в первую десятку, И. Фролов стал четвертым.

Откуда такая прыть? Да просто можно объяснить, ведь тот объем работы, который они выполняют, сейчас значительно больше, чем у других. Вот и результат соответствующий. Кто больше работает, тот дальше идет. Сравните, ведь это такой же эффект, как и в конце 50-х годов у сборной СССР, когда она смогла, увеличив объемы работы, подняться в результативности.

Конечно же не исключаются и другие факторы, но системно это основной критерий. Однако, как известно из истории, такой ресурс быстро нивелируется. Поэтому, необходимо искать новые, инновационные подходы повышения качества тренировочной работы, пытаться анализировать все новое, что происходит в мире паруса и спорта в целом, беря лучшее на вооружение, естественно, добавляя к этому частицу своего



Предолимпийская парусная регата 1977 г. г. Таллин. Разбор гонки. Слева направо: А. Балашов, Ю. Пильчин, Ю. Ларин (кадр из фильма «тайны белого треугольника») Центрнауцфильм).

таланта. Прокомментирую этот тезис на одном свежем примере. Просматривая результаты Чемпионата Европы 2011 года в классе «Финн», проходившего в Хельсинки, обратил внимание на интересный график приходов участников регаты от гонки к гонке (см рис. выше): внизу показана динамика результатов лидеров регаты, вверху — аналогичная картина российских участников. Обратите внимание, какая стабильность у лидеров. Они практически не проваливаются и к концу регаты так же на высоте.

А наши? Все трое от гонки к гонке ухудшают свое положение, упав на финише в целом почти в 1,5 раза.

Простая статистика. Но что в ней должен увидеть специалист? Да то, что уровень выносливости, а только этим можно объяснить такую тенденцию, у наших не достаточен. Причем, выносливость либо психологического характера, либо физического, но это должен объяснить тот, кто был рядом с ними.

Таким образом, простой анализ картинки может дать информацию, где была допущена недоработка и над чем в ближайшее время надо трудиться.

Современная система спортивной подготовки требует четкой организации каждой тренировки, направленной конкретно на развитие и совершенствование того или иного качества спортсмена, элемента управления яхтой, синхронизации взаимодействия в экипаже с целью повышения скорости лодки. Основным поставщиком новых идей, двигателем всего процесса должна стать комплексная научная группа сборной команды так, как она и была задумана изначально. Так получалось ранее и несомненно получится и теперь.

И в заключение, небольшой эпизод из истории завоевания олимпийской медали 1980 г. в классе «Финн».

Парусная регата XXII Олимпийских игр проходила в июле 1980 года в Таллине. Это была первая Олимпиада на территории СССР.

Подготовка к стартам велась очень напряженно и интенсивно. К сожалению, ввод советских войск в Афганистан в декабре 1979 г., как тогда писали, «для выполнения интернационального долга» существенно осложнил международную обстановку. Западные страны объявили бойкот Советскому Союзу, в том числе и в сфере спортивных отношений. Многие страны, включая США, отказались от участия в этих Олимпийских играх.

До последнего дня была надежда, что бойкот будет вот-вот снят. В ожидании этого события многие яхтсмены из разных стран находились в сотне километрах от Таллина, в городе Хельсинки, с надеждой ожидая разрешения конфликта, но так и не дождались.

В Таллине, в устье реки Пирита был построен великолепный парусный центр, где и проходили парусные баталии среди тех, кто решился не игнорировать эту Олимпиаду.

В сезоне 1977 года результаты наших «финнистов» резко пошли вниз. Стал не выездным из-за конфликта с сотрудником госбезопасности лидер класса А. Балашов, расклеились дела у молодежи.

В 1978 году должность старшего тренера класса «Финн» достаточно неожиданно предложили мне. Отказываться не стал. Этап становления в классе шел трудно. Проблемой была низкая дисциплина спортсменов, нежелание тренироваться с полной отдачей. Результаты оставались низкими. На Чемпионате Европы с трудом попали в третий десяток участников, на мировом первенстве — еще дальше. Вынужден был кое-кого просто отчислить, заменив на менее известных,

но более молодых и честолюбивых. Выделялся среди новичков Сергей Хорецкий из Белоруссии, хороший атлет, без вредных привычек, что в те времена в парусном спорте было достаточно редким явлением, готовый работать до изнеможения. Он стал хорошим раздражителем для других, причем прогрессировал на глазах, став уже в этом же году Чемпионом Европы среди молодежи.

В преддверии Олимпиады зимой 1980 года наконец-то удалось добиться под личную ответственность снятия клейма невыездного с А. Балашова, и он сразу же органично вписался в конкурентную борьбу за место в олимпийском составе.

Решающим был отбор на открытом Чемпионате Европы в Хельсинки в мае месяце, который с небольшим преимуществом выиграл Андрей, заняв третье место. Сергей стал пятым. Это и решило вопрос о том, кто должен представлять страну на главной регате.

Как уже говорил, из-за бойкота Олимпиады многие известные яхтсмены не смогли принять участие в регате. Почти во всех классах было небольшое количество участников, однако в классе «Финн» их было больше всего, и почти все сильнейшие на тот момент спортсмены приехали в Таллин. Среди них чемпион предыдущей Олимпиады Йохан Шуман (ГДР), чемпион мира Хосе Доресте (Испания), чемпион Европы швед Кент Карлсон, бразилец Бикарк (4-е место на предыдущей Олимпиаде) и ряд других известных «финнистов».

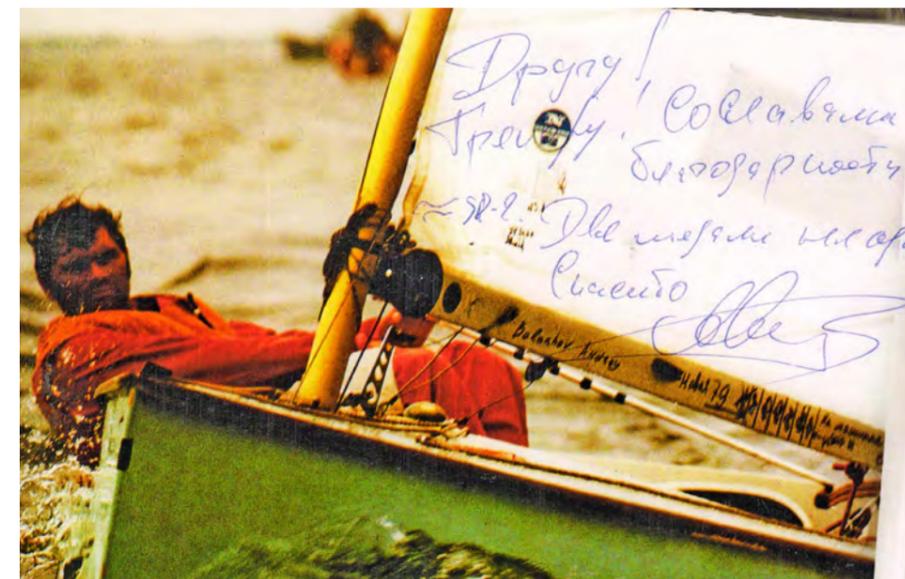
Начало регаты для нашего спортсмена складывалось очень неудачно. Прделанная предварительно огромная работа по изучению акватории Таллинского залива, моделирование в тренировочном процессе различных погодных изменений, казалось бы, не оставили метео-загадок. Однако, как нередко бывает в жизни, мощный антициклон, накрывший к началу регаты район гонок, привел, вопреки ожидаемым, к неустойчивым

и слабым ветрам. К тому же, общая обстановка в команде была чрезмерно перегрета накачками всякого рода начальниками. Это еще раз подтвердило, что выступать в домашних условиях оказывается не проще, как кажется на первый взгляд. Об этом, кстати, предупреждал перед Олимпиадой ветеран сборной, тренер В. Манкина Константин Мельгунов.

Первые две гонки Андрей просто провалил, затем все же смог подправить положение в турнирной таблице, и к заключительной, седьмой гонке он занимал шестое место. В зависимости от прихода в этой гонке конечный результат мог быть любым в пределах первой десятки. Готовясь к этому решающему сражению, мы обсудили стратегию ведения борьбы при различных вариантах складывающейся ситуации, определяемой действиями ближайших конкурентов по турнирной таблице.

Такое предварительное моделирование заключительной гонки в конечном итоге позволило нашему спортсмену, оказавшемуся в исключительно сложном положении из-за взятого фальстарта, что вынудило его возвращаться на стартовую линию для повторного старта, принять единственно правильное решение. Значительно отставая от всего флота, он, обдуманно рискнув, ушел от основной группы на другой галс в, казалось бы, явно проигрышную сторону дистанции и... выиграл.

Как нередко бывает в парусном спорте, ветер зашел в его сторону, и на знаке он был первым с солидным отрывом от всего флота. Ну, а дальше, как говорится, дело техники. Работу по удержанию первой позиции он провел блестяще и закончил эту гонку раньше всех, став в общем зачете призером Олимпиады. Теперь уже двукратным. Кстати, А. Балашов до сих пор остается единственным российским яхтсменом, имеющим две олимпийские медали.



Двукратный призер Олимпийских игр (1976 и 1980 г.г.) в Кингстоне (Канада) и Таллине (Эстония) А Балашов. Надпись, посвященная автору, сделана сразу после победной седьмой гонки в Таллине, 29.07.1980 г.



**Ответ:** Старший лейтенант, товарищ главнокомандующий.

**Адмирал:** Нет, он уже лейтенант.

Проходит минут сорок, Андрей первым огибает верхнюю марку.

**Адмирал:** Какое, говорите, у него звание?

**Ответ:** Лейтенант, товарищ главнокомандующий.

**Адмирал:** Нет, он уже старший лейтенант.

На финише Андрей первым пересекает линию и становится призером Игр.

**Адмирал:** Какое, говорите, у него звание?

**Ответ:** Старший лейтенант, товарищ главнокомандующий.

**Адмирал:** Нет, он уже капитан-лейтенант Балашов.

Так Андрей досрочно получил следующее звание. С чем и уехал служить на Дальний Восток. Вот так судьба играет человеком.

А мне Андрей сразу после финиша победной гонки оставил свой автограф: «Другу! Тренеру! Со словами благодарности. Две медали на гора. Спасибо. SR-2 А. Балашов». Это была оценка спортсменом сделанного вместе. Для меня это очень дорого, поскольку далеко не все из тех, кто шел рядом, говорит тебе на финише слова благодарности. ■

А задание нам на эту Олимпиаду в классе «Финн» было занять место не ниже пятого, причем обязательно быть впереди спортсмена из ГДР — основных соперников сборной СССР в неофициальном командном зачете. Сборную ГДР представлял один из сильнейших яхтсменов планеты всех времен Йохан Шуман, олимпийский чемпион предыдущей Олимпиады, который занял всего лишь пятое место.

Теперь расскажу, как эта гонка воспринималась со стороны. К Олимпиаде в стране было приковано огромное внимание. Буквально вся страна следила за ходом соревнований. Большое количество высокопоставленных чиновников также хотели прикоснуться к этому празднику жизни.

Для просмотра заключительной гонки из Москвы прилетел сам главнокомандующий Военно-морского флота СССР. На своем адмиральском катере он вышел в море, чтобы вблизи посмотреть все перипетии борьбы за медали. Поскольку Андрей был военнослужащим, то к нему и было приковано внимание большого начальства.

Как мне рассказывал свидетель этого события, находившийся на этом же катере и дававший комментарии по ходу гонки, адмирал внимательно следил за ходом борьбы. Перед стартом ему докладывают, что страну представляет старший лейтенант Дальневосточного флота Андрей Балашов.

Андрей берет неудачный старт, возвращается обратно и идет последним.

**Адмирал:** Какое, говорите, у него воинское звание?



## НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ АТЛЕТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ ЯХТСМЕНОВ

В.И. АКИМЕНКО, С.А. ОРЕШКИН

Спозиций научного познания, атлетическая, или, как ее традиционно называли, физическая подготовленность — наиболее изученная сторона специальной подготовленности яхтсменов. Ей посвящено наибольшее количество различных публикаций, контрольных, курсовых и дипломных работ студентов спортивных вузов, диссертационных исследований. Вполне естественно, что качество этой массы работ разное, как и глубина исследований. Но все же, рациональное зерно есть везде, даже в работах, выводы которых взаимно исключают друг друга. В таких случаях единственным критерием истины служит практика. На практике или находят свое отражение и подтверждаются гипотезы работ, или отпадают как несостоятельные. Бывает и так, что некие заблуждения относительно значимости в достижении спортивных результатов яхтсменов некоторых средств и методов атлетической подготовки, поразительно «живучи». Применяют их редко (что не позволяет сразу убедиться в их бесполез-

ности или вреде), но в этом их сила, а вспоминают о них, только тогда когда наступает время мобилизации всех сил и возможностей. Например, перед Олимпиадой, или еще перед какими-либо историческими событиями. В такие моменты в кругу привлеченных к подготовке парусной сборной специалистов, появляются некие «знахари» (кстати, не очень проявившие себя в «своем» виде спорта) или попросту авантюристы, которые предлагают «чудесные» (как в русских народных сказках) решения проблем достижения высоких спортивных результатов рецептами из других видов спорта. Причем их не смущает тот факт, что эти рецепты абсолютно не пригодны для парусного спорта в силу фундаментальных отличий специфических особенностей соревновательной деятельности различных по структуре и содержанию видов спорта, и тем более конкретных спортивных дисциплин. Тех внутренних механизмов, в результате реализации которых и происходит качественный скачок в состоянии подготовленности спортсмена



и роста результативности его соревновательной деятельности. Один из наиболее вопиющих по своей бесполезности в парусе, но крайне эффективный в циклических видах спорта, особенно связанных с проявлением выносливости, — метод тренировки в условиях среднегорья.

Первые серьезные изучения комплексного воздействия горного климата на организм спортсмена медиками, спортивными физиологами и тренерами стали проводиться тогда, когда стало известно об избрании города Мехико столицей летних Олимпийских игр 1968 года. Для всего мира стало очевидно — столкновение с высокогорьем и его влиянием на спортивную форму неизбежно.

Для понимания, чем и как, нам предлагают повысить уровень спортивных результатов яхтсменов, приведем следующие факты.

В спорте и практике воздействия на организм человека различают: низкогорье, 800–1000 м над уровнем моря; среднегорье, от 800–1000 м до 2500 м, и высокогорье — свыше 2500 м над уровнем моря.

На интересующем нас среднегорье и вообще в горах, климат имеет следующие особенности.

- Температурный фактор: температура снижается на 2 °C на каждые 300 м.
- Влажность воздуха: на высоте 2000 м влажность воздуха в два раза меньше, чем на уровне моря, а на больших горных высотах воздух становится практически «сухим» и усиливает потерю жидкости организмом (испарение, через легкие при гипервентиляции).
- Солнечная радиация: увеличивается в среднем на 10% на каждые 1000 м. Ультрафиолетовая радиация: увеличивается на 35% на каждые 1000 м.
- Атмосферное давление падает, тогда как концентрация кислорода и других газов в воздухе остается постоянной. По сравнению с уровнем моря атмосферное давление на высоте 3000 м ниже на 31% и на высоте 4000 м — на 39%, причем на одних и тех же высотах оно увеличивается от высоких широт к низким, и летом оно обычно выше, чем зимой.
- Снижается потребление кислорода с высоты 1500 м на 9,2% на каждые 1000 метров.

В 80-х годах XX века, специалистами ГДР, было введено понятие «гипоксическая (с недостатком O<sub>2</sub>) цепь», под которой понимается система естественных (тренировка в горных условиях) и искусственных циклов гипоксической подготовки, сочетающихся с тренировкой в обычных условиях. При этом каждый очередной сбор, проводимый в условиях гор, должен предусматривать увеличение объема и интенсивности тренировочных и соревновательных упражнений. Только системное и комплексное применение такой тренировки дает ощутимый поло-

жительный результат, во всех других случаях динамика результатов неуправляемая, хаотичная и разнонаправленная.

Некоторые общие положения, характерные для организации тренировок в среднегорье:

- среднегорьем считается высота от 1000 и до 2500 метров над уровнем моря;
- его применение эффективно для спортсменов с низким уровнем гемоглобина в крови, если врожденное количество гемоглобина превышает 16 единиц, при ограничении 18 единиц, то острой необходимости в организации тренировочного процесса в условиях среднегорья нет;
- первая неделя тренировок характеризуется резким снижением самочувствия и работоспособности спортсменов, потерей аппетита, тахикардией и т.д. В этих условиях рекомендуется не использовать работу на выносливость и акценты сделать на скоростно-силовую работу в интервальном режиме;
- к концу второй недели наступает частичная ремиссия и восстановление работоспособности, и тренировочный процесс приближается к обычной работе на уровне моря;
- только в третьей неделе пребывания на среднегорье, появляются устойчивые и достоверно определяемые, признаки увеличения уровня гемоглобина в крови и у спортсменов субъективно ощущается «прилив сил»;
- необходимо помнить, что увеличение уровня гемоглобина повышает вязкость крови, эти явления взаимосвязаны, что необходимо учитывать при спуске и организации тренировочного процесса на уровне моря;
- при возвращении со среднегорья восстановление уровня гемоглобина к своему исходному состоянию происходит в течении 3–4 недель, связано это со средним сроком жизни эритроцитов — 72 часа и инерционностью физиологических процессов в организме;
- продукты распада эритроцитов выводятся через печень желчью, чем вызывается избыточная нагрузка на печень (холистаз) с развитием застойных явлений, вплоть до токсического гепатита;
- в это время уровень работоспособности волнообразно приходит к своему исходному состоянию и характеризуется как чередованием периодов ее повышения, так и функциональными «ямами». Причем длительность и цикличность этих периодов у каждого спортсмена, строго индивидуальная и сложно прогнозируемая, ее волны имеют период от нескольких часов, до нескольких дней.

В результате многочисленных исследований влияния среднегорья на организм спортсменов, специ-

алисты обращают внимание на то что, эффективность тренировки в горах проявляется, если:

- тренировка в среднегорье проводится регулярно, а не от случая к случаю;
- и они сочетаются в строгой системе со специальными тренировками в обычных условиях.

Вся эта информация необходима для понимания в очень общих чертах, для чего, и когда, необходима среднегорная подготовка в тренировочном процессе, и какие трудности в ее применении возникают при планировании процесса подготовки у тренеров в тех вида спорта, в каких в силу их специфики не могут от нее отказаться. Возникает вопрос, нужна ли среднегорная подготовка высококвалифицированным яхтсменам? Насколько целесообразно применение среднегорной подготовки, в каких объемах, и в какое время (период подготовки) ее необходимо использовать, сколько длятся ее результаты и каково их влияние на спортивные достижения в парусном спорте? При этом мы ни в коей мере не подвергаем сомнению тот факт, что тренировки в условиях среднегорья — мощнейший инструмент повышения работоспособности спортсменов, особенно в видах спорта, преимущественно связанных с различными проявлениями выносливости.

Идея о тренировках в условиях среднегорья, появилась в отечественном парусном спорте в ту эпоху, когда повышение уровня атлетической подготовки было объявлено панацеей от всех проблем. Были на то объективные причины. В конце 50-х — начале 60-х годов прошлого столетия, когда большинство мировой элиты гонщиков составляли парусные мастера и судостроители, повышение уровня атлетизма давало быстрый рост результатов на воде. Лучшее физическое подготовленные яхтсмены, имели ощутимое преимущество перед своими коллегами, севшими в яхту из-за столярного верстака, швейной машинки или от чертежной доски (четырёх-кратный олимпийский чемпион Пауль Эльвстрем — более чем убедительное доказательство этому). У многих специалистов, это направление вызвало некую эйфорию. Достаточно дешево, просто (если не влезать в «дебри»), доступно, а главное — наглядно и понятно руководителям спорта страны независимо от их ранга и образования. Основные акценты в тренировке советских яхтсменов были сделаны на «голы, очки, секунды» — составляющие тренировочного процесса, которые можно было легко измерить, сравнить и проконтролировать. А атлетическая подготовка, из всех составляющих специальной подготовленности яхтсменов была самая объективно «измеряемая» и наглядная. Более того, во время «переходного периода» в сочетании с теоретической подготовкой физподготовка, охватывая зимний цикл, создавала видимость требуемой круглогодичной подготовки, о необходимости перехода к которой заявляла



в то время, спортивная наука. Не важно, что нет работы по СП, ее можно, частично, компенсировать буерной подготовкой, главное то, что мы тренируемся круглый год. Реальные сдвиги в организации тренировочного процесса произошли в сборной СССР, когда ее главным тренером, И.П.Лавровым, были «открыты» для зимней подготовки Сухуми и Сочи. Но все равно акцент и преимущество в сочетании специальной и физической подготовки были за последней. Хорошо, что большинство наших соперников в те времена парусный спорт считали сезонным, и зимой занимались вещами, далекими от олимпийского спорта (учеба, бизнес, семья и т.д.), что позволяло удерживать спортивные результаты советских яхтсменов на достаточно высоком уровне. Однако, со временем, сборные команды других стран, начали организовывать специальную подготовку зимой на теплой воде, что сразу повысило их результаты и уровень конкуренции с нашими яхтсменами. Преимущество получили те, кто зимой больше тренировался на воде, чем в спортивном зале, особенно преуспели в этом жители южного полушария, в частности яхтсмены Австралии (феномен Коваленко). Взгляды на атлетическую подготовку стали пересматриваться, и в результате отношение к ней у большинства специалистов стало более объективное, адекватное и спокойное. Но некоторые, устоявшиеся иллюзии в отношении значимости отдельных составляющих атлетической подготовки, у узкого круга около яхтенных функционеров преодолеть не удалось до сих пор.

Еще в конце 70-х годов прошлого столетия великий советский биохимик Н.Н.Яковлев, привлеченный к работе со сборной командой СССР, накануне Московской олимпиады, выявил, что в парусном спорте мышцы, практически всегда, работают в аэробном режиме, условиях, в которых никогда не бывает гипоксии. Это, кстати, влияло на качество и режим питания, который он рекомендовал соблюдать во время гонок, и на многие другие нюансы организации тренировочного процесса. Следовательно, особой проблемы в транспортировке кислорода из органов дыхания в мышцы в парусном спорте, в отличие от циклических видов спорта, нет. Ни в одном исследовании, посвященном развитию физических качеств и способностей у яхтсменов и их влиянии на уровень спортивных результатов, нет сведений о том, что уровень обеспечения кислородом мышц, прямо или опосредованно через другие качества влияет на результативность соревновательной деятельности. А повышение уровня гемоглобина именно это и улучшает в работе организма спортсмена. Повышенное содержание гемоглобина и входящего в его состав железа связывает большее количество кислорода, которым с током крови и насыщаются через капиллярную сеть мышцы.

Если условно объединить все аспекты проявления физических качеств и способностей у яхтсменов, необходимых для результативной соревновательной деятельности в олимпийских классах в группы, то различаются:

- группа двигательных качеств и способностей позволяющая овладеть техникой управления яхтой;
- группа физических способностей, позволяющая длительное время без снижения качества управлять яхтой;
- группа составляющих специальной физической подготовленности, обеспечивающая восстановление после нагрузки, способствующая предупреждению и коррекции воздействия неблагоприятных факторов соревновательной деятельности и окружающей среды на организм яхтсмена.

Все они, абсолютно естественно, могут совершенствоваться преимущественно средствами СП, в особенности подобранных для этих упражнений и специальных режимах работы. Еще одним обязательным условием их совершенствования является соответствие решаемых задач, погодным условиям процесса подготовки. При полном отсутствии ветра, можно частично совершенствовать эти качества и способности на берегу, в тренажерном или спортивном зале, на стадионе. Но достаточно грубо, без тонких нюансов, возникающих на яхте во время управления ею (неустойчивая опора, требующая мягкости движений, точная дозировка и вариативность усилий и т.д.). Кстати, именно по этой причине в гребле на байдарках, каноэ и академической, гребные бассейны не смогли заместить зимой тренировки на открытой воде. Практика свидетельствует, что уровень развития физических качеств и способностей имеет оптимальные границы, необходимые для блестящей технической подготовленности и зависящий от класса яхты и функции в экипаже. Выходить за эти границы — значит заведомо ухудшать предпосылки в технической подготовленности, взаимосвязанной с конструктивными особенностями яхты.

В очень общих чертах, подведем итоги. Уровень атлетической подготовленности должен обеспечивать превосходное владение техникой управления яхтой и решение яхтсменом тактических задач, возникающих в ходе гонки. И не более того. Чрезмер-



ное увлечение «физикой», приводит к диспропорции с другими составляющими процесса тренировки и искажению структуры специальной подготовленности яхтсмена. Как следствие этого, снижение эффективности использования единицы бюджета времени, отведенного на тренировочный процесс, и падение результативности соревновательной деятельности. Абсолютно и то, что уровень атлетической подготовленности зависит и должен соответствовать классу яхты и функции в экипаже. Более того, в каждом классе, и на каждой позиции в экипаже, есть оптимальные границы антропометрических характеристик и физических качеств и способностей яхтсменов, которые могут несколько меняться в зависимости от погодных условий конкретных соревнований. И задача тренера — создать такую тренировочную программу для своих воспитанников, чтобы они в результате ее реализации максимально соответствовали этим параметрам, естественно, с учетом тех погодных условий, которые ожидаются во время и на месте главных соревнований.

В ходе исследований проведенных в НГУ им. П.Ф.Лесгафта с 2009 по 2011 год, по анализу содержания и направленности зимней подготовки сборной команды России, в очередной раз было убедительно доказано, что если есть выбор — вода или спортивный зал, то яхтсменам следует выбирать воду. Средствами СП также возможно совершенствовать уровень развития различных физических качеств и способностей, необходимых для обеспечения результативных действий в парусных гонках. Намного эффективней для этого со средствами СП, применять и средства атлетической подготовки, которые применяются как до, так и после основной тренировки по СП. Недоработки по СП в зимний период невозможно компенсировать более высоким уровнем атлетизма, приобретенным в это же время, так как объем тренировок на воде соответствует 55–65% годового объема по СП, и летом на то, чтобы догнать соперников, просто не хватит времени. Соответственно, и задачи на конкретную тренировку,



летом, во время основных и главных соревнований сезона, отличаются от зимних, что обуславливает несколько иное сочетание периодов развития спортивной формы и периодов сохранения спортивной формы. Отношение к атлетической подготовке в период сохранения спортивной формы, и в период развития спортивной формы так же меняется. Применение средств атлетической подготовки, крайне необходимо во время парусных соревнований различного уровня, как мощнейший инструмент предупреждения и компенсации воздействия на организм яхтсмена, (от функциональной до когнитивной сфер) неблагоприятных факторов окружающей среды и соревновательной деятельности.

Среднегорная подготовка, применяется в «своих, профильных» видах спорта в основном в период развития спортивной формы. Как указывалось выше, ее применение должно быть регулярным и комплексным, что достаточно трудоемко, затратно и строго индивидуально для каждого спортсмена. Следы от нее определяются минимум после трех недель тренировок и держатся максимум месяц. Это обстоятельство диктует стратегию периодизации тренировочного процесса. В парусном спорте, даже при идеальном варианте построения тренировочного процесса в горах, достигнутый высокий уровень обеспечения кислородом мышц после зимней гипоксической подготовки к главным соревнованиям сезона все равно не удержать (насколько это нужно, это другой вопрос). Проведенная гипоксическая тренировка не оказывает какого-либо положительного влияния на результативность соревновательной деятельности в парусном спорте. Так что зимняя подготовка яхтсменов в среднегорье в лучшем случае просто потеря средств и времени. Она не дает ожидаемого эффекта, ее использование и применение в период развития спортивной формы яхтсменов высокой квалификации неоправданно и бесполезно.

Иногда среднегорная подготовка применяется в «своих, профильных» видах спорта даже в период сохранения спортивной формы. Но это очень рискованная и сложно реализуемая стратегия подготовки. Малейшая ошибка приводит к очень болезненным поражениям с глубокой депрессией, развивающейся на фоне низжайшего уровня работоспособности атлетов. Для реализации такого замысла требуется очень точный расчет пиков повышенной работоспособности и «функциональных ям», время выхода на старт и длительность соревновательной дисциплины. Для точного расчета требуются многолетние наблюдения за состоянием конкретного атлета и современные тонкие методы биохимического контроля текущего состояния его организма. Как показывает практика, не всегда удается применением такого метода реализовать потенциал атлета, и спад в его спортивных результатах бывает оглушительным. В результате опроса

ряда элитных спортсменов, регулярно применявших в своей подготовке гипоксическую тренировку (многократные олимпийские чемпионы Любовь Егорова, лыжные гонки, Александр Краснов, велоспорт, Андрей Крылов, плавание), возникло предположение, что в момент ее ремиссии велик риск нарушения мозгового кровообращения, и как следствие этого, тонкой координации движений и возникновение головных болей, что влияет на когнитивный статус атлета (эффективность умственной деятельности). А это обстоятельство, может крайне негативно отразиться на качестве и скорости принятых тактических решений задач, возникающих перед яхтсменом в гонке. Повышенная вязкость крови, появившаяся в результате гипоксической тренировки, при статическом режиме работы мышц, характерном для парусного спорта, особенно таких крупных, как в нижних конечностях, передней и задней поверхностях тела может вызывать серьезный застой венозного оттока со всеми негативными последствиями этого явления. Предположим, что мы даже сможем правильно спланировать среднегорную подготовку яхтсмена, непосредственно (в пределах 2–3 недель) перед главными соревнованиями сезона (а это период сохранения спортивной формы), когда необходимо в течение определенного времени сохранить достигнутый высокий уровень специальной подготовленности атлета, то неизбежные колебания его работоспособности во время соревнований минимум в половине гонок из за «функциональной ямы» не позволят спортсмену реализовать свой потенциал (ему не то что гоняться, ему ходить и думать будет тяжело). А это, наверно, не то, чего нам хотелось бы. Таким образом, применение среднегорья в период сохранения спортивной формы, то же крайне сомнительно и ничего кроме резкого снижения спортивных результатов и психологических травм не дает.

Другое дело, когда горы используются в период отдыха атлетов после напряженного сезона. Мягкий, умеренный климат, лечебные процедуры с широким комплексом воздействия на организм спортсмена естественных факторов окружающей среды, максимально эффективно восстанавливают когнитивную и функциональную сферу от негативного влияния неблагоприятных факторов окружающей среды (все время одно море в любую погоду) и соревновательной деятельности прошедшего сезона. Двух-трех недель достаточно, чтобы ликвидировать мелкие патологии и предтравматические состояния, выявленные в результате УМО (углубленного медицинского обследования), обязательного после завершения прошедшего сезона, и привести атлета в оптимальное состояние, с которого он начинает подготовку к следующему спортивному сезону. А занятия атлетической подготовкой под руководством скорее физиотерапевта, чем тренера, только ускорят процессы восстановления спортсмена. ■



**Рикард Сарби** — конструктор, который в 1950 году создал яхту «Финн», рассуждает об изменениях в подводной форме лодки, в связи с внесением в конструкцию исправлений, связанных с балансом, весом, и рассказывает о развитии техники управления этой яхтой в течение последующих нескольких лет.

## БАЛАНСИРОВКА «ФИННА»

РИКАРД САРБИ (Перепечатка из Yachts and Yachting / 29 марта 1968 г.)  
Перевод Мариин Абашкиной

По всему дому у меня лежат пачки фотографий «Финнов». Не так давно я разобрал эти завалы и увидел, что отснята была каждая деталь — от флага на топе мачты до корпуса по ватерлинию. Здесь была «полная картина развития «Финна» с давних времен» с 1950 года и до наших дней (1968 год). Но у меня не оказалось ни одного снимка лодки ниже ватерлинии. Безусловно, трудно зафиксировать на пленке эту часть корпуса, находящуюся под водой, но ее форма сильно влияет на ходовые качества.

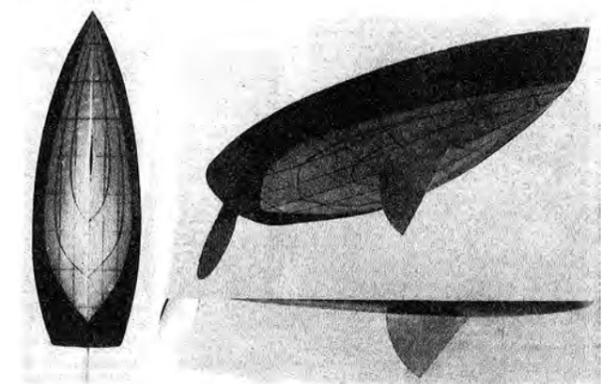
Если бы в 1950 году любопытный окунь, нежась под днищем новой лодки с обмерным весом 150 кг и управляемой яхтсменом весом 75 кг, мог бы посмотреть вверх, он бы увидел подводную часть лодки почти такой, как показано на рис. 1.

Очень многое изменилось с тех пор, как на воду был спущен первый «Финн», и, чтобы облегчить задачу, я решил начать свой рассказ с того времени, когда классу «Финн» впервые был присвоен международный статус. Изначально длина ватерлинии «Финна» была 4050 мм, ширина по ватерлинии — 1200 мм и осадка — 160 мм. Площадь смоченной поверхности — предмет пристального внимания разработчика — составляла 368 дм<sup>2</sup>, сюда же входила смочен-

ная площадь руля. Открытое пространство шверта не считали, так как рулевой мог поднимать и опускать шверт, и смоченная площадь могла изменяться от нуля до 72 дм<sup>2</sup>.

Если современных финнистов попросить высказаться по поводу лодки, изображенной на рис. 1, всеобщий возглас будет: «... сейчас вес в лодке рас-

Рис. 1. Форма подводной части одной из первых яхт «Финн» с обмерным весом 150 кг и управляемой яхтсменом весом 75 кг. Длина по ватерлинии — 4050 мм, а смоченная поверхность — 368 дм<sup>2</sup>.



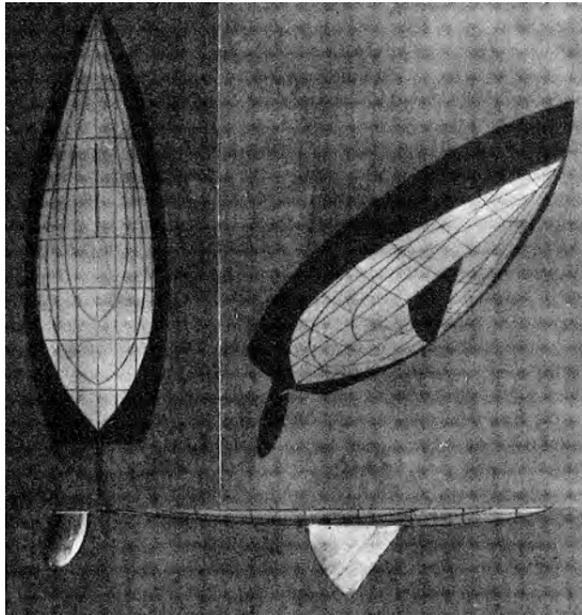


Рис. 2. Яхта «Финн» 1968 год, теперь центр тяжести смещен к корме. Длина ватерлинии увеличилась до 4250 мм и площади смоченной поверхности — до 382 дм<sup>2</sup>.

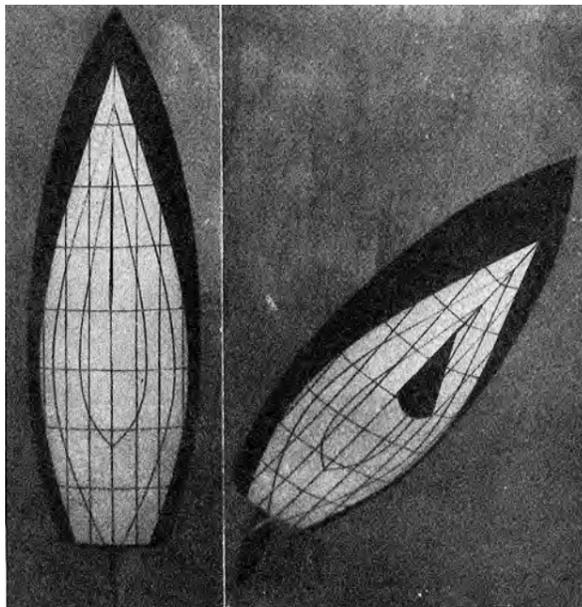


Рис. 3. Рулевой сидит на корме, чтобы лодка оставалась сухой, площадь смоченной поверхности увеличивается еще больше, и корма тащит воду.

пределяется совсем не так!». И это чистая правда. Дело в том, что, в связи с развитием класса, распределение веса в лодке изменилось — она стала легче, и центр тяжести сместился к корме. Первоначально шверт весил более 16 кг, но сейчас обычно используют шверты весом от 6 кг. Первые шверты были достаточно тяжелыми, на современных лодках они намного легче.

Уменьшается площадь сланей, и мачты становятся легче. Общий вес, приходящийся на носовую часть, составлял около 16 кг, но изменения в конструкции

помогли сместить центр тяжести к транцу. Когда рулевой сохраняет правильное положение в лодке, современные «Финны» сбалансированы, как показано на рис. 2.

Длина по ватерлинии увеличилась до 4250 мм, ширина по ватерлинии — до чуть более 1240, а осадка уменьшилась до 150 мм. Но с изменением баланса лодки, смоченная площадь увеличилась до 382 дм<sup>2</sup>, что, безусловно, серьезный минус для опытного рулевого, так как это влечет за собой увеличение сопротивления.

Ранее «Финны» не были оснащены эффективными устройствами для откачки воды и не имели большой запас плавучести, но важно было, чтобы рулевой сохранял свою лодку как можно более сухой, так как невозможно было слить воду, которая скапливалась на днище, для этого требовалось специально остановиться и использовать ведро или ковш. Если уровень воды поднимался слишком высоко, то почти невозможно было избежать оверкиля.

А если лодка переворачивалась — это означало конец гонки, так как вычерпать воду и идти дальше, было невозможно. Считали, что лодка на острых курсах должна идти с хорошим креном на подветренную сторону, чтобы волны, через нос лодки не заливались в кокпит. На полных курсах рулевой перемещал свой вес ближе к корме, чтобы облегчить нос лодки и не дать ей слишком глубоко зарываться в волну при глиссировании. Требовалось немалое мастерство, чтобы лодка шла достаточно быстро и при этом не набирала слишком много воды, и надо было распределить вес в лодке таким образом, чтобы сохранить ее сухой, а не максимально увеличить скорость. На рис. 3 можно увидеть лодку, когда рулевой перемещается к корме, но при этом увеличивается площадь смоченного участка, а из-за того, что корма погружается в воду, увеличивается сопротивление.

Когда лодки оснастили устройствами для откачки воды, вопрос, как от нее избавиться, был решен, и теперь можно было подумать об увеличении скорости. Примерно в это время один немецкий финнист заметил: «Mit dem Hosenboden muss man sich selbst sein Finn konstruieren!» Это можно перевести примерно как «С помощью вашей попы вы должны контролировать форму вашего «Финна». Этой фразой он подчеркнул, что рулевой должен четко контролировать подводную форму лодки и поддерживать правильный баланс в любых условиях. С тех пор прошло много времени, рулевые — и не только немецкие — перемещались, карабкались по лодке и свешивались за борт! При сильном ветре рулевой перемещается ближе к корме, чтобы нос лодки поднялся вверх над волнами и чтобы использовать кормовую часть для выхода на глиссирование. Когда совершают этот маневр, кажется, что сопротивление воды на корме увеличивается, но на скорость это влияет не сильно. Когда лодка идет острыми курсами, техника та же са-

мая — рулевой располагается в самой широкой части лодки, так чтобы достигнуть максимального эффекта. Даже при очень слабом ветре для финниста нет смысла часто менять положение в лодке. Хотя со временем все может измениться.

Что происходит, когда финнист идет бакштагом или фордевиндом в слабый ветер? Теория о том, как правильно двигаться на полных курсах, мне кажется, меняется почти так же быстро, как женская мода. Но основная цель — уменьшить площадь смоченной поверхности и снизить сопротивление шверта и руля до минимума.

Если рулевой перемещается к носу и закрепляет лодку на ветер, то изменение подводной формы приводит к тому, что лодка начинает поворачивать под ветер (уваливаться), а парусная тяга через центр парусности производит изменения курса. Тщательно контролируя крен лодки на ветер, можно избежать приведения и уваливания лодки, и двигаться с минимальной нагрузкой на руль.

Помню, однажды в американской яхтенной газете я увидел подпись под фотографией, на которой был изображена яхта класса «Финн», которая утверждала, что, перемещаясь вперед и на подветренную сторону, рулевой может уменьшить площадь смоченной поверхности. Но здесь существует ограничение, когда рулевой располагается в передней части кокпита, невозможно уменьшить площадь смоченной поверхности ниже примерно 326 дм<sup>2</sup>. И как только лодка накрывается на ветер или под ветер, увеличивается нагрузка на руль. Корма поднимется из воды, что может привести к тому, что гидродинамические свойства подводной части лодки изменятся и сопротивление увеличится.

Для того чтобы площадь смоченной поверхности сильно снизилась, рулевой должен располагаться перед мачтой. И это действительно возможно, когда лодка идет попутным курсом при слабом ветре. Управление можно осуществлять, очень мягко закрепив лодку на подветренную или наветренную сторону. Но при этом точно идти в соответствии с курсом невозможно. Когда управляешь лодкой только при помощи баланса, важно, чтобы руль и румпель были соединены, сбалансированы и при этом поворачивались, так чтобы сохранилось свободное вращение руля, не создавая дополнительных усилий по управлению. Когда вес рулевого перемещается в крайнее переднее положение и шверт поднят, площадь смоченного участка уменьшается до 324 дм<sup>2</sup>, то есть почти на 50 дм<sup>2</sup> по сравнению с тем, когда лодка находится в обычном положении. См. рис. 4.

Сделав все это, можно спокойно управлять яхтой, и даже может сложиться впечатление, что при таком подходе скорость на полных курсах при легком ветре будет довольно большой. Появляется дополнительная парусность, которая является большим преимуществом — после того как корма лодки поднята,

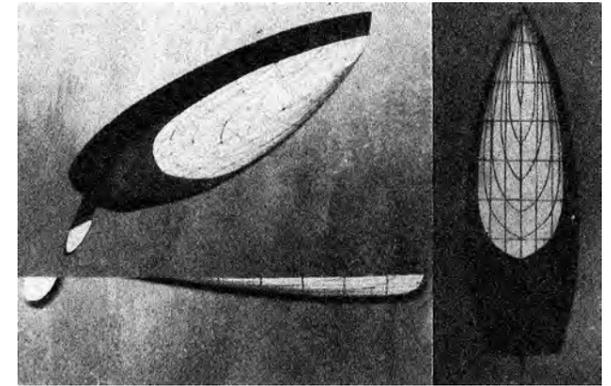


Рис. 4. Когда вес рулевого перемещается в крайнее переднее положение, и шверт поднят, площадь смоченного участка уменьшается до 324 дм<sup>2</sup>, то есть почти на 50 дм<sup>2</sup> по сравнению с тем, когда лодка находится в обычном положении.

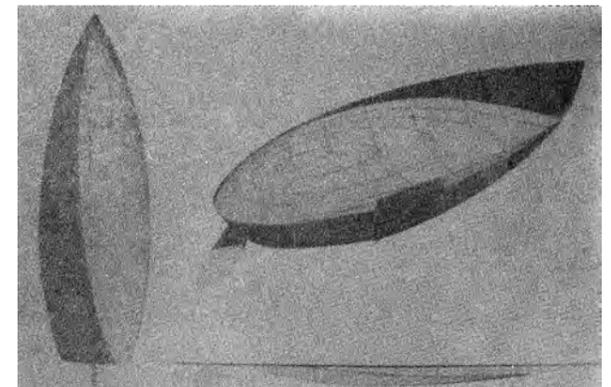


Рис. 5. Супертяжелые рулевые часто попадают в невыгодное положение, и не только потому, что лодка должна нести большой вес, но площадь смоченной поверхности гораздо выше, что можно уменьшить за счет увеличения крена и загрузки носа лодки.

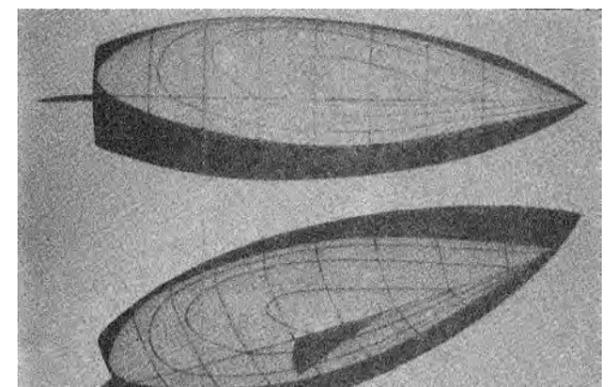


Рис. 6. Когда рулевой находится перед мачтой и шверт поднят — площадь смоченной поверхности минимальна. В очень слабый ветер — это большое преимущество, когда яхтой можно управлять, слегка закрепив ее.

плюс появляется парусность от рулевого, стоящего на носу. На практике же результаты такого маневра не впечатляют, и причина этого в чрезмерном погружении в воду носа лодки, что создает помехи для обтекания, уменьшает скорость потока воды.

Рассматривая лодку в этом необычном положении, когда вес смещен на нос, я не перестаю зада-



ваться вопросом, а может быть, она шла бы быстрее кормой вперед! Технически, это достаточно просто, но подобная интерпретация правил гонок может вызвать недовольство среди гонщиков.

Эксперименты и поиски продолжались, и недавно мне на глаза попал фрагмент отчета 1967 года о чемпионате Европы в классе «Финн» в Неаполе. В нем упоминался рулевой, который в слабый ветер шел невероятно быстро, чуть ли не быстрее, чем в сильный. Он сидел на корме, накрываясь далеко под ветер, совершал какие-то таинственные манипуляции с гротом и как ястреб наблюдал за волнами, которые приходили с подветренной стороны. На самом деле, рулевой «Финна» не может слишком сильно накрывать лодку под ветер на фордевинде, иначе кончик гика может оказаться в воде. По моим оценкам, если рулевой разместится на корме, корма погрузится в воду и площадь смоченной поверхности станет около 400 дм<sup>2</sup>. Почему этот рулевой шел на такой скорости, для меня так и осталось загадкой, единственное объяснение, что он как-то по особенному обрабатывал волны. Это всего лишь один пример, того, что поиск скорости продолжается.

Несколько лет назад IYRU (Международный парусный гоночный союз, позднее преобразованный в ИСАФ) включился в поиск новой яхты-одиночки. Целью была яхта более «современная», которая бы двигалась быстрее, чем Финн и в будущем могла бы стать олимпийским классом. Некоторые решительные авторы даже полагали, что Финн надо упразднить. IYRU предъявлял требование, чтобы новая яхта «не давала дополнительного преимущества гонщикам большого веса и размера».

Из года в год критики класса «Финн» продолжают распространять мнение, что эта яхта предназначена только для гигантов. Безусловно, вес рулевого влияет на скорость всех яхт при любой скорости ветра. Но не так просто заменить один гоночный монотип на другой, когда он пользуется популярностью. Когда класс «Финн» только появился, рулевым не разрешили регулировать изгиб мачты, меняя ее наклон и размер сечения.

В то время мачта была очень жесткой, и тяжелый рулевой имел преимущество при умеренном и сильном ветре. С тех пор все изменилось, но тот факт, и это не только мое личное мнение, что, принимая в расчет некие средние условия, при которых проходят гонки, серьезное преимущество все-таки у тяжелого гонщика. Его вес немного ухудшает подводную форму лодки и увеличивает площадь смоченной поверхности, так как из-за него корпус погружается в воду больше, чем у легкого гонщика. Но как насчет преимущества тяжелого гонщика при сильном ветре? При самом сильном ветре, когда благоразумный главный судья позволит проводить гонки, нет никаких сомнений, что у тяжелого рулевого гораздо больше шансов развить хорошую скорость, чем у легкого. Но за весь гоночный сезон очень сильный ветер — это скорее редкость, чем правило. Давайте проанализируем один такой день, который начался при легком ветре, впоследствии усилившемся. Легкий утренний бриз на руку легкому гонщику, пока скорость ветра не увеличится до 14 узлов. При условиях умеренного глиссирования преимущество все еще у легкого гонщика, при попутных курсах, он скорее способен вывести свою лодку

на глиссирование, в то время как более тяжелые финнисты не могут этого сделать из-за своего веса. А когда преимущество переходит к тяжелым гонщикам, гоночный комитет уже задумывается об отмене гонки. И вскоре тяжелый гонщик понимает, что он лишился своего преимущества, так как гонку все-таки отменили. Несчастный тяжеловес. Достаточно сказать, что большинство гонок отменяют из-за слишком сильного ветра, а не из-за его нехватки. Хотя, в общем, надо признать, что при сильном ветре у здорового и мускулистого рулевого намного больше шансов победить, чем у 50-килограммового дохляка. Но, как говорят, маленький, да удаленький. Ведь бывает и так и этак.

Надо сказать, что я не поддерживаю тех, кто в IYRU, в прошлом, выступали против слишком тяжеловесных гонщиков-одиночек. При легком ветре тяжелый гонщик с трудом может справиться с проблемами лишнего веса на борту, но, если ему не дать возможность побороться за титул при хорошем ветре, то очень скоро целый ряд недовольных финнистов отвернется от парусных гонок. Все они, возможно, уйдут из паруса и пересядут на мотоциклы.

Абсолютно закономерно, что легкий рулевой лидирует при слабом ветре, а тяжелому доставляет удовольствие, когда ветер бушует. Мне вспомнился один



эпизод, который может дать пищу для размышлений.

Много лет назад в местный яхт-клуб пришел небольшой паренек, но время шло, он рос, и становился все больше и больше, пока, наконец, весы не стали показывать более 95 кг. Естественно, в сильный ветер он был впереди, но при слабом ветре он, как правило, даже и не пытался бороться и с легкостью проигрывал. Чтобы немного создать интригу, назовем этого юношу — Х. Через некоторое время Х обнаружил, что гоняется он вполне предсказуемо, когда дует — он идет хорошо, когда ветер слабый — то плохо. В связи с этим, я хорошо помню одну местную регату, где прошла серия гонок. Первая гонка состоялась при слабом ветре, но в ней Х неожиданно хорошо пошел. Возможно, это было просто везение. Во время второй гонки ветра было еще меньше, но Х

опять финишировал впереди. Снова повезло? Потом последовала серия из трех гонок, по результатам которой определялся победитель. Эта серия прошла при сильном ветре, и Х, что никого и не удивило, снова был впереди. Еще через некоторое время я принимал участие в маршрутных гонках, и там же участвовал рулевой Х. Борьба шла при переменчивом ветре. Обычно, при таких условиях Х не блистал. Но на этот раз, как ни странно, более легкие рулевые не могли его обогнать. В начале второй маршрутной гонки я, с весом 75 кг, отставал от Х на почти 50 метров. Это меня не слишком беспокоило, впереди было еще 11 с лишним километров при слабом ветре, и я думал, что легко его обойду. Но что-то пошло не так, и в конце дистанции Х по-прежнему был впереди и на том же



расстоянию от меня. И опять везение? Я попытался проанализировать ситуацию, единственное объяснение, которое я смог найти, что было неординарным, вместо того чтобы при слабом ветре сидеть бесформенной грудой на дне, в кокпите, как обычно, Х сидел, вроде бы, в такой же безучастной позе, но на борту лодки. Я могу только предполагать, что эта перемена позиции повлияла на его скорость. Если 100 кг веса опустить на борт «Финна», что-то должно измениться. В этом случае лодка может накрениваться почти до точки опрокидывания, без каких-либо усилий со стороны рулевого, и он может управлять величиной крена, даже не вывешиваясь за борт. А рулевому с небольшим весом для достижения такого же результата придется продемонстрировать чудеса акробатики, и к тому же ему гораздо труднее будет поддерживать необходимый угол крена. В итоге можно сказать, что чем тяжелее человек, тем легче ему контролировать крен лодки, и на это он расходует гораздо меньше физических усилий.

И вот что любопытно, тяжеловесы имеют все указанные преимущества при сильном ветре, но, может быть, уступают при слабом ветре. Об этом стоит задуматься, и здесь мы можем облегченно вздохнуть и сделать вывод, что, в конце концов, хорошая скорость, которую удалось развить Х, — это просто случайность или везение. ■

# ВЗГЛЯНИ НА «ФИНН» СНИЗУ

Фотографии КРИСА КАСВЕЛЛА / Комментарии БРЮСА КИРБИ  
Перевод МАРИИ АБАШКИНОЙ

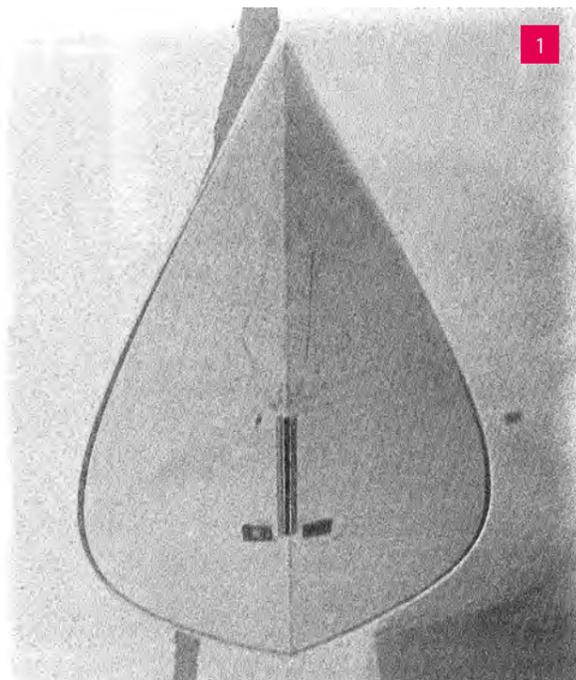


«Финн — олимпийский класс гоночных яхт, швертбот-одиночка, мы выбрали именно его для нашего эксперимента с подводной формой лодки, так как он обладает всеми качествами, присущими современным лодкам, выходящим на глиссирование, — хорошо обтекаемый впереди и плоский по корме.

Когда Крис Касвелл прислал свой материал по этой теме, его заметки начинались так: «Это та часть, которая залита водой, вот она ваша «булька», фотографии нижней части, как на подводной лодке».

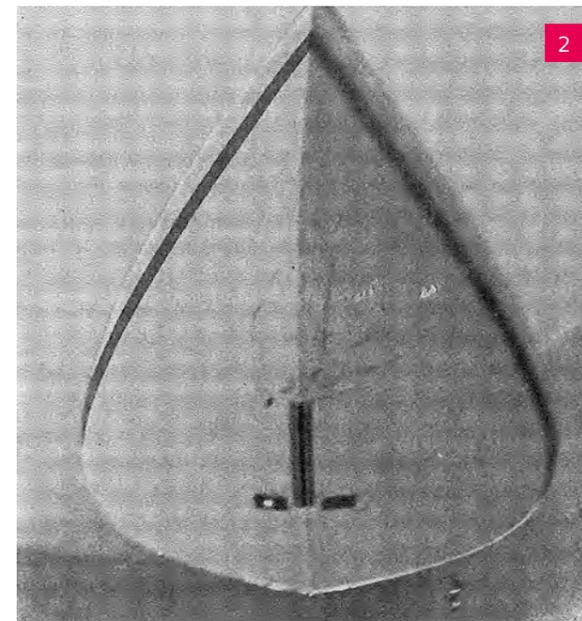
Потом он вспомнил, что идея этого проекта принадлежала именно ему, и немного успокоился. При содействии Ли Бендера, менеджера Олимпийского центра Лонг-Бич, Касвелл взялся за «Финн». Он нашел опытного рулевого-финниста, в задачу которого входило — «нагрузить» лодку, как было задумано по плану. Касвелл взял на воду верный Nikonos (фотоаппарат для подводной съемки, выпущенный компанией Nikon в 1963 году). С неудовольствием он заметил, что из-за его великолепных усов под маску для плавания обильно просачивается вода, что «для того, чтобы снять «Финн» во всю длину, надо опустится вниз чертовски глубоко», а также, что это очень утомительно — барахтаться в бассейне в метре с лишним от поверхности.

Крис хотел показать, как линия соприкосновения поверхности воды с корпусом меняется в зависимости от того, как лодка «сидит» на воде. Хотя при движении изменения немного другие, чем в спокойном положении, но на этих фотографиях четко видно, как крен влияет на рулевое управление, и почему крен или загрузка носовой части лодки приводят к увеличению скорости в слабый ветер. Подводная съемка дает много пищи для размышлений.

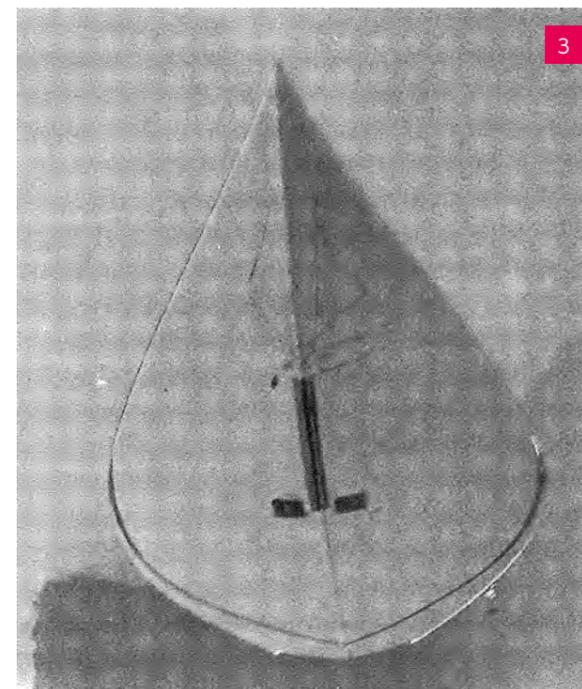


1. На фотографии №1 изображен «Финн» в том положении, как его спроектировали — нос, корма и траверз на одном уровне. И именно в таком положении лодка должна находиться большую часть времени. Два квадратных участка — это устройства для слива воды, по одному с каждой стороны швертового колодца.

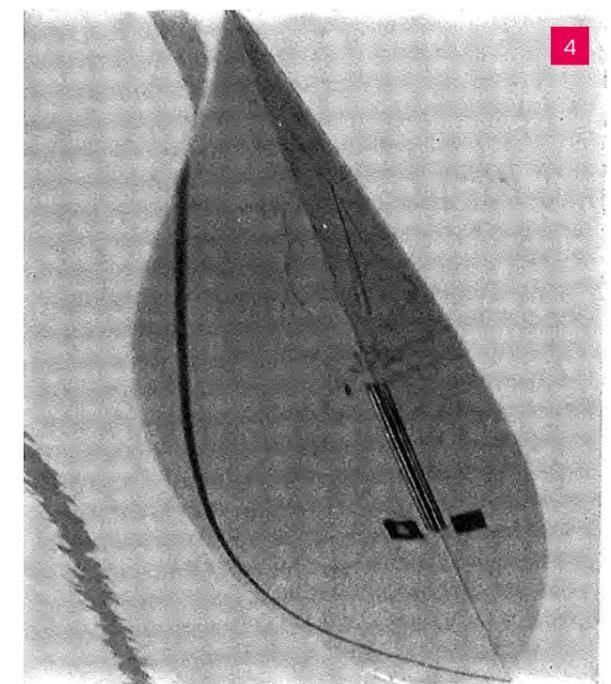
Царапины перед швертовым колодцем были сделаны при спуске лодки в бассейн, и журнал Yacht Racing, конечно, надеется, что издательство West Coast Editor найдет способ отчистить дно и отполировать его, прежде чем вернуть яхту владельцу.



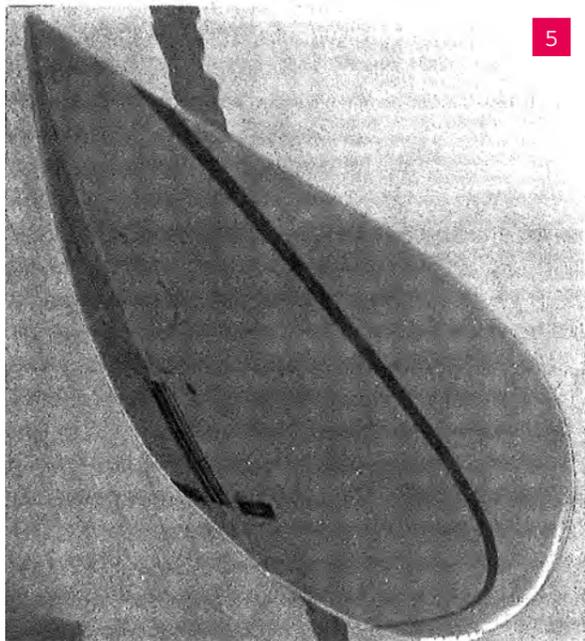
2. На фотографии. №2 изображен «Финн», когда рулевой перемещает вес вперед от центра, что обычно происходит при слабом ветре, двигаясь или полными, или острыми курсами. Сравнивая эту фотографию с первой, сделанной под тем же углом, сразу видно, что смоченная поверхность сокращается, так как носовая часть опустилась глубже в воду, а широкая кормовая часть поднимается над водой. Это положение корпуса выгодно при слабом ветре, и в некоторых случаях, в сочетании с креном либо на ветер, либо под ветер, снижает площадь смоченной поверхности и помогает наполнить парус.



3. На фотографии №3 корма загружена и широкая часть кормы, находится над водой (узкий форштвень поднят), а площадь смоченной поверхности увеличивается. Обратите внимание на острый край транца, показывающий, что транец от 8 до 10 см ушел под воду, и это почти всегда приводит к увеличению сопротивления, кроме тех случаев, когда лодка глиссирует. Лодка должна находиться в таком положении только тогда, когда она уже глиссирует. Для скольжения — или когда выходишь на глиссирование с помощью волны — форштвень должен находиться внизу, чтобы лодка пошла «вниз», а волна проходила под кормой. Когда лодка уже вышла на глиссирование, вес можно переместить на корму и дальше идти в этом положении.



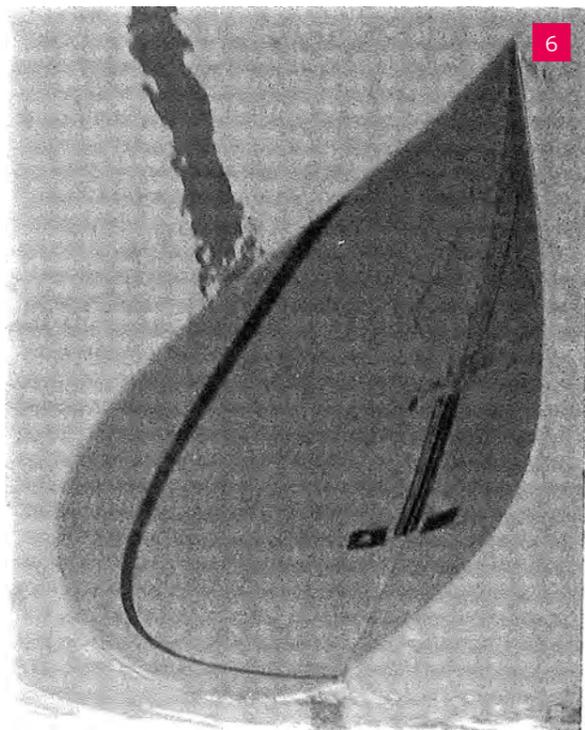
4. На фотографии №4 нос и корма лодки уравновешены, но крен на правый борт составляет 10 градусов. А на фотографии №5, лодка наклонена таким же образом, но под углом 20 градусов. Сразу видно, что крен не только снижает площадь смоченной поверхности, но и искажает форму лодки в воде. Это искажение приводит к тому, что яхта начинает слишком приводиться к ветру. Форма подводной части лодки похожа на «опущенный в воду банан», прямая линия на наветренной стороне (справа на этих фотографиях) и сильно изогнутая — на подветренной. Этот «опущенный в воду банан», естественно, поворачивает на ветер, и это главная причина, почему любая обычная маленькая лодка постепенно начинает приводиться к ветру, когда наклоняется. Тем не менее, когда ветер слабый, и яхта движется очень медленно, крен — это эффективный способ снижения площади смоченной поверхности и увеличения скорости.



5

5. При медленном дрейфе крен также может способствовать тому, что паруса примут некоторую форму, а не будут вяло висеть, что прибавит скорости.

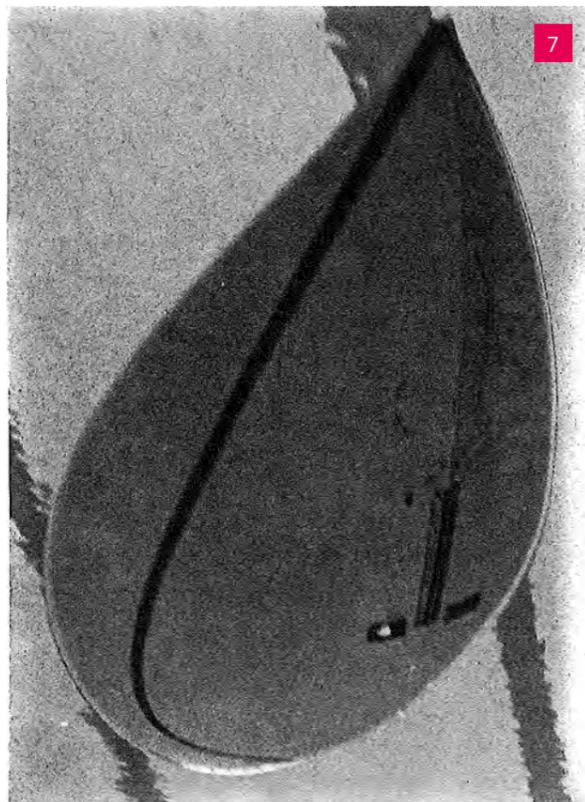
Но когда скорость ветра достигает четырех узлов, паруса соответственно наполняются, появляется носовая волна и волновой след, лодку необходимо поставить на ровный киль, так чтобы парус работал с эффективным углом к ветру, а слишком сильное приведение к ветру будет вызывать давление на перо руля и будет только мешать.



6

6. На фотографии №6 загружена корма лодки, и крен составляет около 10 градусов. При глиссировании яхта часто идет именно так: небольшой крен, вес смещен к корме, и при этом она способна развить неплохую скорость.

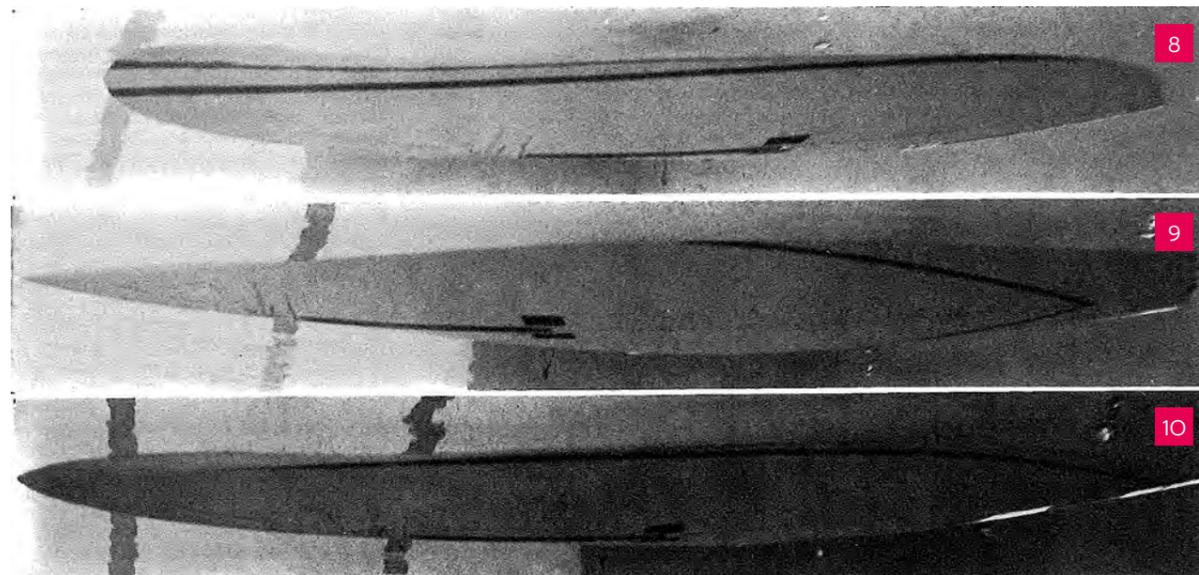
Рулевой должен приложить все усилия, чтобы держать лодку ровно при выходе на глиссирование, но крен в несколько градусов вряд ли замедлит ход глиссирующей яхты. Однако слишком большой крен изменит подводную форму лодки, и она начнет приводиться к ветру, что в свою очередь вызовет нагрузку на перо руля, и движение замедлится.



7

7. На фотографии №7 загружена носовая часть лодки и боковой крен. Это лучший способ уменьшить площадь смоченной поверхности, так как сочетает в себе и крен, и нагрузку на нос. Когда яхта идет острым курсом, она должна быть закреплена под ветер. Но на других курсах яхта будет двигаться быстрее, если крен на ветер. Причин для этого несколько.

1 — это уменьшает площадь смоченной поверхности, 2 — поднимает гик, что увеличивает площадь парусности, 3 — парус и руль работают в одном направлении (приводятся к ветру), а форма корпуса («опущенный в воду банан») направляет руль в другую сторону. В результате руль уравнивается, и практически не надо прикладывать никаких усилий для управления, и скорость оказывается достаточно большой.



8

9

10

8, 9, 10. На последних трех фотографиях №№8, 9 и 10 лодка изображена сбоку в трех основных позициях. Верхняя: загружен нос лодки, и погружен в воду. Центральная: загружена корма. Нижняя: ровное по-

ложение. И здесь наглядно видно, что на первой фотографии, когда нос лодки глубже уходит под воду.

Как бы там ни было, но лучше идти так, как заду- мал Рикард Сарби, — быстро и ровно. ■

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



# КУРС ФОРДЕВИНД

ПИТЕР МОГИЛЛА  
Перевод МАРИИ АБАШКИНОЙ

Фордевинд, особенно когда речь идет о «Финне» — это курс, о котором стоит поговорить отдельно.

## 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ, КУРС ФОРДЕВИНД НА «ФИННЕ»

Цель этой статьи — рассказать о фордевинде, когда вы идете этим курсом, то рассчитываете пройти по ветру максимальное расстояние за минимальное время. На «Финне» для того, чтобы достичь такого результата, надо, чтобы ламинарный поток воздуха обтекал парус с обеих сторон от мачты до задней шкаторины (рис. 1), что можно наблюдать по движению колдунчиков, в отличие от лавировки или бакштага. Для яхт со спинакером и уж тем более для катамаранов известно, что зачастую, чтобы пройти по ветру максимальное расстояние за минимальное время, необходимо, чтобы ламинарный поток шел от передней шкаторины до задней шкаторины стакселя и от мачты до задней шкаторины грота. Главным образом в слабый ветер и в средний ветер в зависимости от волн и класса яхт, например, FD, 470 и другие хорошо будут идти попутным курсом, если они сделают два длинных бакштага вместо од-

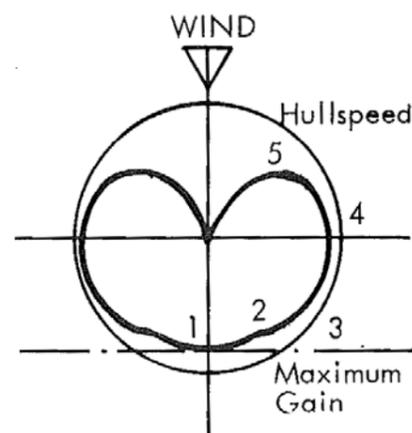


Рис. 1  
Схема скорости для «Финна» при легком ветре (до 2 баллов по шкале Бофорта, до 7 узлов, до 12 км/ч, до 3 м/с). В этом случае «Финн» не выйдет на глиссирование. Между направлениями 2 и 5 поток ветра является ламинарным и идет от мачты к задней шкаторине, но в направлении от 1 до 2 не является ламинарным, по крайней мере, от мачты к задней шкаторине. Постарайтесь, придать ламинарному потоку другую форму. Избегайте двигаться в направлении 2. Если знак находится в этом направлении, то лучше двигаться в направлении 1 с поднятым швертом и в направлении 3 со швертом, опущенным на 20%.

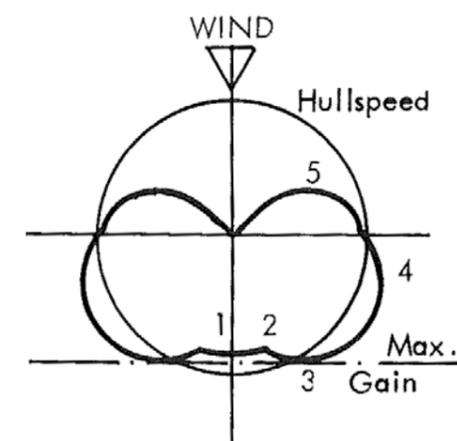


Рис. 2  
Схема скорости для швертбота со спинакером. В отличие от «Финна» в направлении 3 происходит лучшее взаимодействие с истинным ветром, чем в направлениях 1 или 2.

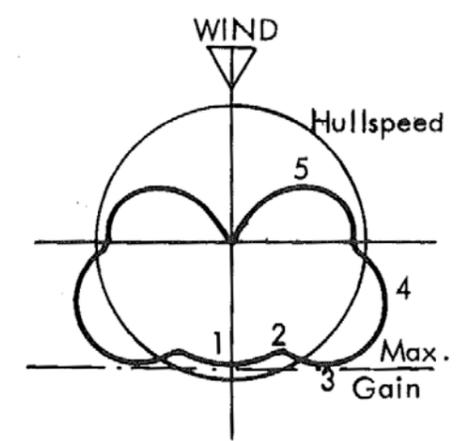


Рис. 3  
Схема скорости для «Финна» при среднем ветре (3–4 балла по шкале Бофорта, 7–16 узлов, 12–28 км/ч, 3–8 м/с). Существует четкая выпуклость в направлении 3, в этом направлении «Финн» выходит на глиссирование и глиссирует на бакштаге, и поток ветра ламинарный. В направлении 1–2 поток ветра турбулентный, и «Финн» не может глиссировать. В направлении 3, если вам удастся выйти на глиссирование, вы можете получить преимущество на порывах ветра и идти выше, затем сделать поворот фордевинд и снова двигаться в направлении 3 на противоположном галсе.

ного полного фордевинда. Поэтому эти классы сильно рассредоточиваются по дистанции на попутных курсах (рис. 2).

Но для Финна это не характерно. На «Финне» нет спинакера, который бы создавал типичную выпуклость в направлении 3 на диаграмме. Пока ветер не изменит направление, «Финн» не может воспользоваться преимуществом, которое дает ему ламинарный поток ветра (рис. 3–4).

На фордевинде на «Финне» вы должны попытаться достичь максимального движения постоянного ламинарного потока ветра вдоль паруса, от гика до задней шкаторины и от мачты до задней шкаторины вверх. Движение ламинарного потока от гика вверх возможно только при очень слабом ветре и на гладкой воде, так как для этого требуется довольно неустойчивое положение корпуса (рис. 5).

Второй вариант, когда ламинарный поток ветра движется от задней шкаторины к мачте, и является возможным и целесообразным в средний ветер, особенно если вы понемногу уваливаетесь (рис. 6). Всякий раз, когда вы хотите на полном курсе использовать ламинарный поток ветра, отпустите гик-оттяжку. В обоих случаях поднимите шверт полностью, чтобы уменьшить площадь смоченной поверхности. На полном курсе шверт только мешает развить максимальную скорость, но он нужен с точки зрения безопасности, чтобы не опрокинуться.

При сильном ветре ламинарный поток вам не нужен. Поэтому надо сильно добить гик-оттяжку. Если гик-оттяжка не сильно добита, то у вас меньше остойчивости на волнах, когда ваша яхта накрывается на наветренную сторону, а поток ветра будет меняться от турбулентного к ламинарному, сила ветра будет увеличиваться и менять направление, и яхта перевернется на наветренную сторону.

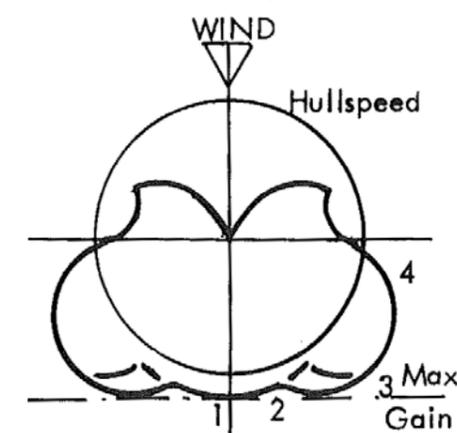


Рис. 4  
Схема скорости для «Финна» при сильном ветре (более 5 баллов по шкале Бофорта, 16 узлов, 28 км/ч, 8 м/с). «Финн» глиссирует даже на полном фордевинде и глиссирует с турбулентным потоком в направлении 1–2. Быстрый переход с турбулентным потоком в направлении 3 опасен и может привести к полному оверкилю на наветренную сторону. Избегайте направления около 2/3. Лучше двигаться в направлении 1, особенно на порывах, с полным швертом и полной оттяжкой гика, или идти довольно высоко полным бакштагом в направлении 3 с опущенным на 70% швертом и добитой на 70% гик-оттяжкой.

## 2. ТЕХНИКИ ПОЛНЫХ КУРСОВ НА «ФИННЕ»

При менее чем 1 балле по шкале Бофорта практически ни одна даже грубая ошибка не приведет к оверкилю. Даже новичок может рискнуть идти на полной скорости. Для этого надо:

- уменьшить площадь смоченной поверхности;
- чтобы через парус шел постоянный поток ветра;
- чтобы не было давления на руле.

Для того чтобы уменьшить площадь смоченной поверхности, шверт надо полностью поднять, сидеть

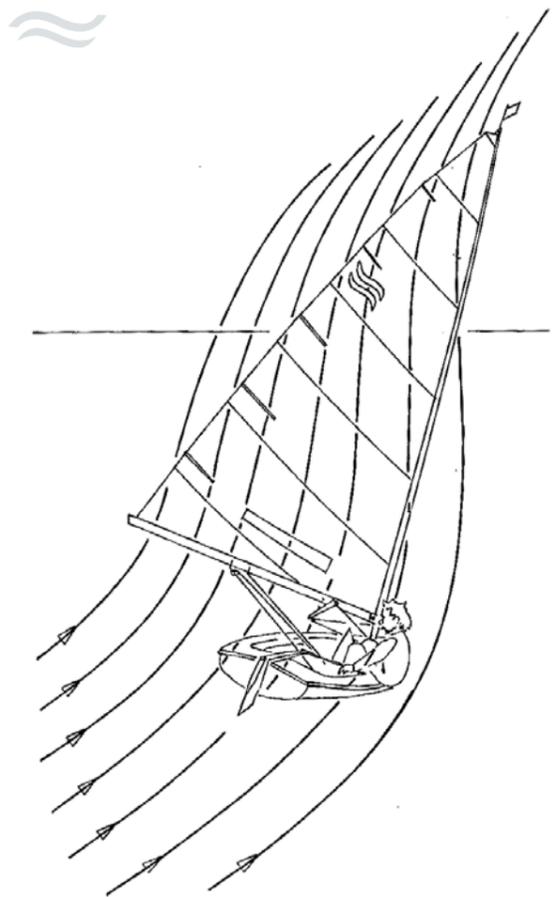


Рис. 5  
Полный курс при слабом ветре. Ламинарный поток ветра движется вверх.

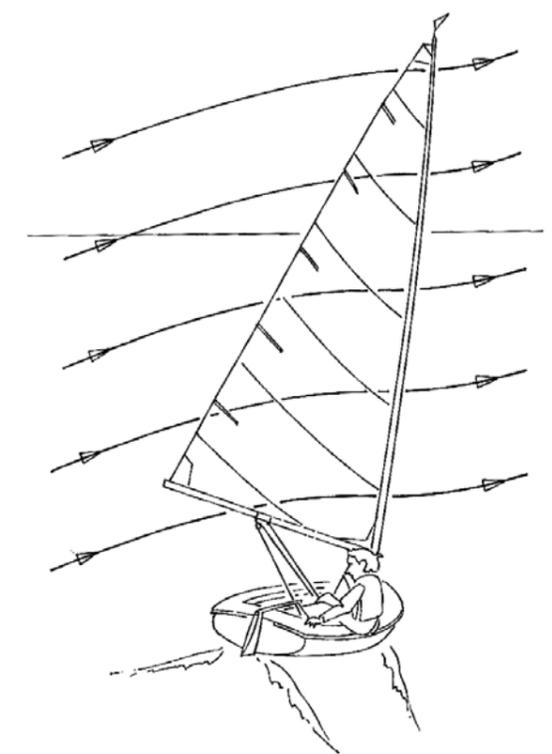


Рис. 6  
Полный курс при среднем ветре. Ламинарный поток ветра движется от задней шкаторины к мачте.



Рис. 7  
Эско Рехардт идет фордевиндом в среднем ветре. Поток воздуха реверсивный от задней шкаторины к мачте, но ламинарный, это можно увидеть, обратив внимание на колдунчики, расположенные между буквами «L». Эско закрепил лодку на наветренную сторону, тем самым снизилась площадь смоченной поверхности. Он должен был ослабить оттяжку Наннингхэма, оттяжки галсового и шкотового угла, чтобы убрать складки у галсового и шкотового угла, тем самым улучшив форму нижней части паруса. Оттяжка гика не сильно добита, и поэтому выгнутая форма паруса и небольшое напряжение по задней шкаторине.

в лодке как можно дальше впереди и максимально закрепить лодку на наветренную сторону. На гладкой воде вы можете даже поместить ноги перед погоном гика-шкота. Тогда вы можете отпустить гик до 100 градусов. Гик-оттяжка должна быть отпущена. Главная задача в данной ситуации — чтобы устойчивый поток воздуха шел по парусу в направлении снизу вверх. Важно, чтобы на подветренной стороне паруса было как можно меньше завихрений и помех движению ветра. Чтобы следить за этим, на парусе надо установить чувствительные колдунчики. Они должны быть установлены симметрично напротив друг друга по всему парусу.

Вы должны сидеть неподвижно, двигаясь слегка в подветренную сторону, без какого-либо давления на руле (рис. 7).

Если ветер усиливается, и волны увеличиваются, то положение в лодке, описанное выше, с поднятым швертом, становится слишком опасным. Здесь надо подумать о том, как увеличить остойчивость яхты. Этого можно достичь несколькими способами. Мож-



Рис. 8  
Финн идет полным курсом в сильный ветер. Слишком сильный ветер, чтобы удержать парус, управляя им напрямую только за один ходовой конец. Гонщики рулят прямо и удерживают яхту, усиливая движение лодки. Если яхта накренилась под ветер, то шкоты отпускают, если на наветренную сторону, то добирают. (Фото: Ф. Ричард)

но пересечь ближе к корме, опустить шверт, подтянуть оттяжку гика, также чтобы избежать оверкиля, можно удерживать парус напрямую только за один ходовой конец или через два блока вместо трех, если у вас хватит сил, чтобы резко подтянуть его, прежде чем перевернуться на наветренную сторону. Здесь все зависит от вашей силы и вашего мастерства, силы ветра, характера волн и их направления. В итоге все

сводится к компромиссу между скоростью и безопасностью. Яхта лучше управляется, гасится качка, когда шверт опущен, но при этом увеличивается площадь смоченной поверхности. Сильно добитая гик-оттяжка уплощает парус, и вероятность сделать оверкиль на наветренную сторону уменьшается, но при этом ухудшается движение ламинарного потока ветра на подветренной стороне паруса. Если вы сидите ближе к корме — и нос лодки меньше зарывается в волну, увеличивается остойчивость, но при этом за кормой появляются водовороты. Профессионалы идут с минимально опущенным швертом, практически не используют румпель, но сохраняют равновесие, удерживая парус напрямую только за один ходовой конец. Если лодка кренится на наветренную сторону, то шкоты подтягивают, если на подветренную, то ослабляют (рис. 8). Таким образом, профессионал усиливает движение лодки и паруса. Кроме этого, опытный гонщик старается как можно дольше задержаться на склоне волны, долго идти вниз по волне и как можно меньше вверх. Чтобы действовать таким образом, нужно много физических сил и практики, но зато, пока вы не перевернетесь, вы идете на хорошей скорости.

Но при применении этой техники возникают некоторые сложности, одна из них на нижнем знаке, когда вам надо сделать поворот, или в случае, когда приходит сильный шквал. В этом случае попытайтесь схватить шкот свободной от румпеля рукой и добирайте шкот до тех пор, пока вы снова не сможете управлять парусом через три блока. Иногда управление через два блока — это лучший вариант. Чтобы добиться

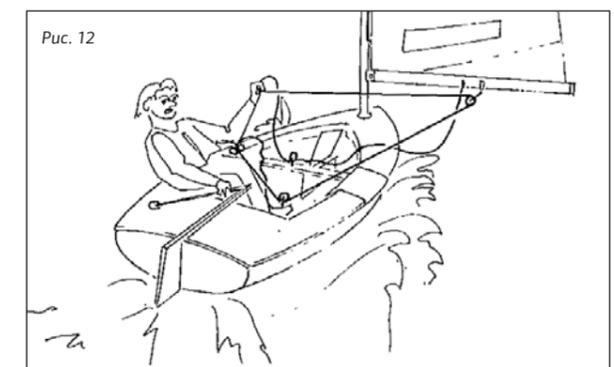
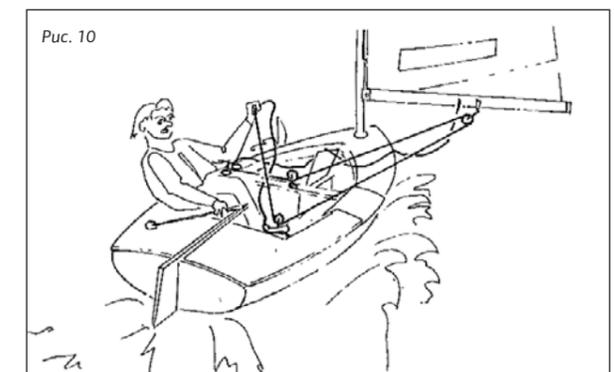
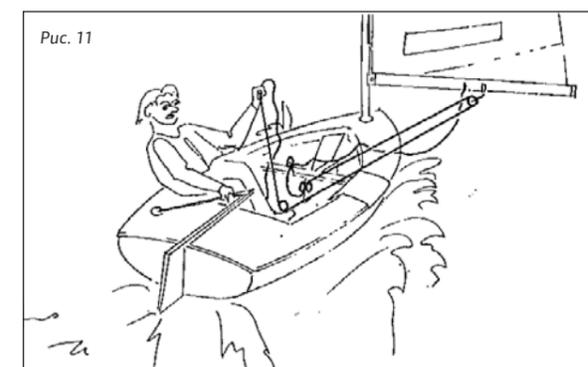
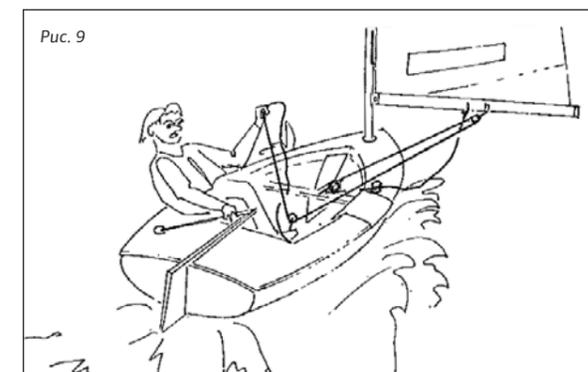




Рис. 13  
Курс фордевинд, слабый и средний ветер, ламинарный поток ветра движется от задней шкаторины к мачте. Колдунчики указывают направление потока.

этого, либо закрепите один блок в подветренный стопор, но это можно сделать только при среднем ветре (рис. 9). Или в наветренный стопор, откуда он иногда выскакивает, когда вы травите парус (рис. 10). Или в специальный стопор на погоне или на швертовом колодце, но оттуда его иногда сложно извлечь, когда это необходимо. (рис. 11). Можно еще провести его через нижний блок и закрепить в стопоре и взять в руку шкот, проходящий между блоком на погоне и блоком на гике, и таким образом контролировать парус (рис. 12).

В устойчивом ветре средней силы лучше, чтобы реверсивный поток ветра шел вдоль паруса от задней шкаторины к мачте, ослабьте оттяжку Каннингхэма, оттяжки шкотового и галсового угла, ослабьте гик-оттяжку и немного подберите парус. Реальная опасность неожиданного ветрового шквала здесь не такая уж и большая, как предполагают новички.

При среднем и сильном ветре и при довольно быстром движении фордевиндом, присутствует некоторое давление на руль. И чем меньше это давление, чем легче и свободнее руль движется, тем лучше. Контролируйте остойчивость яхты, как было описано выше, — повторяйте движения лодки. Если она накрывается — то отклоняйтесь на ветер, если перекашивается — поднимайтесь к наветренному борту. По возможности на фордевинде надо ослабить оттяжку Каннингхэма, оттяжки шкотового и галсового угла и гик-оттяжку. Но настройки надо изменить уже на последних метрах фордевинда, а не на первых метрах лавировки.

Если ветер меняет направление и силу, то на фордевинде нужно применять специальные приемы. Если вы смогли понять закономерность этих измене-

ний, то действуйте следующим образом. Вы должны четко понимать разницу между слабым ветром, когда глиссирование невозможно, и сильным ветром с возможностью глиссирования. В слабом ветре вы уваливаетесь в соответствии с порывом, чтобы как можно дольше остаться в полосе сильного ветра, и приводитесь, когда ветер стихает. Избегайте идти под углом 160–170° к вымпельному ветру. Или вы идете прямо по ветру, используя те приемы, которые описаны выше, с поднятым или немного опущенным швертом, или вы идете бакштагом с соответствующим положением шверта, при этом используя ламинарный поток ветра. Какой из двух вариантов вы выберете, зависит от ваших соперников. Оглянитесь вокруг и постарайтесь идти в свободном ветровом пространстве (рис. 15 слева).



Рис. 14  
Курс фордевинд, средний ветер. Рулевой может управлять яхтой напрямую за один ходовой конец или через один блок. Для безопасности шверт опущен на 15%. Чтобы увеличить скорость, то лучше сидеть рядом с погоном, но для этого нужны хорошие навыки. И в целом, чтобы идти таким способом, необходимы опыт и физическая сила.

При более сильном ветре, когда на порывах яхта выходит на глиссирование, техника управления сильно отличается. В средний ветер 3–4 балла по шкале Бофорта на полном бакштаге яхта может выходить на глиссирование, но на фордевинде это не получится. В этом случае на порывах ветра вы идете выше и уваливаетесь, когда ветер затихает, то есть абсолютно противоположно тому, как вы действуете в слабом ветре, когда вы можете выйти на глиссирование только на бакштаге при сильном шквале. Внимательно смотрите вокруг. Если вы видите, что вода темнеет, немного опустите шверт. После того, как пришел порыв ветра, сейчас же приводитесь, старайтесь идти как можно устойчивей, подберите парус и уваливайтесь, когда идете вниз с волны. Таким образом вы сможете с наветренной стороны обойти соперников, которые не готовы выполнять эти маневры. Когда ве-

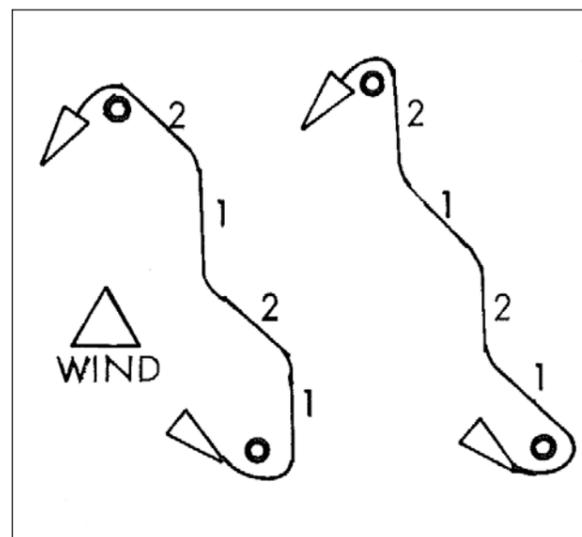


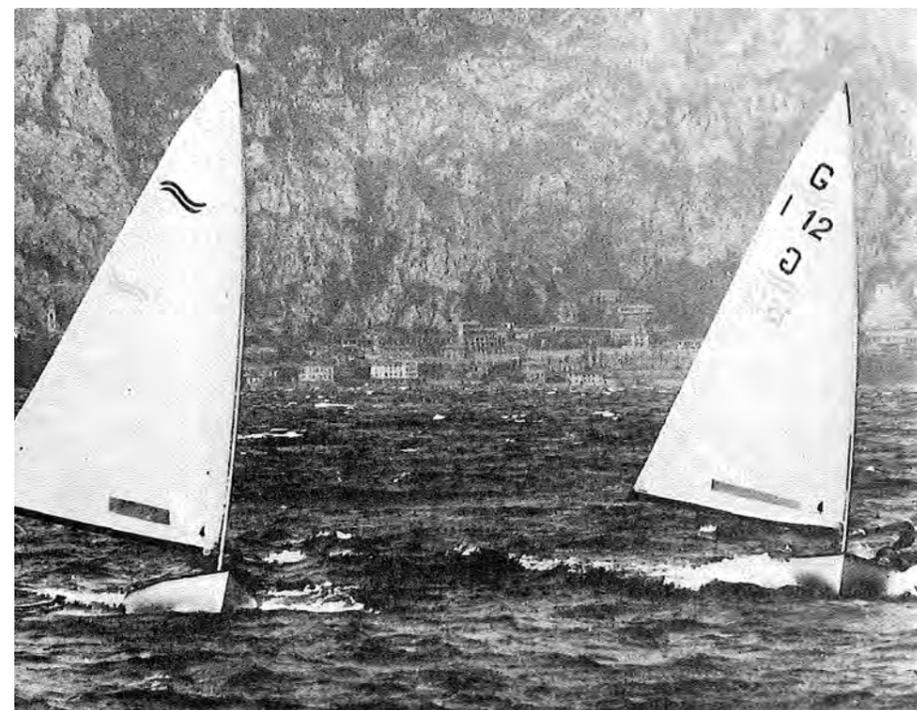
Рис. 15  
1 — слабый и сильный ветер шквал  
2 — средний ветер относительно спокойствие

тер стихнет, поднимите шверт, и не стоит никому рассказывать о том, что вы делали. Лучше поговорить о чем-то нейтральном и убедить всех, что идти с подветренной стороны — это огромное преимущество. Не применяйте эту технику против Z1, так как рулевой этой яхты в отместку заставит вас приводиться до самой Норвегии (рис. 15 справа).

При очень сильном ветре вы можете применять такие же техники, как при очень слабом. Уваливайтесь на порывах по ветру, потому что в этом случае вымпельный ветер не так силен, и у вас больше шансов выжить. Идите выше при ослаблении ветра, тогда у вас будет больше возможностей, чтобы контролировать резкие изменения ламинарного и турбулентного потока ветра, опустите шверт на 70%, когда вероятность перевернуться на подветренную или наветренную сторону примерно 50 на 50. На полном бакштаге нужно идти с оттяжкой гика добитой на 70%, при этом на фордевинде лучше всего опустить шверт полностью и добить оттяжку на 110% (рис. 15 слева).

При любом ветре фордевинд — лучший курс, чтобы определить истинное направление ветра. Направление волн, неподвижное положение яхты или тестовые повороты часто не дают точного представления о направлении ветра, и происходит это из-за течений, постепенных изменений направления ветра или других помех. Перед стартом пройдите два раза полным фордевиндом — левым и правым галсом — и зафиксируйте ваши ориентировки на компасе. Надо взять среднюю величину, добавить или вычесть 180, и вы получите самое точное направление истинного ветра. Можно также направиться к стартовой линии таким образом, чтобы вы свободно прошли фордевиндом до стартового судна, вместо того, чтобы двигаться к нему бакштагом, на котором вы не сможете ничего определить, а на фордевинде вы также сможете отметить для себя, где на дистанции ветер локально меняет направление. Для этого

Рис. 16  
Фордевинд в сильный ветер



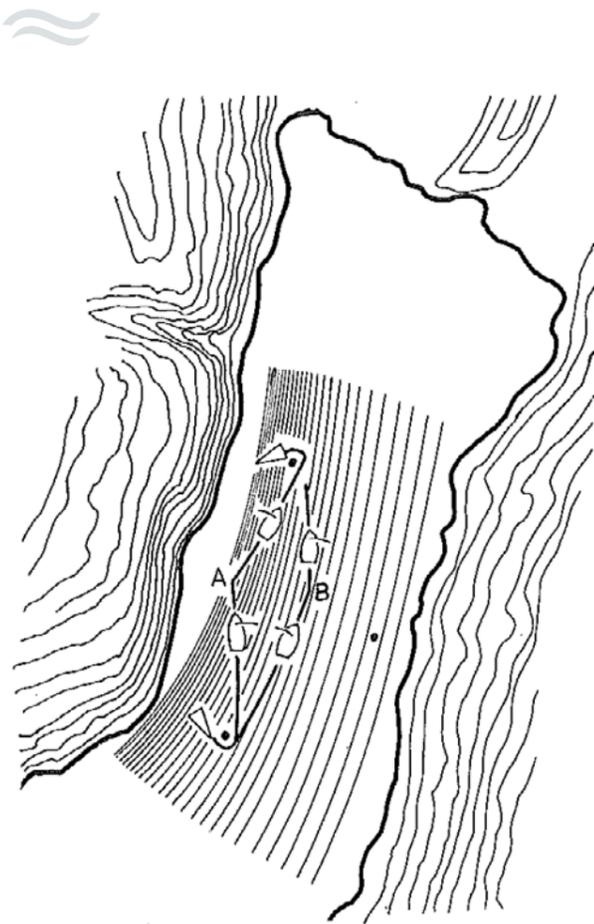


Рис. 17  
Рива / озеро Гарда / Италия. Курс с тремя поворотами фордевинд — быстрее. Курс В только с одним поворотом — безопаснее.

сравните данные, которые вы получили, двигаясь фордевиндом, с расположением первого знака, стартовой линии и с тем, как гоночный комитет выставил дистанцию, и вы получите информацию о благоприятной стороне стартовой линии и о лучшем месте для старта (что может и не совпадать) или о профессионализме тех, кто отвечает за проведение гонки. Сообщать о своих выводах никому не надо, просто действуйте по обстановке.

### 3. ТАКТИКА НА «ФИННЕ» НА ПОЛНЫХ КУРСАХ

К курсу фордевинд надо подготовиться уже на последних метрах предыдущего галса. Прежде всего, если вы не идете первым, так как вы новичок, посмотрите, как идут перед вами яхты на фордевинде. Каким курсом они идут по ветру? Все ли они идут фордевиндом? Если яхты идут по-разному, то проследите их движение в перспективе, они уже имели возможность проверить правильность выбранного галса и, возможно, даже уже видят подветренный знак. Делает ли кто-то снова, через некоторое время, поворот фордевинд? Определите для себя наилучшее направление.

Предположим, что в целом флот никогда не ошибается. Если некоторые рулевые и допустили ошибку,

флот распадается на две группы. Если вы решили, что сразу после огибания наветренного знака не станете делать поворот фордевинд (а именно это я советую начинающим), подберите гик-оттяжку перед знаком, если она не добра, особенно, если дует сильный ветер. Тогда уваливаться будет проще и безопаснее. Если более чем 30% соперников идет по ветру на том же галсе, что и раньше, то сделайте то же самое. Просто уваливайтесь, но не делайте поворот фордевинд. Держитесь подальше от тех, кто еще идет в лавировку против ветра. Как правило, они имеют право дороги, если знак остается у вас по левому борту. Если вы уваливаетесь, то вы идете правым галсом, но право дороги у вас только относительно тех, кто подходит к вам на левом галсе, то есть с правой стороны. Те, кто приближается к вам с левой стороны, имеют право дороги. Но в этом случае вам будет проще, освободить место, двигаясь фордевиндом, попробуйте сделать так же по отношению к тем, кто идет левым галсом и приближается к вам с правой стороны. После того как вы сделали поворот фордевинд, вы легли на левый галс, и теперь право дороги есть у любого. Вы имеете право дороги, пока делаете поворот, и несколько секунд после этого, пока другие гонщики еще не успели понять, каким галсом вы идете, и настроиться соответствующим образом. Поэтому я предлагаю не делать поворот фордевинд на наветренном знаке, а продолжать двигаться тем же галсом, что и раньше, или, по крайней мере, попробовать. Идите по ветру, понемногу уваливаясь, и попытайтесь понять, сколько еще вы можете идти этим галсом, чтобы быстрее выйти на подветренный знак.

Я считаю, что из этого правила есть только два исключения. На некоторых акваториях, где ветер локально меняет направление, как правило, с усилением ветра по внутренней кривой, вы должны идти именно туда. Такое часто бывает на большинстве горных озер с термическими ветрами. Лучший пример — Рива / озеро Гарда / Италия. В этом случае вам придется сделать поворот фордевинд как можно скорее после огибания наветренного знака, в противном случае, вам придется сделать повороты еще два раза. Гораздо безопаснее не делать поворот непосредственно на знаке, хотя это и невыгодно, потому что вам придется проходить через участок с меньшим ветром (рис. 17).

Второе исключение, когда вы идете в очень сильном ветре, и если ветер и волны с большой силой и скоростью двигаются от наветренного к подветренному знаку. Если вы уверены, что ветер не изменит направление, и что вам не надо будет идти в подветренную сторону или еще дважды делать поворот фордевинд, делайте поворот на наветренном знаке, где это проще, чем на подветренном знаке. Так часто бывает, если наветренный знак расположен близко к берегу, где волнение не такое сильное. ■



## ПАМПИНГ ПАМПИНГ ПАМПИНГ!

ИОАХИМ ШУЛЬЦ (Перепечатка из SOLO)  
Перевод МАРИИ АБАШКИНОЙ

В 1960 году, во время олимпийской парусной регаты в Неаполе, было открыто аэродинамическое явление пампинга. Использовать его можно только на яхтах с парусным вооружением «кэт». Осенью 1962 года, на ежегодном собрании IYRU (Международный парусный гоночный союз, позднее преобразованный в ИСАФ), пампинг был признан «недопустимым».

Однако согласно Международным правилам парусных гонок IYRU 1981–1984 года (правило 60.3), а также 1985–1988 года (правило 54.3):

#### «ДЕЙСТВИЯ, КОТОРЫЕ РАЗРЕШЕНЫ

Следующие действия, соответствующие увеличению скорости ветра, допускаются исключительно

в целях ускорения движения яхты по склону волны (серфинг) или когда есть условия для глиссирования:

(а) Не более трех быстро повторяющихся движений парусом, подборание и потравливание (пампинг).

(б) Резкое движение туловищем вперед или назад (учинг)<sup>1</sup>.

Дальнейший пампинг или учинг на этой волне или при увеличении ветра запрещен.

Таким образом, при определенных условиях три быстро повторяющихся движений парусом, подборание шкотов и потравливание, (пампинг) разрешается, и, следовательно, заслуживает научного объяснения в FINNLOG.

<sup>1</sup> Согласно Международным правилам парусных гонок 2013–2016: «42.1. Основное правило. За исключением разрешенного правилом 42.3 или 45, яхта должна соревноваться, используя только ветер и воду для увеличения, поддержания или уменьшения скорости. Члены экипажа яхты имеют право регулировать настройку парусов и корпуса и выполнять другие действия в соответствии с хорошей морской практикой, но не должны совершать иные движения туловищами, чтобы способствовать продвижению яхты.

42.2. Запрещенные действия. Запрещаются следующие действия, что не ограничивает применение правила 42.1.: (а) «пампинг»: повторяющееся насасывание любым парусом, создаваемое подборанием и потравливанием паруса или вертикальными или поперечными движениями тел членов экипажа; (б) «рокинг»: повторяющееся раскачивание яхты с борта на борт, вызванное (1) движением туловищ членов экипажа, (2) повторяющейся регулировкой парусов или шверта, или (3) рулением; (с) «учинг»: быстрое движение туловища вперед с резкой остановкой; (д) «скаллинг»: повторяющиеся движения рулем, которые либо выполняются с усилием, либо продвигают яхту вперед, либо препятствуют ее движению назад; (е) повторяющиеся повороты оверштаг или фордевинд, не связанные с изменением ветра или тактическими соображениями».

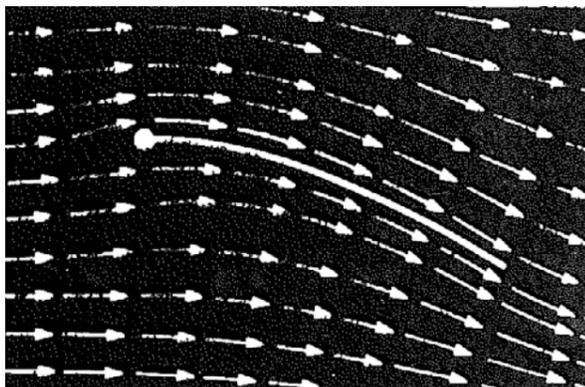


Рис. 1

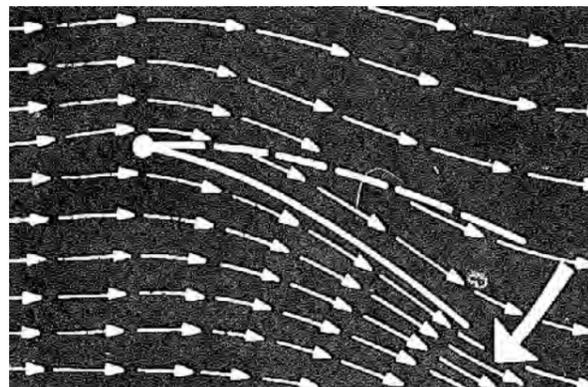


Рис. 2. Увеличение силы тяги при помощи пампинга, то есть быстрого подбирания паруса. Пониженное давление с подветренной стороны и повышенное давление с наветренной стороны увеличиваются

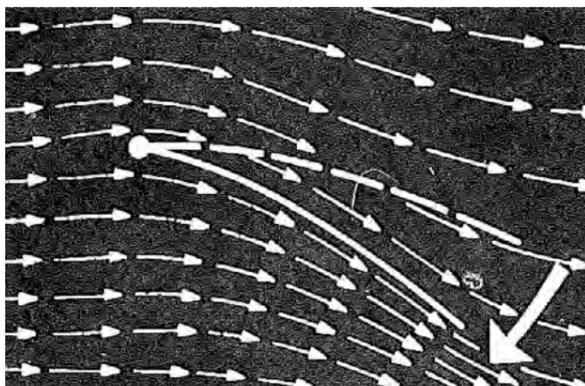


Рис. 3. Кратковременное выравнивание давления на наветренной и подветренной стороне без какого-либо образования турбулентности происходит, когда парус быстро травят; ламинарный поток не нарушается

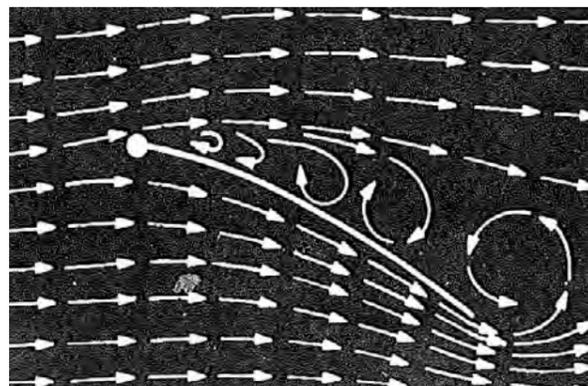


Рис. 4. Если парус добирают и держат в таком положении довольно долго, то нарушается течение ламинарного потока воздуха с подветренной стороны, с увеличением турбулентности сила тяги уменьшается

Под пампингом понимают такую технику, когда гонщик резко подбирает парус, чтобы он приблизился к миделю, и сразу после этого отпускает его в нормальное положение до оптимального угла атаки. При пампинге, гонщик захватывает свободной рукой напрямую шкоты как можно ближе к гикю, и тянет парус к себе, сначала вытянутой рукой, потом сгибая руку и одновременно откидываясь назад. Когда он снова выпрямляется и выпрямляет руку, то сразу быстро травит парус. Этот процесс предполагает, что гонщик находится в отличной физической форме, так как давление паруса при среднем ветре составляет 10–15 кгс.

Рассмотрим аэродинамические процессы, связанные с пампингом; как показано на рис. 1–4, где сила, направленная вперед, становится наибольшей, а сопротивление снижается. Рулевой на всех курсах устанавливает парус так, чтобы оптимальный угол атаки составлял 15–20 градусов к вымпельному ветру. В этом положении ветер хорошо обтекает парус с подветренной стороны (см. рис. 1), поток ветра ламинарный, как говорят в аэродинамике, и сила тяги создается повышенным давлением на наветренной стороне и пониженным давлением на подветренной

стороне паруса; или, другими словами, через разности расстояний, которые частицы воздуха должны пройти вдоль паруса от передней к задней шкаторине.

Если при помощи мускульной силы тянуть к себе парус, который находится под оптимальным углом атаки, при ветре под углом 45 градусов, повышенное давление на наветренной стороне растет, так как частицы воздуха сближаются; в то же время пониженное давление на подветренной стороне также увеличивается, так как здесь принудительно растет «зона отрицательного давления», что приводит к тому, что частицы воздуха быстрее двигаются к задней шкаторине (см. рис. 2).

Когда парус травят, то воздух с наветренной стороны двигается по кривой (см. рис. 3).

Повышенное давление нормализуется, и поток воздуха с подветренной стороны снова обтекает парус без турбулентности. В этом случае пониженное давление несколько снижается, однако, без заметного увеличения сопротивления; при этом сила тяги зависит от оптимальной позиции паруса (см. рис. 1). Нарушение ламинарного потока воздуха и формирование турбулентности на подветренной стороне, а как след-

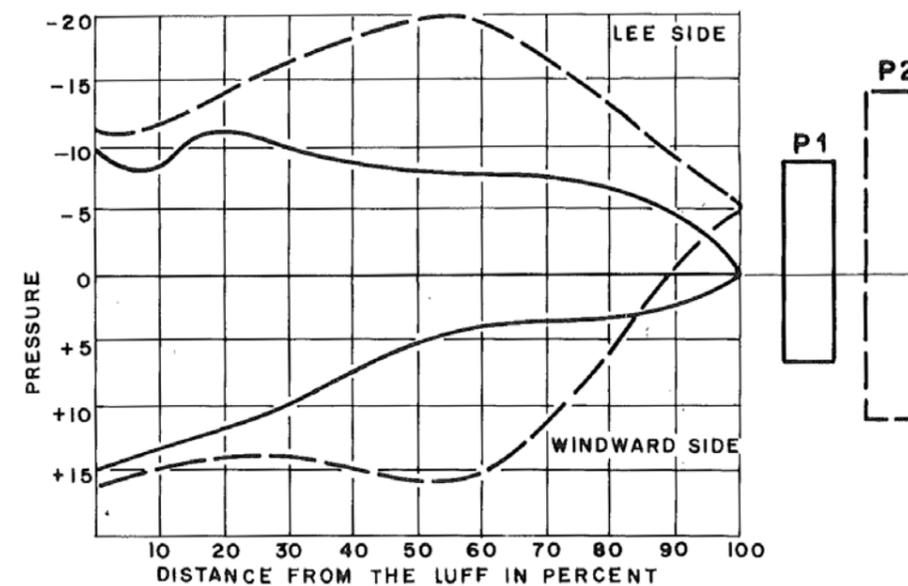
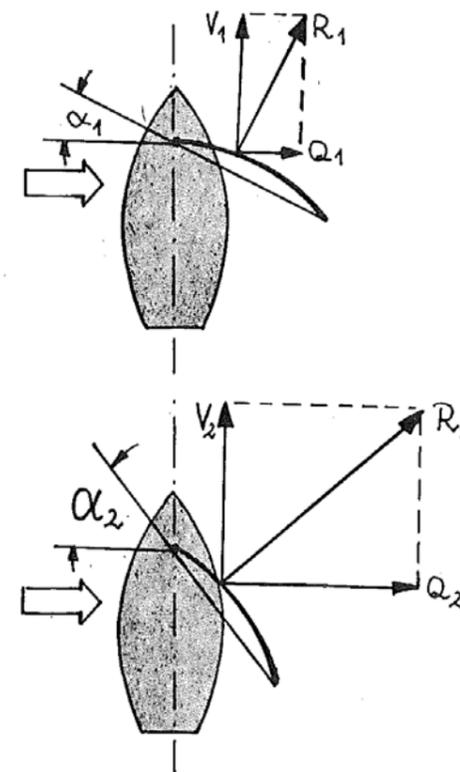


Рис. 5. Пониженное давление на подветренной стороне (верхние кривые) и повышенное давление на наветренной стороне (нижние кривые), где в процентах обозначено расстояние от передней шкаторины. Сплошная линия: давление на парус под оптимальным углом. Прерывистая линия: давление при пампинге. P1 — сила тяги, когда парус не двигают, P2 — сила при пампинге.

ствие снижение силы тяги происходят, только если парус довольно долго находится под большим углом атаки; после трех быстро повторяющихся движений парусом (пампинга) он должен находиться в положении, которое изображено на рис. 1 (оптимальный угол к вымпельному ветру), и ни в коем случае, как изображено на рис. 4.

Рис. 6. Если вымпельный ветер по траверзу, при помощи пампинга происходит лишь небольшое увеличение аэродинамической силы, R2.



Если использовать значения, которые были найдены для класса «Финн», то получаем следующую картину: пунктирная линия на рис. 5 — парус стоит под оптимальным углом к ветру и не двигается для подкачки; сила тяги зависит от давления ветра, схема P1. При помощи пампинга повышенное и пониженное давление ветра на парус увеличиваются почти в два раза; пунктирная линия на рис. 5 показывает давление ветра на разном расстоянии от передней шкаторины; видно, что наибольшее давление приходится на середину паруса, то есть на схеме — 40–70%.

Хотя даже небольшое пониженное давление может присутствовать недалеко от задней шкаторины на наветренной стороне, как результат индуктивного сопротивления, тяга, образующаяся при пампинге, на схеме P2 значительно больше, чем в P1. Таким образом, гонщик получает заметное увеличение аэродинамической силы, но только тогда, когда парус работает как крыло. Если ветер действует на парус под прямым углом, то о положительном эффекте вряд ли можно говорить.

Тем, кто применяет пампинг, чтобы способствовать движению яхты, нужно помнить, что его не стоит использовать без разбора на всех курсах. Если нарисовать параллелограмм, где изображены силы, действующие на парус, и добавить результирующую давления воздуха — R (без учета тяги и сопротивления), то мы можем определить полезную, движущую вперед, силу V и бесполезную, направленную в сторону, силу Q. На рис. 6 аэродинамическая сила R2 при пампинге значительно больше, чем R1 (без пампинга). Поскольку R2 сильнее проявляется ближе к миделю, положительный эффект уменьшается из-за увеличения силы Q2; и выигрыш для V2 составляет всего около 25%. Но если парус вынесен дальше на ветер, более 45 градусов, то аэродинамические силы, действующие на него, сильнее действуют на на-

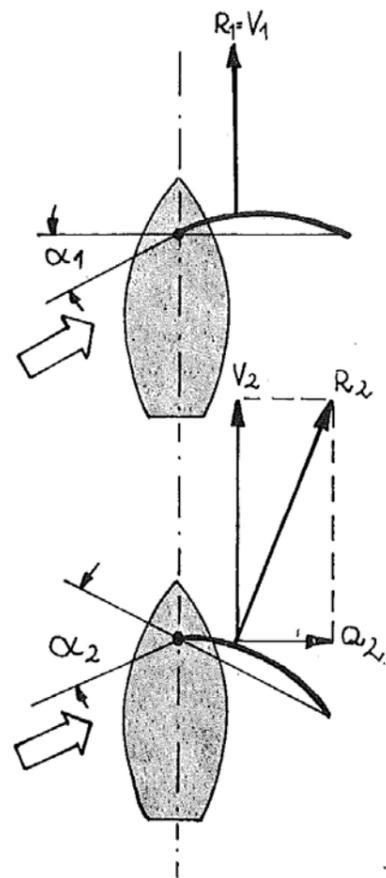


Рис. 7  
Чем больше вымпельный ветер отклоняется от угла в 45 градусов, тем больше направление аэродинамических сил приближается направлению движения яхты; следовательно, пропорционально возрастает величина движущей вперед силы

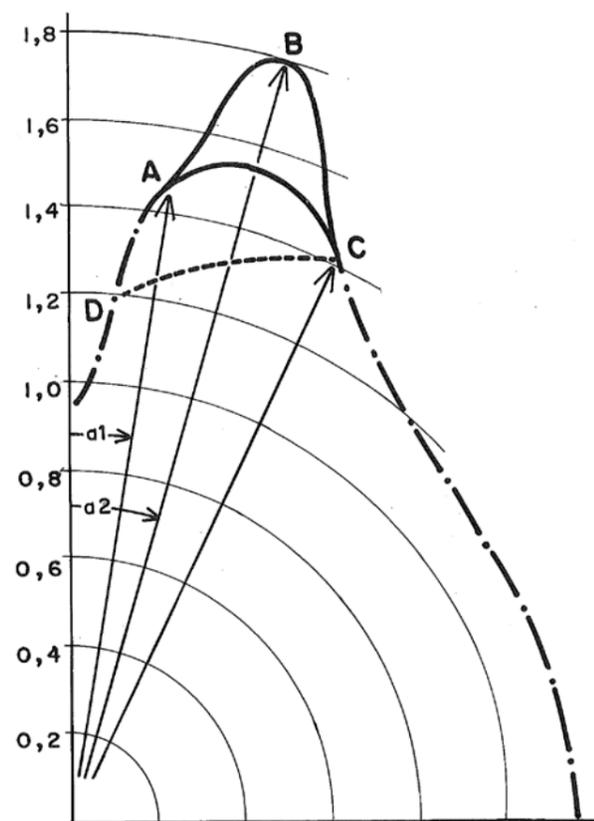
правлении движения лодки, и выигрыш в движущей вперед силе возрастает почти до 50%, что можно увидеть, сравнив линии V1 и V2 на рис. 7.

Когда при пампинге травят парус, то может возникнуть ряд проблем. Если подбирать парус (см. рис. 2), и быстро его травить (см. рис. 3), то, если посмотреть на рис. 8, на кривой линии появляется искусственный выступ, так как добавляется сила P2, показанная на рис. 5. Это означает, например, что при соотношении кривизны 1:10 сила тяги, при величине угла  $\alpha_1$ , не достигает максимума, то есть оптимальная настройка паруса в соответствии с воздушным потоком находится в точке А, но при пампинге максимальной силы тяги можно достичь при величине угла  $\alpha^2$  в точке В. Максимальное значение силы, таким образом, перемещается в диапазоне от А до В, и если быстро травить парус, то в диапазоне от А к В. Если гонщик слишком медленно травит парус, то ламинарный поток с подветренной стороны нарушается, что приводит к образованию турбулентного потока воздуха (см. рис. 4); в этом случае сила может уменьшиться не только до С на кривой (рис. 8), но и до D — намного ниже своего пикового значения. В этом случае завихрения удерживаются на парусе, и изменить это можно



только тогда, когда плавный воздушный поток будет восстановлен, но сделать это можно, только уменьшив угол атаки паруса, по сравнению с оптимальным. Достичь точки А и нормального максимума силы можно только через некоторое время. Гонщик, который качает парус с задержкой, получает максимальную силу тяги в точке В, но и минимальную в точке D; он будет находиться в невыгодном положении по отношению к сопернику, который поддерживает постоянное значение в точке А. ■

Рис. 8  
С помощью пампинга, то есть при повторяющихся движениях парусом, величина силы возрастает, по сравнению с неподвижным парусом



## КАК ВЫЖИТЬ НА «ФИННЕ» В СИЛЬНЫЙ ВЕТЕР

ПИТЕР МОГИЛЛА / Перевод МАРИИ АБАШКИНОЙ

В журнале FINNLOG в основном публикуются статьи, написанные экспертами для экспертов. А интересы новичков в классе «Финн» не принимаются в расчет. Но эта статья написана для тех, кто только начинает ходить на «Финне». Возможно, эксперты встретят эту публикацию с сочувственной улыбкой и не согласятся с некоторыми утверждениями, но но-

вички с удовольствием прочитают о том, о чем не имели смелости или возможности спросить. Я постараюсь рассказать, как последние 20 лет я ходил на «Финне», при скорости ветра более 5 баллов по шкале Бофорта. И если ваша основная задача — дойти до финиша и не перевернуться, то, надеюсь, эта статья поможет, но вы должны понимать, что ради безопасности вам придется пожертвовать скоростью.

### 1. ПОДГОТОВКА ЛОДКИ В НАЧАЛЕ СЕЗОНА

Для того, чтобы действовать правильно в ситуации, которая возникает за несколько секунд до того, как ваша яхта перевернется, надо принять некоторые меры предосторожности. На современных «Финнах» многое сделано в этом направлении, но вряд ли найдется лодка, на которой ничего нельзя было бы усовершенствовать. Производители, строящие лодки, думают, прежде всего, о скорости, рассчитывая, что вес гонщика, который ей управляет, будет около 85 кг. Но если вы новичок и весите 70 или 75 кг, вам наверняка захочется кое-что изменить.





Правила требуют, чтобы на лодке было 4 бака плавучести. Если у вас есть возможность выбирать, то разместите их под носом и кормой, и не загружайте борта. Мачта должна быть хорошо закреплена в пяртнерсе крепким шкертиком, таким образом, чтобы верхнее кольцо не могло выскочить из отверстия в палубе. Это важно не только после того, как яхта перевернется, но и в случае, если вы на буксире идете домой. Перо руля, румпель и удлинитель румпеля должны быть очень крепкими. Оковки не должны болтаться. Румпель должен подниматься вверх, и стопор рулевого устройства должен быть достаточно сильным, чтобы руль не выскакивал и удерживал руль после того, как лодка перевернулась. Я предлагаю вам проверить болт крепления гика к мачте и стопор руля, дернув вверх крепление гика к мачте и рулевое устройство. Может быть, вам покажется, что это уже лишнее, но на самом деле при резком опрокидывании воздействие будет такое же. Если крепления выдержат эту пытку, то, даже если яхта перевернется, вы будете чувствовать себя спокойно. Стандартное крепление рулевого устройства «Финна» не слишком крепкое.

Резиновая оттяжка шверта также должна быть достаточно упругой, чтобы можно было поднять шверт, если лодка дрейфует вверх ногами. Сделайте отметку на шверте, обозначающую, что он полностью поднят. Очень важно, чтобы шкоты свободно двигались через три блока, для того, чтобы быстро добраться или потравиться на бакштаге или фордевинде. Нижний блок гика-шкота должен свободно вращаться вокруг своей оси в любом направлении и должен быть закреплён вертикально с помощью пружины, так же как и блок на погоне. Блок на гике также должен хорошо двигаться, но здесь пружина уже не нужна<sup>1</sup>.

Трос оттяжки гика должен быть из стали и очень крепкий<sup>2</sup> — сечение троса должно быть более 30 мм<sup>2</sup>, она должна легко добиваться и травиться, чтобы ее легко было контролировать. Соотношение верхней и нижней части рычага гик-оттяжки должно быть около 1:40. Стопора гик-оттяжки должны быть расположены как можно дальше назад, так чтобы вам не приходилось сильно выдвигаться вперед, чтобы работать с гик-оттяжкой, это даст возможность в исключительных случаях работать и с подветренным стопором. Я, например, предпочитаю располагаться в лодке за погоном, а не перед ним.

То же самое справедливо и для шверт-тали. Отличная работа гик-оттяжки и шверт-тали в критических ситуациях, если проводки к ним не расположены слишком близко друг к другу, может предотвратить опрокидывание. Еще я советую поставить специаль-

ные крепления на оттяжку шкотового угла на сильный ветер, так как в случае обрыва регулировки шкотового угла у вас могут возникнуть серьезные проблемы. В районе блока Каннингхэма на мачте поставьте стропу, не дающую выскочить лик-тросу паруса из мачты<sup>3</sup>.

## 2. ПОДГОТОВКА ПЕРЕД ГОНКОЙ

Завяжите на конце шкота узел-восьмерку, так чтобы гик не мог двигаться наружу более чем на 85° от центральной линии. Проверьте грота-шкот, чтобы вы могли быстро потравить грот, даже если мачта находится под водой, и вы не можете видеть шкот и стопор. Настройте проводку к блоку Каннингхэма, это облегчает вашу работу на бакштаге и фордевинде. Если знаки будут слева по левому борту, то концы веревок гик-оттяжки и шверт-тали также должны быть выведены на левый борт, а оттяжки Каннингхэма — на правый борт. Если вы не сделаете этого, то вам придется перелезть на подветренную сторону в конце второго бакштага — и у вас появится еще одна возможность перевернуться — для того, чтобы освободить оттяжку и шверт-тали. Сделайте узлы — «восьмерки» на концах всех веревок, так чтобы они не выскакивали из стопоров и блоков, если вы не поставили шарики на концы веревок еще до начала сезона. Подготовьте буксировочный конец таким образом, чтобы вы могли добраться до середины мачты с буксировочным концом после опрокидывания. Если вы носите очки, соедините веревочкой дужки очков друг с другом, иначе какая-нибудь волна может их смыть. Закрепите ковш и весло. В сильный ветер я надеваю хоккейный шлем, и советую делать это вам, тогда, если у вас есть защита для головы, вы будете идти в лавировку или делать поворот фордевинд, не опасаясь ничего.

## 3. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Теперь мы подошли к сути этой статьи — описание конкретных ситуаций, которые могут быть.

Но для начала несколько определений.

Шверт: полностью опущен — будет обозначено, как 100%, полностью поднят (eagmarked видна в нормальной позиции) — 0%.

Гик: угол между центральной линией и гиком обозначен в градусах. Для «Финна» на фордевинде возможен угол 120°, но в сложных погодных условиях рекомендуется ограничение в 85°. Не забудьте на конце шкотов завязать «восьмерку».

Румпель: по аналогии с гиком расстояние между центральной линией и румпелем указано в градусах.

Гик-оттяжка: очень сильно добыта — 100%, полностью потравлена — 0%.



Положение каретки погона: на миделе — 0%, полностью ослабла — 100%.

## 4. ВО ВРЕМЯ ШТОРМА

Давайте начнем с техники, которая поможет выжить в условиях очень сильного ветра, без больших потерь. Все, что здесь описано, надо сделать до начала гонки или при необычно сильных гроздовых шквалах, короткой продолжительности, если вы решили подождать, пока все соперники не утонут или не сойдут с дистанции.

Шверт — 60%, гик-оттяжка — 50%, гик — 45°, перо руля — 30° на подветренную сторону, курс: полный бейдевинд около 60–70° против ветра. На самом деле ваш курс будет 90° к реальному ветру из-за сильного дрейфа. Пусть ваша яхта двигается, а не просто стоит на месте, иначе вы не сможете ее контролировать. Таким образом, даже новичок способен выжить при 8 баллах по шкале Бофорта. Если идет град, то используйте вместо шляпы черпак. Держитесь подальше от ваших соперников, они могут перевернуться перед вами, или лечь на вас парусом..

## 5. ЛАВИРОВКА

На лавировке на «Финне» проще и безопаснее всего идти до 6 или 7 баллов по шкале Бофорта. Положение каретки погона — 98%, для того, чтобы замедлить движение из стороны в сторону. Немного ослабьте шкоты, так чтобы гик находился выше на 6–8 см выше ограничителя шкота, чтобы не цеплять за воду и свободно работать. Ослабьте гик-оттяжку полностью, так у вас будет больше места, чтобы передвигаться под гиком, но убедитесь, что контролируемые веревки находятся в стопоре. Шверт — 100%, пока ветер не заходит независимо от его силы; до 90% или 80%, если ветер порывистый. Мягкая мачта в этих условиях — большое преимущество, особенно когда ее верхняя часть может гнуться в разные стороны. Расположитесь на расстоянии около 60–80 см позади погона, так чтобы большая часть веса приходилась на широкую кормовую часть. Идите, сохраняя небольшую напряженность на руле. Если лодка имеет тенденцию

уваливаться, позвольте ей немного увалиться, а затем приведите ее обратно на ветер. В штормовую погоду направление ветра и волны часто меняются. Поэтому будьте готовы идти двумя галсами по-разному. Если волны движутся навстречу, и если вам надо пересекать их под углом более 45°, сядьте ближе к корме и увалитесь еще больше. Если волны идут попутно вашему курсу, под углом менее 45°, подтяните немного каретку на погоне и наберите скорость, располагаясь на небольшом расстоянии от погона. Время от времени хорошенько смотрите через окно в парусе в обе стороны, чтобы или уступить, или потребовать дорогу. Независимо от права дороги часто лучше пройти позади соперника, а не делать перед ним поворот, рискуя столкнуться. Я рекомендую новичкам заказать окно в парусе, которое в задней части приблизительно выше, чем 40 см — и почти под прямым углом продолжает линию от блока Каннингхэма к задней шкаторине, а не параллельно нижней шкаторине. При сильном ветре через такое окно видно гораздо лучше, особенно если лодка постоянно кренится.

Пока вам не нужно неожиданно делать поворот из-за соперника, который идет правым галсом, отбросьте шкоты за ноги. И вы почувствуете себя комфортнее.

## 6. ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ

Время от времени на лавировке вам нужно сделать поворот, чтобы дойти до знака, или избежать столкновения, или просто перенести напряжение с одной на другую сторону для улучшения кровообращения. Ослабьте гик на 5 см, наберите скорость, дойдите до места, где нет сильного волнения. Переведите румпель на подветренную сторону, потравите шкоты на 1 метр, двигаясь под гиком, вы готовите румпель для следующего галса, затем перехватите шкоты в другую руку, снова схватите румпель, ноги под откреночным ремнем, вытянитесь назад, потяните шкот и расслабьтесь. Все это надо сделать в три раза быстрее, чем вы прочитали предыдущее предложение. Будем надеяться, что для этого маневра вы не забыли отпустить гик-оттяжку.

## 7. ПОВОРОТ ОВЕРШТАГ КРУГОМ<sup>4</sup>

Специальная техника для сильного ветра, поворот, который делают между двумя бакштагами или на фордевинде для того, чтобы не крутить поворот фордевинд. Отрегулируйте шверт на 70–80%, гик-оттяжку — на 50%. Затем приведитесь к ветру и — что очень важно — в то же время подтяните шкот, чтобы поддержать скорость. Если вы идете под углом 60–70° против ветра, резко сделайте поворот и снова увалитесь. Если вы делаете маневр на знаке, который огибаете бакштагом, пройдите знак на расстоя-

<sup>1</sup> Пружину на блок погоне ставили, так как было запрещено правилами тех лет пампинговать за ходовой конец от гика, после отмены этого требования надобность в пружине отпала.

<sup>2</sup> Современные троса используют без применения стали, так как они превосходят стальные троса по прочности.

<sup>3</sup> Чаще всего это происходит при огибании верхнего знака, при потравливании галсового угла и Каннингхэма.

<sup>4</sup> Называется поворот через корову.

нии 4–5 длин корпуса, если рядом есть другие яхты, то на расстоянии 6–7 длин корпуса, чтобы уже точно пройти ниже знака.

### 8. ОСТРЫЙ ГАЛФИНД — ПОЛНЫЙ БЕЙДЕВИНД

Если при сильном ветре вы идете под углом 60–100° к истинному ветру (50–70° к вымпельному ветру), то есть опасность перевернуться на подветренную сторону. Для того, чтобы безопасно идти в этом направлении, надо поднять шверт до 60 или даже 40%, так что вы могли подбирать шкоты и удерживать лодку на ровном киле. Гик-оттяжка добита на 80%, каретка погона на 100%, если она работает там нормально и не трется о боковую часть палубы или расположена таким образом, что гик не касается лодки. Не допускайте того, чтобы гик рыл воду, садитесь ближе к корме в кокпите и наклоняйтесь назад. Двигайтесь прямо по курсу и контролируйте крен, добывая и потравливая шкоты, до тех пор, пока парус не начнет заполаскивать за мачтой. После того как лодка набрала хорошую скорость, она начинает глиссировать. Нужно, чтобы откреночные ремни, за которые вы цепляетесь ногами, надежно держали ваше тело, и чтобы вы могли двигать корпусом по кругу: наружу — назад — внутрь — вперед, в соответствии с увеличением и уменьшением скорости вымпельного ветра.



### 9. ПОЛНЫЙ БАКШТАГ

На курсе 80–160° к истинному ветру (60–140° к вымпельному ветру) при сильном ветре, опасность перевернуться на наветренную сторону составляет 60% и на подветренную — 40%. Задача на этом курсе — это избежать обе опасности. Установите гик-оттяжку на уровне 60%, шверт — 70%, расположитесь в кормовой части кокпита, ноги должны быть под откреночным ремнем. Старайтесь идти прямо по курсу, но контролируйте крен, перемещая вес тела и, главным образом, добывая и потравливая шкоты. Если лодка кренится на подветренную сторону — потравите шкот, если на наветренную — то доберите. Если гик начинает рыть воду, то увалитесь, но будьте готовы сразу же резко привести, так как на этом курсе существует большая опасность опрокинуться на наветренную сторону. Яхта имеет тенденцию ускоряться,

может случиться, что рулевого может вынести за борт, если слишком сильно привести. Крепко держите шкоты, если пытаться удержать лодку одним рулем, то это приведет к тому, что он сломается. Если удастся удержаться пальцами за откреночный ремень, не сдавайтесь, прежде чем ваша мачта окажется под водой, подберите шкоты, приведитесь к ветру — и молитесь.

Для того чтобы не рисковать, идя этим курсом, было бы лучше пройти этот отрезок дистанции фордевиндом и крутым бакштагом. Если у вас хорошая гик-оттяжка, я считаю фордевинд безопаснее, чем полный бакштаг.



### 10. ФОРДЕВИНД

На этом курсе вы никогда не знаете, на какую сторону «Финн» опрокинется — наветренную или подветренную.

Самая безопасная техника на этом курсе: гик — 80°, шверт — 90°, вы располагаетесь на палубе ближе к корме, ваша ближняя к корме нога под подветренным откреночным ремнем. Румпель прижмите к бедру, чтобы рулить мягче, спокойнее. Идите прямо по ветру, если это возможно, то крайне осмотрительно. Если лодка начинает крениться, контролируйте крен шкотами. Если кренится на подветренную сторону, то потравите шкоты и отклонитесь на наветренную сторону.

Если лодка будет отклоняться на корму, то подберите шкоты, немного приведитесь и наклонитесь к миделю. Если движение стабилизировалось, то потравитесь снова и двигайтесь прямо по ветру, чтобы ослабить давление на румпель. Всегда помните, что лучше выравнивать лодку при помощи шкотов, и снизить давление на руль до минимума. Чтобы принять все необходимые меры предосторожности в случае, когда «Финн» выходит из под контроля, прочитайте статью Шимона Крейга Ван Колли («Бросая вызов оверкилю»).

Никогда не сдавайтесь, даже если ваш «Финн» сильно зарылся в волну, держите его ровно, и нос поднимется снова. Не прыгайте в воду до тех пор, пока ваша яхта двигается, даже если вам кажется, что вы находитесь на 4 м выше носа лодки. Ждите, даже если 30 или 70 литров воды выльются из носо-



вой части, до тех пор пока сосалки (водоотсасывающие клапаны) открыты, у вас еще есть шанс.

Еще одна проблема может возникнуть, когда вы уваливаетесь после огибания наветренного знака или после поворота оверштаг кругом (поворот через корму) на фордевинде. Установите гик-оттяжку на 90%, гик на 70°, расположитесь на корме, просуньте пальцы ног в откреночные ремни и наклонитесь на подветренную сторону. Если лодка кренится на подветренную сторону, увалитесь, если на наветренную — идите ровно, и вы легко пройдете неприятную часть пути, когда на полном курсе лодка начинает ускоряться. После того как поток ветра отходит, потому что угол становится слишком большой и ветер уже не может плавно обтекать парус, ход яхты снова замедлится. Тогда вы подтравливаете шкоты, полностью уваливаетесь и направляетесь к подветренному знаку.

### 11. ПОВОРОТ ФОРДЕВИНД

Избегайте делать поворот фордевинд (см. 7).

Кроме того см. статью о повороте фордевинд. Самая важная часть этой статьи воспроизводится ниже, чтобы завершить наш список техник выживания на «Финне».

Шверт — около 50%, оттяжка гика от 20 до 40%, а значит, вы должны ослабить ее по сравнению со стандартной позицией для бакштага или фордевинда, и угол между гиком и центральной линией около 70°. Затем поверните удлинитель румпеля на подветренную сторону, которая после поворота станет наветренной, и встаньте на колени перед румпелем. Парус стоит под углом 70°, переместите свой вес в центр лодки, лодка будет крениться на подветер, немного увалитесь, что уравновесит лодку, потянув за румпель к наветренной стороне, в противоположную сторону от паруса. Если лодка кренится на наветренную сторону, двигайтесь прямо, если на подветренную, тяните румпель, таким образом, вы можете ровно держать лодку на воде. Уравновесьте свое положение в лодке, держась рукой со шкотами за край борта. В этом положении вы отлично видите парус и увидите, когда он будет перекидываться на другую сторону. Как только парус начнет двигаться, вы быстро опускаетесь на палубу, потянув удлинитель рум-

пеля за собой и отпустив шкоты (при условии, если вы сделали правильный узел, который не даст им выскользнуть из нижнего блока). Важно, чтобы вы закрепили лодку на ставшую теперь наветренной сторону, так что гик не попал в воду, и таким образом на парусе нет никакого ветрового давления, он свободно полощется. Теперь надо развернуться лицом к корме, и переложить румпель из одной руки в другую. Вы садитесь ближе к корме, ноги в откреночном ремне, и наконец, берете в руку шкот из нижнего блока.



### 12. КАК ПОСТАВИТЬ ЛОДКУ

Если, несмотря на все вышеперечисленные рекомендации, вы перевернулись, тем не менее у вас еще есть шанс.

Пока ваша лодка перевернулась только на 90°, и вы сидите на ней или стоите на гике, переберитесь на шверт, и вы сможете сразу поставить свой «Финн». Если вы плаваете, то постарайтесь добраться до паруса и мачты, прежде чем они утонули и не случился полный оверкиль. Поверните лодку так, чтобы топ мачты был на 1–3 м ближе к ветру, чем нос. В этом положении вы можете попробовать поднять мачту так, чтобы парус вставал против ветра, и поставить лодку. Но убедитесь, что шкот НЕ находится в стопоре, иначе лодка перевернется снова или, что еще хуже, может уплыть, и вы не сможете ее догнать. Учтите, что вы не сможете догнать дрейфующую лодку вплавь, пока лодка перевернулась только на 90° и не сделала полный оверкиль. Поэтому, если это возможно, достаньте носовой конец, прежде чем ставить лодку.

Если вам удалось поставить яхту и вы все еще в воде, уставший и тяжелый из-за намокшей одежды, лучше всего забраться в лодку с наветренной стороны кормы. Вы поворачиваете ногами на руль таким образом, чтобы румпель повернулся к вам, затем закидываете одну ногу на руль сверху, хватаетесь за откреночный ремень и подтягиваете свое тело боком на кормовую часть палубы, а ноги на следующей подходящей волне.

Удачи вам в сильный ветер, и напишите нам в FINNFARE, если вы с чем-то не согласны или если вы нашли новый способ перевернуться. ■



## ГОНКИ В БОЛЬШОМ ФЛОТЕ

КАРЛ ВАН ДАЙН (Перепечатка из SOLO)  
Перевод МАРИИ АБАШКИНОЙ

Некоторые моно типы стали настолько популярны, и на главных регатах сейчас собираются настолько большие флоты, что это превышает всякие мыслимые пределы. А на воде возникают тактические и стратегические проблемы, и для того чтобы добиться успеха, гоняясь в большом флоте, нужно соответственно изменить свою стратегию и тактику.

Самый главный принцип для гонок в большом флоте заключается в следующем: чем больше флот, тем меньше вы должны обращать внимание на другие яхты, и пройти гонку так, как сами считаете нужным. Гонки в большом флоте сильно отличаются от матч-рейса, где каждый маневр соперника необходимо проанализировать и соответственно корректировать свою тактику и где каждый маневр выполняется с учетом того, как отреагирует соперник. Попытка применить подобную тактику в большом флоте, как правило, приводит к плачевному результату.

Из этого общего принципа вытекает ряд практических правил для гонок в большом флоте. Во-первых, не надо играть в тактические игры с одним или двумя другими участниками. Всякий раз, когда вы это делаете, вы теряете из виду всех остальных. Хотя, по крайней мере, у гонщиков-одиночек это и не вызывает сомнений, но в пылу гонки они об этом как-то слишком часто забывают. (Это правило также важно для тех, кто участвует в гонках с гандикапом,

хотя здесь все это и не так очевидно. Яхты с одинаковым рейтингом составляют лишь небольшую часть каждого флота, и часто появляется иллюзия, что они идут в малом флоте, где важны тактические маневры.)

Во-вторых, во время движения острыми курсами не уходите от флота в сторону, чтобы оказаться в свободном от флота пространстве. В любом флоте гонщики, идущие впереди, имеют хоть капелю способность и будут действовать таким образом, чтобы выйти на благоприятную сторону. И если вы в лавировку ушли далеко в поисках свободного пространства, вам придется сделать поворот оверштаг и удалиться от благоприятной стороны, и потом вы отстанете от основного флота, как раз тогда, когда придет ожидаемый порыв ветра.

В-третьих, если вы идете в основном флоте, не суетитесь. Проще сделать поворот, когда вам кто-то закрывает ветер или идет правым галсом. Те, кто бессистемно пытается выйти на наветренную часть дистанции, избегая встреч с другими яхтами, и отказывается проходить по корме, демонстрирует поведение беспорядочно двигающегося бильярдного шара. И вряд ли такое поведение будет успешной заменой хорошо продуманной и реализованной стратегии. Конечно, есть счастливые исключения из всех правил. Например, на Золотом кубке один скромный финнист так объяснил мне, по-

чему в одной из гонок он лидировал на первом знаке. Он начал гонку на благоприятной левой стороне стартовой линии и хотел сразу же сделать поворот оверштаг и уйти на правую сторону, которая, как ему казалось, была выгодной. Но, увы, у него не было места для поворота, и ему пришлось ждать, пока, по крайней мере, 50 яхт сделают поворот, поэтому он шел правым галсом, пока последняя наветренная яхта не легла на левый галс. Как только ему удалось скрутиться, ветер зашел на несколько градусов, и он первым выскочил на знак левым галсом.

На свободное от флота пространство лучше выходить сразу после старта, особенно если сплошная стена лодок с наветренной стороны закрывает вам весь ветер. Но, когда идешь в большом флоте, как я заметил, выйти на свободное пространство практически невозможно. Когда кажется, что вы уже выбрались туда, кто-то всегда оказывается с наветренной стороны. Но если вам, в конце концов, действительно удалось выбраться на свободное пространство после неудачного старта, то вы, как правило, оказываетесь далеко позади всех. Поиски свободного пространства приведут только к тому, что вы будете плестись в конце, здесь исключение составляет только курс фордевинд. Идти в отработанном ветре примерно так же весело, как бежать за уходящим автобусом. Как ни странно, но, к счастью, если следовать заранее продуманной стратегии (хорошо продуманной, а не такой, как у нашего скромного финниста), как правило, вы выходите на достаточно выгодную позицию, и проблема свободного пространства решается сама собой.

При попутных курсах, общий принцип тот же самый, но с одной оговоркой: держаться подальше от больших скоплений яхт, особенно при слабом ветре. Много лет назад Билл Кокс познакомил меня с эффектом, который назвал снеговой щит. Скорость ветра возрастает, а затем падает у любого скопления яхт, поэтому те, кто идет «в толпе», даже те, кто идет с наветренной стороны, попадают в полосу более слабого ветра. Такой же эффект присутствует,

когда много яхт на стартовой линии и на знаке. И избежать этого пока не получается.

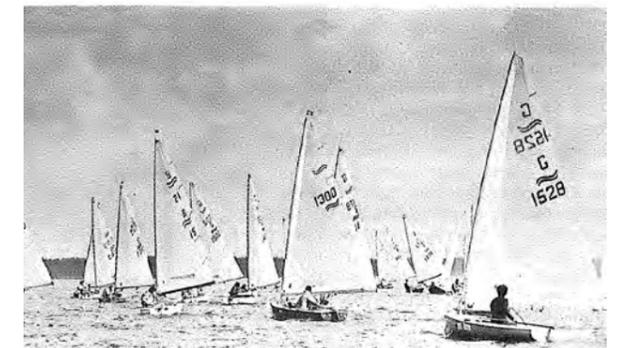
Бороться с этим легче на фордевинде, чем на бакштаге, когда отклонение от курса не так важно, хотя это и приведет к дополнительным маневрам, но один маневр перед подветренным знаком сделать быстрее, чем ползти в ветровой тени.

На бакштаге если слишком далеко уйти на ветер, то путь до знака сильно увеличится, и результат окажется хуже, чем если бы вы двигались с остальным флотом. Только при слабом ветре, когда эффект снежного щита, по-видимому, наибольший, движение таким длинным курсом, в обход остальной части флота, принесет плоды.

Старт в большом флоте также представляет определенные сложности. Место в первом ряду на стартовой линии хотя и чрезвычайно важно, но этого недостаточно, чтобы гарантировать хорошее начало. Важна также маневренность и возможность следовать своей стратегии, разработанной перед гонкой, с минимумом вмешательства со стороны остальной части флота. Гонщики, которые не привыкли стартовать в большом флоте, даже не задумываются об этом, так как в небольшом флоте эти задачи легко решаются. Например, если правая сторона более благоприятна, избегайте скопления яхт, даже если стартовать у этого конца линии выгоднее, и обеспечьте себе возможность быстрее скрутиться на левый галс после стартового сигнала. Если вы считаете, что сразу после старта ветер изменит направление, попробуйте еще до того, как прозвучит стартовый сигнал, обеспечить себе пространство с наветренной стороны для поворота, когда придет заход ветра. У любой другой яхты, которая будет находиться с подветренной стороны от вас, уже почти не будет пространства для маневра. Если левая сторона более выгодна, то постарайтесь сохранить пространство с подветренной стороны, чтобы вы смогли сделать длинный правый галс и с подветренной стороны вам никто не мешал. Если это сделать не удастся, то лучше идти как можно круче к ветру. ■



На свободное от флота пространство лучше выходить сразу после старта. Фото: Гленда Кэрролл.



На бакштаге если слишком далеко уйти на ветер, то путь до знака сильно увеличится. Фото из архива Георга Сибена.



## 5-4-3-2-1 — СТАРТ!

ПИТЕР БАРРЕТТ (Перепечатка из One-Design & Offshore Yachtsman)  
Перевод МАРИИ АБАШКИНОЙ

С<sup>т</sup>арт, как ничто другое, определяет, какие яхты будут иметь шансы на победу в гонке. Обычно хороший старт гарантирует, что на наветренном знаке вы будете в авангарде флота, конечно, если не помешают заходы ветра или плохая скорость. Обычно хороший старт — это необходимая часть победы. Обычно хорошо стартуют одни и те же гонщики. Почему?

Улучшить технику старта очень просто... здесь не требуется супер скорость или мозг, способный работать как компьютер... а только способность следовать более или менее надежному плану старта, и долгие тренировки по управлению яхтой, и еще способность чувствовать время и расстояние... плюс некая согласованность с маневрами других яхт.

Сначала нужно выбрать сторону стартовой линии, откуда вы кратчайшим путем дойдете до верхнего знака. Если вы стартуете с наветренной стороны (а здесь мы будем рассматривать только этот вид старта), то это не ближняя сторона к знаку, а сторона, которая находится ближе к знаку относительно ветра и является наветренной. Чтобы определить это, выполните одно или все действия, перечисленные дальше.

1. Поставьте свою лодку прямо против ветра в левентик на стартовой линии или ее продолжении (лучше по центру линии) и зрительно определите траверз яхты с каждой стороны — эта линия равной позиции и любая точка на этой линии расположена одинаково

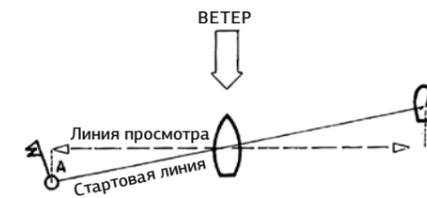
во относительно ветра. Если сравнить расстояние от одного конца линии до стартового знака и от другого конца линии до судейского судна, то одно из них будет больше другого, это и есть точное расстояние, по которому можно определить, что один конец стартовой линии выгоднее, чем другой, и находится на наветренной позиции.

2. Двигайтесь вдоль стартовой линии с расправленным гротом. Обратите внимание на то, насколько ветер наполняет парус. После этого, также, не добравшись, пройдите вдоль стартовой линии в другом направлении, и сравните, в каком случае парус лучше наполняется ветром. И выгодной будет та сторона, к которой вы направлялись, когда ветер меньше всего наполнял парус, то есть будет наветренной.

3. Возьмите компас и определите угол между стартовой линией и направлением ветра. Если он составляет 90 градусов, то линия ровная; если нет, то вы можете вычислить, какой конец линии наклонен против ветра.

После того как вы определили, какая сторона является самой выгодной, вы должны решить, следует ли вам там стартовать. Существует несколько причин, по которым лучше стартовать на небольшом расстоянии от этой выгодной позиции.

1. На старте слишком много яхт (яхт намного больше, чем пространства для них), и агрессивный (профессиональный) флот.



Конец стартовой линии у судейского катера имеет преимущество.



Линия перпендикулярна ветру. Ни один из концов стартовой линии не имеет преимущества.



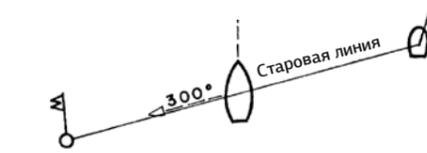
Конец у стартового знака имеет преимущество.



Установите шкоты в стопор и пройдите вдоль стартовой линии в одну сторону, а затем в другую. Та сторона имеет преимущество, в сторону которой у вас больше заполаскивает парус.



$135 - 30 = 105$  или на 15 больше, чем 90. Конец стартовой линии у знака имеет преимущество в 15 градусов.



$360 - 40 - 300 = 100$  или на 10 больше, чем 90. Конец стартовой линии у судейского судна имеет преимущество.

2. Настолько выгодная позиция у стартового знака, что невозможно выйти на него правым галсом (в этом случае можно стартовать левым галсом на небольшом расстоянии от знака).

А вот несколько причин, почему лучше не стартовать с выгодной стороны линии.

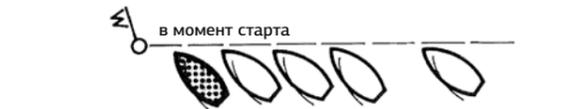
1. При заходе ветра позиция у стартового знака стала выгодной... но сразу после старта вам будет необходимо лечь на левый галс, так как фактически, если бы не осцилляция, то эта сторона стартовой линии и не являлась бы выгодной.

2. Происходящие на дистанции текущие изменения заставляют пройти все расстояние до первого знака одним галсом.

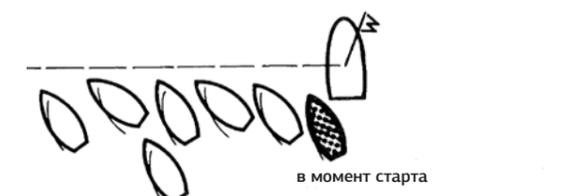
3. Из-за неожиданных заходов ветра все расстояние до первого знака приходится идти одним галсом.

4. Вы лидируете в конце серии гонок, и у вас отличная скорость, ваша задача — не быть дисквалифицированным.

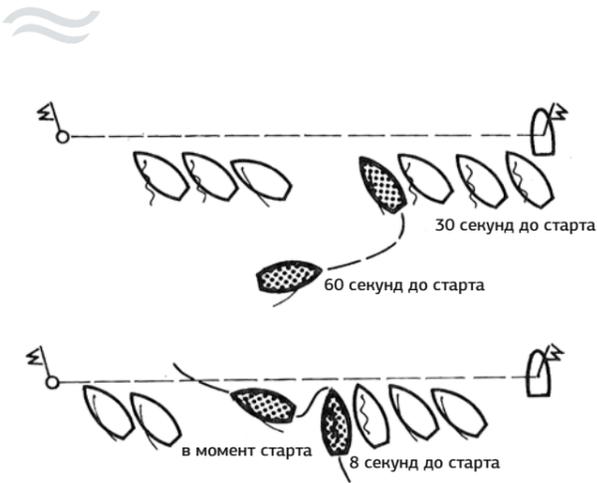
Теперь давайте рассмотрим технику старта из трех точек — стартовый знак, судейское судно и где-то посередине.



Для старта у знака за 2 минуты до старта уйдите вдоль стартовой линии за знак, затем развернитесь и пройдите так, чтобы за 30 секунд до старта оставить знак по левому борту. После этого сделайте поворот в безопасной подветренной позиции под первой яхтой на правом галсе и идите на знак так, чтобы оказаться у него в момент сигнала.



Для старта у наветренной стороны встаньте, расправив паруса, снаружи стартовой линии позади и с наветра от судейского судна. Поскольку большинство яхт, которые держат место у судейского судна, снесет, вы достаточно часто сможете найти «дырку» непосредственно у судейского судна так, чтобы стартовать непосредственно во время стартового сигнала.



Для старта посередине стартовой линии найдите пространство и поверните туда, так чтобы близко с подветренной стороны у вас не было яхт. На несколько секунд слегка приведите к ветру, заставляя наветренную лодку подвинуться вверх, затем займите пространство, которое вы создали.

### 1. Стартовый знак.

Здесь все просто. Когда до старта осталось от одной до трех минут, пройдите мимо стартового знака правым галсом. Через некоторое время сделайте поворот и идите обратно к стартовому знаку левым галсом, так чтобы пройти мимо знака приблизительно за 30 секунд до старта. Займите подветренную позицию к ближайшей к знаку яхте, стойте на месте и будьте готовы подойдите к знаку по стартовому сигналу.

В четырех случаях из пяти все пройдет гладко, как здесь и описано. На пятый раз могут начаться некоторые осложнения, которые могут быть двух видов. Если яхты находятся очень близко к стартовому знаку или двигаются к нему, вам придется повернуть в первое освободившееся пространство или лучше оставаться на левом галсе и идти до тех пор, пока не появится место. В течение многих лет, я стартовал у знака именно так, и это были неплохие старты, не так много яхт, идущих правым галсом, мне приходилось пропускать вперед, и меня еще никогда не наказывали за нарушение правил дороги на противоположных галсах (Тьфу! Тьфу! Тьфу!).

Вторая сложность возникает, когда несколько гонщиков (они почти всегда самые лучшие во флоте) применяют одну и ту же технику. Это, как правило, превращается в игру, где соперники выжидают, кто последним пройдет левым галсом мимо стартового знака и у кого будет возможность выйти к стартовой линии на подветренной стороне. Лучший совет, который я могу дать, — это ждать до последней минуты, и контролировать ход яхты (на «Финне», я могу пройти мимо знака за 10 секунд до старта, тут же развернуться и быстро уйти со старта). Затем левым галсом идти к стартовой линии. Если все правильно рассчитать, всем придется ждать, пока вы

либо не застрянете при повороте или не вырежетесь на знак.

Я в течение нескольких лет обсуждал с сотней гонщиков, как делать этот старт... но все же лишь немногие считают, что это разумно, уходить за стартовый знак за минуту до старта... Джордж Брудер, Генри Спраг, Стюарт Уокер, и некоторые другие спортсмены того же калибра. Я надеюсь, что эта статья сработает, и в следующий раз многие попытаются стартовать именно так.

### 2. Судейское судно

Еще один вариант старта, когда судейское судно является наветренным. Тут задача немного сложнее, я думаю, в первую очередь потому, что так стартуют многие гонщики. Главное здесь в том, что яхты, которые стоят или почти стоят на месте, довольно быстро дрейфуют в сторону, и нужно немного уйти в сторону, чтобы начать движение... я имею в виду то, что пространство возле судейского судна появляется буквально в последнюю минуту.

Действия ваши должны быть следующие: во-первых, лодка должна лечь на правый галс с наветренной стороны от вашего надлежащего курса и судейского судна заранее, так чтобы за две минуты вам выйти на позицию и за 20 секунд на полной скорости дойти до стартовой линии. Остановите лодку (встаньте в левентик).

Вы будете дрейфовать в сторону и вперед, и если вы разместили свою яхту правильно, вы будете медленно двигаться к судейскому судну, достигнув места за транцем судейского судна на расстоянии, имея в запасе три-четыре секунды, чтобы подобрать шкоты и начать движение.

Чем меньше флот, тем позже вы можете занять описанную позицию, и тем быстрее вы можете выйти из-под кормы судна. Помните, когда вы движетесь быстрее, вас меньше сносит, так что держитесь ближе к линии места вашего старта.

Для старта от стартового знака: пройдите мимо стартового знака за две минуты до старта, развернитесь и пройдите мимо стартового знака левым галсом за 30 секунд до старта. Сделайте поворот в безопасном подветренном положении, за первой лодкой по правому борту и выходите на знак со стартовым сигналом.

Для старта от судейского судна, встаньте в левентик, с наветренной стороны от судейского судна. Так как все яхты будут двигаться медленно, пока не разгонятся, вы зачастую увидите свободное пространство возле судейского судна в момент старта.

Но существует ряд проблем: одна из них возникает, когда яхта, находящаяся у вас с подветренной стороны заняла лучшую позицию, чем вы, и находится на расстоянии менее корпуса от судейского судна. В этом случае замедлите движение, пока эта яхта не окажется чисто впереди. При необходимости повторите эти дей-

ствия для всех яхт, которые находятся в этой позиции. Такое часто происходит, когда много яхт находятся возле наветренной точки линии старта, и вы неверно оценили скорость дрейфа до линии вашего курса. Вы можете стартовать чуть позднее. Если ваша яхта хорошо идет, то вы сможете быть третьим или четвертым на стартовой линии, а тот, кто стартовал впереди не сможет сделать поворот, пока вы этого не сделаете. (Такая техника гарантирует вам свободное для маневра пространство, цель всех стартов № 1.)

Вторая проблема — вы снова просчитались, и оказались слишком далеко на подветренной стороне от судейского судна, тем самым с наветренной стороны от вас слишком много места. Если у вас есть время и пространство, то с помощью двух быстрых поворотов вы превратите неудачный старт в блестящий. Однажды я сделал два поворота менее чем за 30 секунд.

Сначала вам будет трудно оценить, от какой точки дрейфовать к судейскому судну. Но постепенно вы будете совершенствоваться в этом, и, вероятно, будете удивлены, как часто у судейского судна появляется пространство для старта.

### 3. Старт в середине стартовой линии

Если вы не хотите, стартовать ни от стартового знака, ни от судейского судна, а именно так происходит около 10 процентов ваших стартов, так как, стартуя на концах линии, гонщики выходят на более выгодную позицию и получают свободное для маневра пространство, но у нас есть третий вид старта.

Свободное пространство и хорошая скорость имеют решающее значение на стартовой линии, так

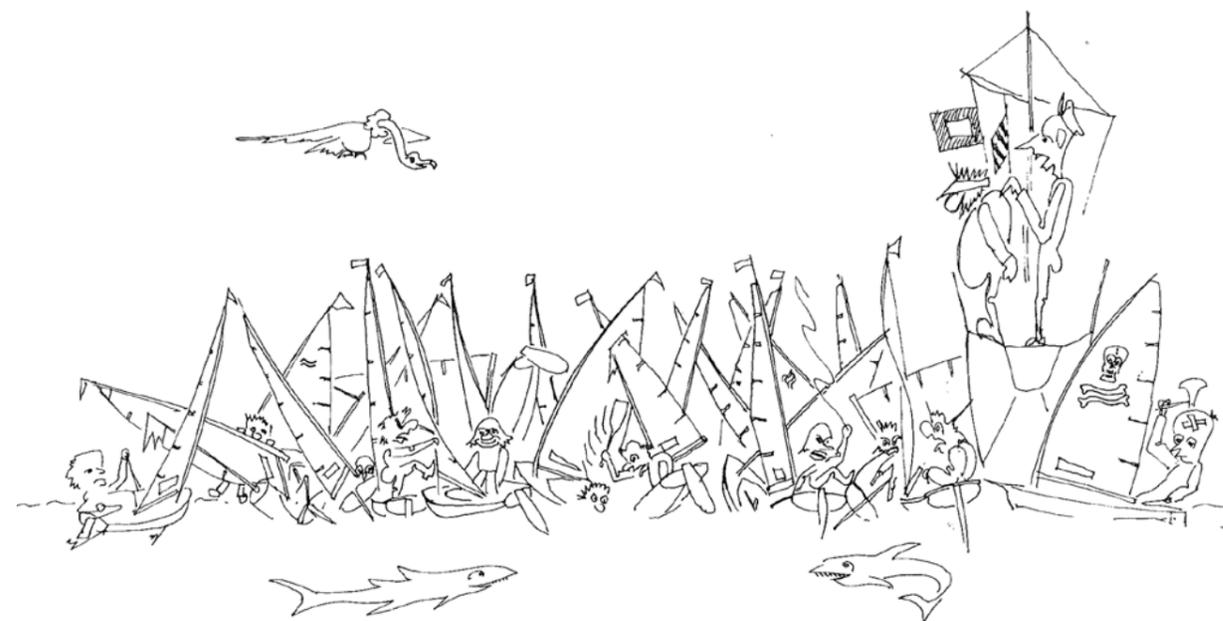
как легко получить выгодную подветренную позицию или выйти на нее, и не важно, где ты стартуешь, главное — получить пространство для маневра.

За минуту или около этого надо оставаться на левом галсе, так как именно левом галсе у вас гораздо больше свободы передвижения и выбора стартовой позиции. Когда вы видите свободное место среди яхт, лежащих на правом галсе, желательно, чтобы у них было мало возможностей выйти на ветер или под ветер, поверните туда, и у вас появляется свободное пространство справа по борту. Следуйте стандартной технике — держитесь ближе к яхте, расположенной с наветренной стороны, и несколько раз (медленно) приведите, чтобы очистить место с подветренной стороны, где вы сможете набрать скорость и свободное пространство в течение последних двух-трех секунд перед стартом. Не позволяйте лодкам по обе стороны опередить вас... это может иметь катастрофические последствия.

Помните, что в середине стартовая линия часто «провисает». И если вы отметили какой-то объект на берегу, это поможет вам оценить, насколько близко вы подошли к стартовой линии.

Главное, что нужно помнить, — вы никогда не научитесь хорошо стартовать, пока не попробуете. Не бойтесь стартовать на концах стартовой линии, не бойтесь потеряться в толпе. Тренируйтесь в управлении яхтой, используя спасательные жилеты, которые плавают в воде, или буи и знаки, — и используйте каждую гонку для тренировки стартов. ■

Я же говорил тебе, что стартовую линию надо было делать длинее...





## ОБМЕР ФОРМЫ КОРПУСА

IFA, 2011 / Перевод СЕРГЕЯ АНТИПОВА

Для определения формы корпуса необходимо использовать специальное оборудование — обмерный стапель или обмерную рейку для того, чтобы проконтролировать и разметить обмерные линии корпуса.

### 1. Обмер корпуса с помощью стапеля

На странице 18 «Правил класса «Финн» в разделе D на рисунке изображена схема обмерного стапеля и расположение корпуса в стапеле.

Обмер начинается с размещения корпуса на стапеле килем вверх. Стапель должен включать в себя горизонтальную раму, показывающую расстояния в горизонтальной плоскости от исходной точки обмера корпуса (ИТОК) до обмерных сечений и из вертикальной рамы, провешивающей базовую линию над килем. Такая конструкция допускает позиционирование корпуса на требуемых расстояниях от базовой линии в обмерном сечении 0 и обмерном сечении 8.

Лодка должна быть жестко раскреплена килем вверх на горизонтальной раме таким образом, чтобы базовая линия проходила на высоте  $X + 201$  мм

над ИТОК и на высоте  $X + 52$  мм над точкой кия, лежащей на 4000 мм в нос от ИТОК вдоль базовой линии. При этом величина  $X$  является константой для данного стапеля. Наиболее удобно, чтобы продольная рейка, провешивающая базовую линию, располагалась горизонтально. Хотя идеология обмера требует лишь сохранения прямых углов между элементами стапеля и корпусом, горизонтальное расположение рейки допускает маркировку большого числа точек с помощью жидкостного уровня.

Конструкция стапеля должна включать несколько поперечных горизонтальных балок, расположенных, как минимум, в обмерных сечениях 1, 2, 4, 6, 8 (или на расстояниях 500, 1000, 2000, 4000 мм по горизонтали от ИТОК). Они совместно с вертикальными стойками на горизонтальной рейке предназначены для маркировки плоскостей размещения шаблонов и обмера кокпита.

Применение обмерного стапеля на главных чемпионатах и олимпийских регатах имеет некоторые неудобства. Так, транспортировка прецизионного стапеля, который должен обладать требуемой жесткостью, является непростой процедурой. Изготовление всякий раз нового стапеля для каждой регаты

долго и дорого. Вместо стапеля можно использовать систему с обмерной рейкой.

### 2. Обмер корпуса с использованием обмерной рейки («Продольный брус»).

**Инструменты:** набор сертифицированных шаблонов «Финна», продольный брус, уровень (водяной или лазерный), шаблон для маркировки линии борта, малый угольник, угольник с большой полкой (в случае, если продольный брус не оснащен откидной полкой (рейсшиной)), линейка 30 см, прямолинейный деревянный брусок длиной 160 см, пластилин, 4 деревянных клина 1–10 мм для закрепления шаблонов по месту, малярный скотч 15 мм, карандаш и маркер, параллелограммный автодомкрат, 2 козелка высотой около 50 см.

«Продольный брус» (Strongback) представляет собой экструдированный, пустотелый, алюминиевый прямоугольный профиль длиной около 4700 мм, сечением 100 x 18 мм и толщиной стенки 2,5 мм, например 6063-T6 (EN-AW-6063) SAPA профиль №910–2041. Возможно изготовление разъемного «Продольного бруса» из трех частей. В таком виде его можно перевозить автомобильным и авиационным транспортом.

На одной стороне «Продольного бруса» должны быть отмаркированы линии, соответствующие ИТОК, обмерным сечениям 1, 2, 4, 6, 8 линии кия и номинальная длина корпуса 4495 мм. Для закрепления бруса над корпусом используются две подставки высотой 201 мм (обмерное сечение 0, ИТОК) и 52 мм (обмерное сечение 8). При этом ИТОК должна лежать на продолжении маркированной боковой линии ИТОК бруса, боковая поверхность бруса должна лежать в диаметральной плоскости корпуса, нижняя грань бруса должна совпасть с базовой линией корпуса (смотри чертежи и фото). Подставки и способ их крепления к «Продольному брусу» и корпусу должны устойчиво держать его в вертикальном положении с тем, чтобы была возможность маркировки обмерных меток на корпусе.

Один из возможных способов раскрепления «Продольного бруса» изображен на рис. 1–3.

В данном случае использованы вакуумный присос и малярный скотч.

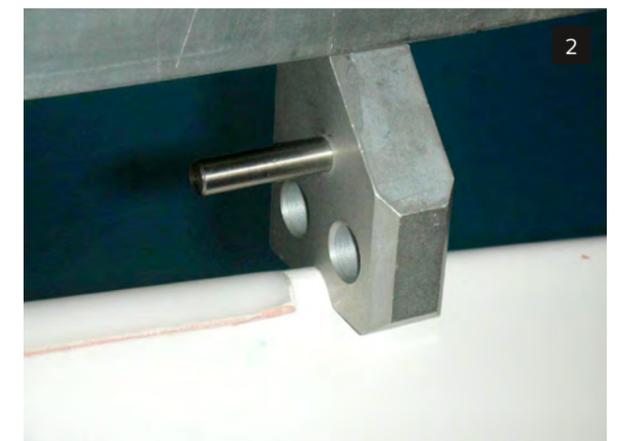
Перед обмером лодка вместе с «продольным брусом» выставляется по горизонту, опираясь на два козелка под обрезом кокпита и параллелограммный автодомкрат под форштевнем. Используется жидкостный или лазерный уровень. Верхний край «продольного бруса» должен быть горизонтален.

### 3. Нанесение маркировки обмерных сечений и процесс обмера.

Наносим маркировку обмерных сечений на киль, используя маркировочные линии на «продольном брусе» (рис. 4).

Измеряем расстояния от базовой линии, представленной нижним краем «Продольного бруса», до кия в точках обмерных сечений.

Контролируем вертикальность транца, используя угольник или пузырьковый уровень. Максимальное расстояние поверхности транца от плоскости ИТОК (обмерное сечение 0) согласно Правилу D.9.1 не более 5 мм. Запишите это расстояние поверхности транца от сечения 0 с тем, чтобы учесть его при контроле расстояния передней кромки пера руля от обмерного сечения 0 (рис. 5).





Используя металлический угольник с длинной полкой, а лучше прецизионную откидную линейку (рейсшину) и отвес наносим точки обмерных сечений на линию борта в соответствии с боковой маркировкой «продольного бруса». Данные точки используются для выставки шаблонов корпуса и последующего обмера кокпита.

Теперь можно измерить полную длину корпуса относительно ИТОК (сечение 0) (рис. 6–7).

Рекомендуется использовать шаблон, аналогичный шаблону для маркировки линии борта на палубе.

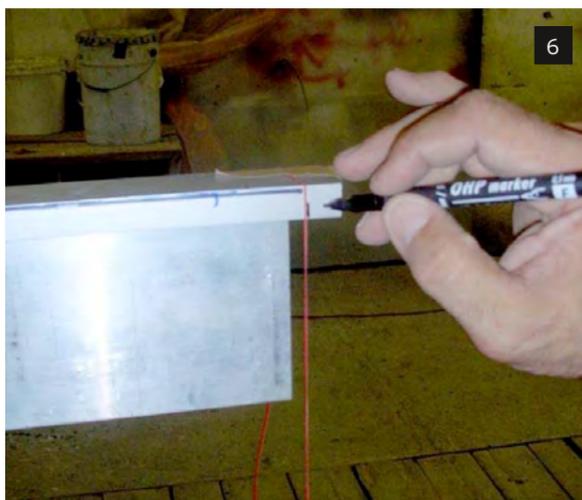
Установите шаблон по месту, используя липкую ленту или пластилин. С помощью отвеса нанесите отметку «горизонтальное расстояние от форштевня до «сечения 0» + 50 мм» (для этого конкретного шаблона) на верхнюю грань «Продольного бруса» и измерьте рулеткой. Реальная длина лодки на 50 мм короче.

Теперь снимите «продольный брус».

Нанесите расчетное положение точки приложения заднего края шаблона контроля профиля форштевня согласно Правилу D.9.1, страница 26 (в оригинале ошибочно указана страница 24).

Промерьте зазор между профилем форштевня (с внешней стороны накладки на форштевень) и шаблоном, используя линейку. Замерьте положение линии борта относительно марок на шаблоне.

Теперь, нанесенные метки обмерных сечений используются для установки шаблонов корпуса. В плоскости этих шаблонов промеряются зазоры между шаблоном и поверхностью обшивки корпуса. Используйте клинья для позиционирования и удержания шаблонов относительно поверхности корпуса. Здесь можно использовать пластилин. Замерьте зазоры линейкой. Допускается некоторая подгонка положения клиньев



для правильной установки шаблона, с тем, чтобы линия борта лежала в поле допуска, а зазор не превышал 10 мм. Смотри рисунок из раздела D.9.1 — «Обмер формы корпуса по шаблонам», страница 26 (в оригинале ошибочно указана страница 24). «Правил класса «Финн».

По всему корпусу должна выдерживаться плавность обводов и отсутствие вмятин согласно Правилу D.3.2 (f). Особое внимание обратите на возможные продольные вмятины возле обмерного сечения 1 на линии киля. От сечения 0 до сечения 6 вмятины на корпусе запрещены. От сечения 6 до форштевня вмятины в плоскости сечений запрещены. Допускаются небольшие искажения формы вследствие полимеризации пластиковых корпусов.

Допускается, как вариант, накладка на киль от сечения 0 до переднего края швертового колодца. В нос от швертового колодца накладки на форштевень и киль обязательны. Между сечениями 0 и 8 накладки, если установлены, должны выполняться отдельно от корпуса. Передняя накладка на киль может иметь вертикальный скос на длине 25 мм от передней щели швертового колодца.

Замерьте расстояние от оси вращения шверта до нижней поверхности киля, перемещение оси вращения шверта вперед-назад и ширину швертового колодца. Проконтролируйте расстояние от исходной точки обмера корпуса до задней кромки частично или полностью опущенного шверта, измеренное вдоль обшивки корпуса согласно E.2.5 (b).

#### 4. Форма палубы и кокпита

Установите лодку на ровный киль согласно правилу D.4. Нанесите положение обмерных сечений 2, 3, 4,

5 и нанесите положение обмерных сечений на пайол кокпита, используя прямую лату и жидкостной уровень. Метод обмера минимальных и максимальных размеров кокпита показан на D.4. На рисунке показано как промеряются предельные размерения кокпита в случае, если карлингс, переборка или волнорез являются наклонными поверхностями на окончаниях кокпита. Наклонная кормовая переборка по правилу D.9.1 имеет ограничение на уровне пайола, которое промеряется на высоте 30 мм над уровнем пайола. Что касается ограничений, определяемых в D.9.1 и D.4, то они требуют, чтобы панели, определяемые вышеупомянутыми правилами, лежали в зонах между обмерными сечениями вдоль воображаемых прямых линий, соединяющих допускаемые пределы в точках обмера. Отверстия в палубе, закрытые кусками пластика, запрещены. Разрешаются детали из дерева или другого материала, закрепленные на палубе, облегчающие открывание (например, удлинители открена). Их можно считать дельными вещами в том случае, если они установлены на шурупах или болтах. Запрещается их приклеивание, так как в этом случае они становятся частью палубы.

Замерьте положение высшей точки палубы в диаметральной плоскости над линией борта в сечении 0 согласно рисунку D.4 и D.9.1. Отклонение точек палубы в диаметральной плоскости на прямой от форштевня до сечения 0 следует выполнить согласно рисунку D.4 (страница 22 «Правил класса»). Проконтролируйте: размеры бимса и швертового колодца согласно рисунку D.3.2 и D.9.1, расстояние от шпора мачты до нижней поверхности киля, как показано на рисунке со страницы 28 «Правил класса». ■

## ОБМЕР ПАРУСА

IFA, 2010 / Перевод СЕРГЕЯ АНТИПОВА

Данная статья дает представление и детальные рекомендации по подготовке оснастки и инструментов, а также — методику проведения контрольного обмера парусов в условиях массовых соревнований. Этот материал будет полезен как мерителям, так и спортсменам, чтобы лучше понимать — как контролировать параметры так, чтобы яхта оставалась в классе.

#### Инструменты

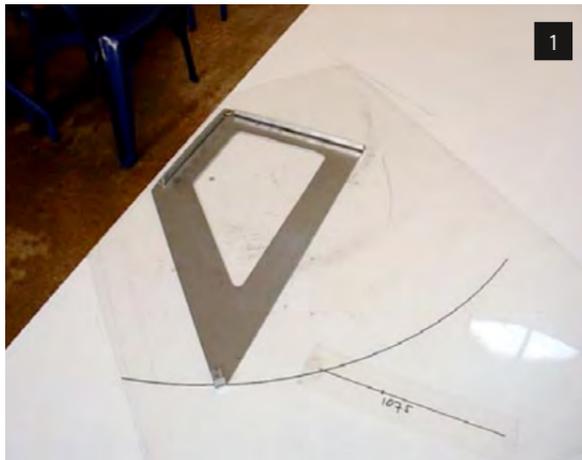
— Стол для обмера паруса. Размер столешницы: 200 x 600 см, удобная высота — 70 см.

Поверхность столешницы должна допускать нанесение карандашных линий непосредственно на стол или допускать наклейку малярного скотча для этой же цели. Иногда, вместо этого полезно наложение прозрачной майларовой пленки с нанесенными линиями<sup>1</sup>. Каждая парусная верфь имеет здесь свои предпочтения.

- Шаблон для фалового угла паруса (см. рис. 1–2).
- Линейка на 1000 мм.
- Рулетка минимум на 7 м.

Прозрачный майларовый шаблон с нанесенной дугой окружности протяженностью 90 градусов,

<sup>1</sup> Возможно, также, использование чертежной пленки толщиной 100 микрон <http://www.graphitech.ru/xerox/paper/WidePaper/XeroxDrawingFilm/> (Прим. пер.).



с радиусом 425 мм и отверстием 5 мм в центре этой окружности.

#### Подготовка стола

Нанесите разметочные линии на стол (верхние точки задней шкаторины на расстояниях соответственно 425, 1500 и 3000 мм от точки фалового угла, верхние ширины в верхних точках задней шкаторины на уровнях 1500 и 3000 мм). Скрепите майларовый шаблон и шаблон для фалового угла паруса винтом, пропущенным через их центровые отверстия. Не затягивайте винт втугую с тем, чтобы обеспечить вращение фалового угла и фаловой дощечки паруса.

#### Процесс обмера

Разложите парус на столе, совместив его фаловый угол с шаблоном (см. рис. 2). Шаблон позволяет проконтролировать ширину фаловой дощечки, высоту фаловой дощечки и высоту первичного усиления, положение задней точки фалового угла и расстояние 425 мм от верхней точки фалового угла до пересечения с передней шкаториной.

Данный шаблон с осью вращения, проходящей через верхнюю точку фалового угла, допускает разворот фаловой дощечки в плоскости стола с тем, чтобы убрать складки задней шкаторины и нанести маркировку верхних точек задней шкаторины 1500 и 3000 мм, а также обеспечивает промер расстояний от верхней точки фалового угла до точки шкотового угла.

Промеряйте размеры фалового угла и расстояние от верхней точки фалового угла до точки шкотового угла (рис. 3), совместив верхнюю точку фалового угла с центром винта (рис. 4).

Нанесите маркировку верхних точек задней шкаторины на ткань шкаторины (см. рис. 5). Промерьте верхние ширины. Проконтролируйте наличие вогнутостей на задней шкаторине и усилениях паруса.

Для промера лат удобно использовать узенькую лату с нанесенной маркировкой ее длины. Совершенно не требуется вынимать латы из латкарманов при измерении как их длин, так и длины задней шкаторины.

Промерьте размеры латкарманов и углов паруса.

В том случае, когда на парусе выполнен прямой шов по передней шкаторине вплотную к ликтросу, измерение охватов и ширин вызывает некоторые затруднения. Впрочем, многие парусные мастера не выполняют этот шов. Вследствие морщинок по передней шкаторине, ликтрос укорачивается, а верхние ширины могут удлиняться. Для надежности промеров переднюю шкаторину следует вытянуть и убрать морщинистость. Эта процедура требует некоторого практического навыка. ■

## КОНТРОЛЬНЫЙ ОБМЕР РАНГОУТА В УСЛОВИЯХ СОРЕВНОВАНИЙ

IFA, 2010 / Перевод СЕРГЕЯ АНТИПОВА

Данная статья дает представление и детальные рекомендации по тому, как подготовить необходимые оснастку и инструменты, и методику проведения контрольного обмера большого числа рангоута в условиях массовых соревнований. Этот материал будет полезен как мерителям, так и спортсменам, чтобы лучше понимать, как контролировать параметры так, чтобы яхта оставалась в классе.

#### Инструменты и шаблоны

- Стол для обмера, 30 x 700 см и высотой 70 см. Столешница должна позволять нанесение разметочных линий, использование крепежных винтов и двухстороннего скотча для фиксации шаблонов.
- Шаблон крепления шпора и опор для линии задней кромки (ЛЗК) (F.2.1 (d)) — деревянные бруски или отрезки из алюминиевого уголка высотой 60 мм по крайней мере. Должны крепиться к столешнице винтами.
- Шаблон для фиксации отверстия вилки крепления гика для контроля расстояния от центра отверстия до шпора (F.2.6) и ЛЗК (F.2.6). Прочный шнур (тетива) длиной 7 м.

- Шаблон для фиксации отверстия под болт гика для контроля расстояния от центра отверстия до внешней точки (F.3.4), (F.3.5).
- Клиновидная опора с минимальной высотой 80 мм для подкладывания под мачту на расстоянии 2400 мм от шпора (шпор при этом не должен касаться столешницы) для контроля высоты центра тяжести (ЦТ) над шпором (F.2.7).
- Стальные шаблоны проходного типа (П-образные) для контроля продольных сечений рангоутного дерева в диаметральной плоскости с ширинами 100, 95, 85, 75, 65, 55 мм и глубиной 50 мм.
- Цифровой штангенциркуль для поперечных промеров.
- Весы с верхним пределом 15 кг и ценой деления 20 г. Платформенного или безменного (подвесного) типа.

#### Подготовка стола

Выберите на столешнице «кромку мерителя». Нанесите на столешницу ЛЗК на расстоянии примерно 120 мм от кромки мерителя, используя тетиву.

Нанесите линии поперек ЛЗК (и столешницы) следующим образом:

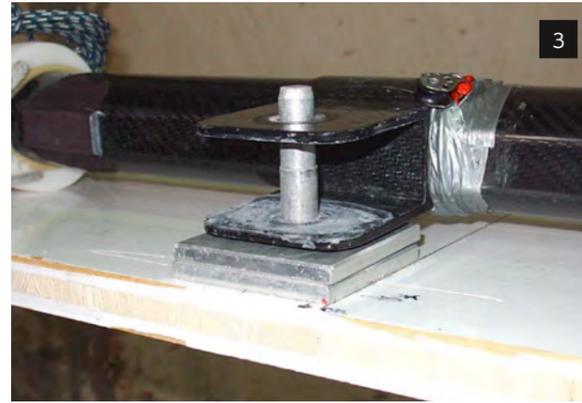
- линия шпора на расстоянии примерно 100 мм от левого края столешницы. Эта линия будет базой для вертикальных промеров;
- 820 мм от базы, линия центра отверстия вилки крепления гика;
- 2060 мм, 2400 мм, 2560 мм, 3560 мм, 4560 мм, 5560 мм (продольные сечения рангоутного дерева в диаметральной плоскости).

**Продольные сечения рангоутного дерева в диаметральной плоскости и линия верхней точки мачты (F.2.6 (d)).**

Установите шаблон крепления шпора и опоры ЛЗК на расстояниях примерно 1600 и 2600 мм от линии шпора вдоль «кромки мерителя» столешницы (см. рис. 1 и 2).

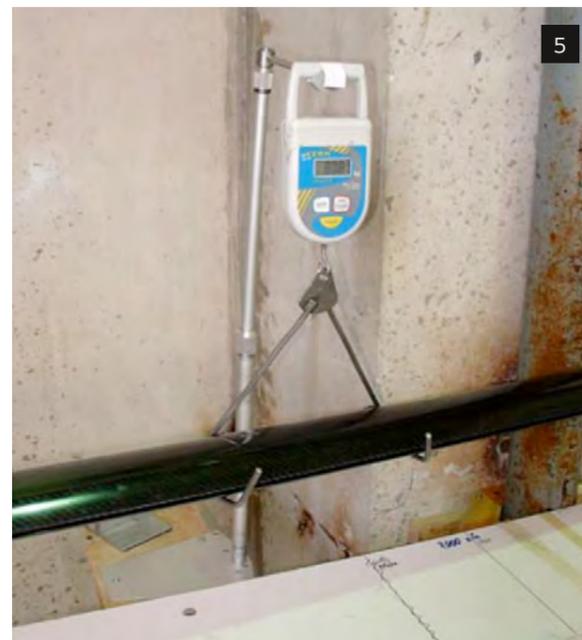


Установите шаблон для отверстия вилки крепления гика (рис. 3) для контроля положения отверстия согласно F.2.6.



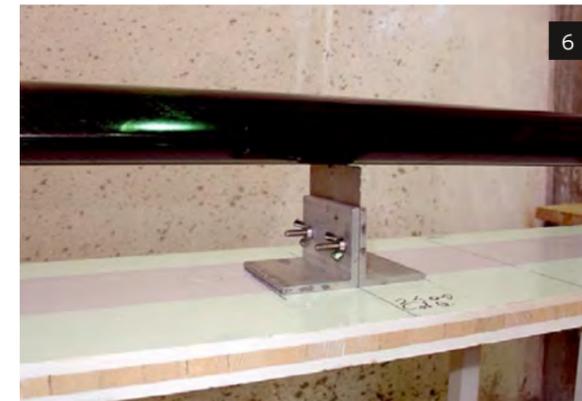
Закрепите шаблон отверстия под болт гика (см. рис. 4) вблизи от линии верхней точки мачты и прочертите линию внешней точки гика на расстоянии 3230 мм к левому краю столешницы (к шпору) от центра этого шаблона.

Установите весы на специальном кронштейне на другой стороне стола напротив ЦТ мачты (см. рис. 5).



**Рекомендуемый порядок действий**

Поместите мачту на столе так, чтобы: фал был в обмерном состоянии (F.2.7), шпор был возле шаблона крепления шпора, вилка гика смотрела на мерителя.



Взвесьте мачту (см. рис. 5) и проконтролируйте высоту ЦТ относительно шпора, используя клиновую опору (рис. 6).

Зафиксируйте мачту на опорах ЛЗК и шаблоне крепления шпора (см. рис. 2). Проконтролируйте положение отверстия вилки крепления гика (рис. 7), высоту Верхней ограничивающей точки мачты, стопор гротафала или стопор для паруса<sup>1</sup>.

Проконтролируйте продольные сечения рангоутного дерева в диаметральной плоскости, используя П-образные шаблоны (рис. 8). Промерьте поперечные размеры, если требуется.

Положите гик на стол, зафиксировав отверстие под болт на шаблоне (рис. 7).

Проконтролируйте расстояние от центра отверстия до верхней грани гика. Проконтролируйте положение стопора галсового угла и положение внешней точки относительно соответствующей линии (рис. 4). ■



<sup>1</sup> В английском оригинале ниже этого текста неправильно вставлена фотография гика. Дело в том, что во фразе: «Check the position of the fork fitting hole» слово «fork» однозначно относится только к мачте, но не к гикку. (Прим. пер.)

# КОНТАКТЫ

## МОО «АССОЦИАЦИЯ ЯХТ КЛАССА ФИНН»

Президент, национальный секретарь

**Кравченко Василий**

✉ finn@moscow-finnclass.ru

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

Исполнительный директор

**Кравченко Александр**

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

Вице-президент

**Петрига Михаил**

✉ bayliner@mail.ru ☎ +7 (495) 773-31-03

## МЕРИТЕЛИ КЛАССА «ФИНН»

**Буркалов Владимир**, меритель ВФПС, международный меритель класса «Финн»  
✉ burkalov@yandex.ru,  
☎ +7 (903) 092-48-87

**Кравченко Василий**, меритель ВФПС, международный меритель класса «Финн»  
✉ finn@moscow-finnclass.ru  
☎ +7 (499) 641-00-55  
моб.: +7 (925) 864-36-20

## РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ

### Адлер

Байдаков Валерий,

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

### Великий Новгород

Стаценко Владимир, ☎ +7 (951) 723-39-65

### Владивосток

Заковоротный Валерий

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

### Геленджик

Олейников Петр

✉ lasergxd@mail.ru ☎ +7 (961) 519-98-66

### Краснодар

Сорокин Виктор

☎ +7 (928) 240-56-17

### Красноярск

Ударцев Владимир

✉ udarce@mail.ru ☎ +7 (902) 991-98-86

### Москва, Московская область

Кравченко Александр

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

### Нижний Новгород

Косарев Сергей

✉ kreml500@rambler.ru ☎ +7 (920) 008-59-09

### Новосибирск

Чухров Леонид

✉ paralux@mail.ru ☎ +7 (913) 912-37-34

### Рыбинск

Воейков Владимир

☎ +7 (910) 665-21-98

### Санкт-Петербург

Котляров Роман

✉ kotlyarovr@mail.ru ☎ +7 (981) 726-09-15

### Саратов

Терешкин Дмитрий

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

### Севастополь

Борисов Алексей

✉ lelikukr21@mail.ru ☎ +7 (978) 748-47-84

### Сочи

Алексеев Валерий

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

### Самарская область, Тольятти

Петров Дмитрий

✉ dap\_73@mail.ru ☎ +7 (962) 611-12-85

### Ростовская область, Таганрог

Фролов Игорь

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

### Челябинск

Быков Михаил

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

### Шексна

Кульков Олег

☎ +7 (921) 231-33-82

### Ярославль

Терпигорьев Сергей

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

# РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ ЯХТ КЛАССА «ФИНН»



Авдеев Юрий	18 ноября 1974 г.	Буркалов Владимир	17 октября 1955 г.
Акулиничев Сергей	31 декабря 1994 г.	Бутенко Владимир	19 февраля 1962 г.
Александров Алексей	1963 г.	Буякас Вячеслав	10 октября 1964 г.
Алексеев Валерий	4 апреля 1951 г.	Быков Михаил	21 июня 1961 г.
Алферов Борис	6 июня 1964 г.	Ванин Сергей	4 декабря 1957 г.
Апухтин Михаил	31 марта 1964 г.	Васильев Александр	1996 г.
Аскарлов Вячеслав	1958 г.	Вертохвостов Евгений	29 мая 1967 г.
Асташев Андрей	6 апреля 1963 г.	Владимиров Илья	1 апреля 1966 г.
Асташев Юрий	6 апреля 1963 г.	Воейков Владимир	10 февраля 1958 г.
Ахраменко Дмитрий	5 июня 1970 г.	Воловик Вадим	1993 г.
Байдаков Валерий	18 апреля 1976 г.	Воловик Дмитрий	16 апреля 1969 г.
Бананев Антон	24 февраля 1979 г.	Володин Владимир	15 августа 1976 г.
Балашов Андрей	22 марта 1946 г.	Волошин Андрей	16 июля 1965 г.
Банько Александр	21 апреля 1966 г.	Воробьев Юрий	2 февраля 1959 г.
Барановский Василий	10 апреля 1968 г.	Воронцов Илья	23 апреля 1985 г.
Барцев Виктор	26 января 1974 г.	Воцеников Анатолий	10 мая 1964 г.
Безменов Василий	18 августа 1971 г.	Галанцев Владимир	1952 г.
Безменов Глеб	1995 г.	Ганженко Алексей	26 мая 1974 г.
Беспутин Константин	11 июня 1987 г.	Гобельков Михаил	24 октября 1968 г.
Билль Андрей	20 июля 1960 г.	Горбачев Владимир	25 ноября 1947 г.
Бирюков Михаил	1985 г.	Гореликов Петр	16 декабря 1931 г.
Бобров Николай	1996 г.	Грамотчиков Георгий	28 июля 1995 г.
Богданов Вадим	16 февраля 1964 г.	Григорин-Рябов Александр	9 ноября 1961 г.
Боев Леонид	1975 г.	Гришунин Александр	3 ноября 1988 г.
Болотин Сергей	1954 г.	Гусенко Валерий	11 августа 1946 г.
Бондаренко Дмитрий	20 апреля 1978 г.	Гусенко Андрей	11 марта 1988 г.
Борисов Алексей	1 июня 1983 г.	Данилов Валентин	1 сентября 1936 г.
Боровяк Алексей	5 ноября 1958 г.	Дегтярев Юрий	13 июня 1937 г.
Бородулин Андрей	1993 г.	Деникаев Феликс	10 апреля 1962 г.
Будников Борис	16 февраля 1942 г.	Денисенко Илья	7 сентября 1965 г.
Бундюк Валерий	16 сентября 1960 г.	Джура Евгений	21 марта 1973 г.

Дубенко Анатолий	18 февраля 1968 г.
Дюбин Андрей	4 августа 1974 г.
Елисеев Александр	14 августа 1991 г.
Елисеев Вадим	27 июля 1967 г.
Елфимов Евгений	2 октября 1980 г.
Елчшев Сергей	27 ноября 1981 г.
Епифанов Олег	1969 г.
Ермилов Владимир	24 июля 1953 г.
Животовский Алексей	17 июня 1981 г.
Жилов Алексей	20 октября 1976 г.
Заботин Иван	1991 г.
Заботин Сергей	6 марта 1956 г.
Заботина Маргарита	29 сентября 1955 г.
Заковоротный Валерий	26 июня 1945 г.
Зворыгин Анатолий	1987 г.
Зворыгин Валерий	1964 г.
Зыкова Элина	1962 г.
Иванов Евгений	20 августа 1957 г.
Иванов Сергей	1974 г.
Изместьев Иван	13 июля 1989 г.
Исаев Афанасий	1978 г.
Исаева Марта	10 марта 1937 г.
Истомин Евгений	20 июля 1950 г.
Ищюк Александр	1956 г.
Калганов Артем	15 декабря 1993 г.
Калмыков Евгений	1 мая 1965 г.
Каптюхин Тимофей	1 января 1992 г.
Каралюс Донатас	27 апреля 1979 г.
Карпак Денис	18 июля 1986 г.
Карпак Игорь	04 августа 1961 г.
Касатов Александр	4 марта 1962 г.
Качин Дмитрий	9 мая 1971 г.
Кистанов Аркадий	4 апреля 1994 г.
Клейко Максим	1964 г.
Ключников Денис	10 августа 1971 г.
Кляйман Леонид	19 октября 1963 г.
Кляцкин Константин	31 августа 1965 г.
Ковалев Николай	26 ноября 1952 г.
Коваленко Сергей	23 сентября 1961 г.
Коваленко Владимир	24 мая 1983 г.
Козлов Виктор	28 сентября 1934 г.
Комаров Павел	14 апреля 1971 г.

Комиссаров Сергей	3 декабря 1987 г.
Копылов Роман	20 января 1966 г.
Корчагин Михаил	11 октября 1964 г.
Коршиков Анатолий	21 января 1993 г.
Корячкин Николай	8 мая 1956 г.
Котляров Артур	28 апреля 1996 г.
Котляров Денис	27 июля 1995 г.
Котляров Роман	17 ноября 1972 г.
Кравченко Александр	16 марта 1976 г.
Кравченко Василий	20 октября 1972 г.
Крупенин Валерий	17 августа 1982 г.
Крутских Владимир	24 апреля 1973 г.
Кубран Алексей	13 января 1966 г.
Куваев Виталий	30 января 1996 г.
Кудрицкий Анатолий	25 августа 1975 г.
Кузнецов Юрий	10 декабря 1970 г.
Кульнов Олег	1 марта 1967 г.
Кулюкин Александр	9 февраля 1973 г.
Кухтенков Евгений	13 мая 1978 г.
Лактионов Николай	25 декабря 1986 г.
Ланский Никита	1973 г.
Ларин Юрий	17 апреля 1942 г.
Ларионов Егор	4 января 1989 г.
Лаухтин Александр	19 января 1971 г.
Лаухтин Владимир	28 июня 1946 г.
Лашук Константин	6 сентября 1987 г.
Лузан Кирилл	29 сентября 1995 г.
Макаров Александр	1960 г.
Макозинов Александр	15 июня 1964 г.
Максимов Виктор	28 июня 1956 г.
Малетин Игорь	25 марта 1950 г.
Маликов Александр	8 марта 1974 г.
Мальшев Дмитрий	5 сентября 1968 г.
Малюта Сергей	16 ноября 1976 г.
Манкин Валентин	19 августа 1938 г.
Марук Александр	27 декабря 1970 г.
Марчевский Алексей	25 декабря 1968 г.
Маханек Ян	5 января 1967 г.
Мельников Кирилл	17 февраля 1995 г.
Меркулова Наталия	3 августа 1966 г.
Механиков Вадим	16 июля 1965 г.
Молчанов Виталий	1977 г.

Москалев Алексей	1997 г.
Наймушин Алексей	14 июня 1965 г.
Николаев Александр	1 апреля 1958 г.
Новиков Александр	20 мая 1965 г.
Новиков Олег	1963 г.
Орешкин Станислав	6 марта 1952 г.
Павлов Владимир	5 марта 1952 г.
Пашинский Сергей	22 января 1970 г.
Пенин Максим	1998 г.
Петрига Михаил	14 апреля 1957 г.
Петров Алексей	2 декабря 1986 г.
Петров Дмитрий	17 ноября 1973 г.
Пильгунов Виктор	11 октября 1993 г.
Половинкин Юрий	19 июня 1949 г.
Полонский Тимур	5 апреля 1985 г.
Поляков Николай	14 июня 1951 г.
Попов Сергей	3 марта 1965 г.
Потапов Виктор	29 марта 1947 г.
Потапов Виктор	3 июня 1993 г.
Потапов Иван	26 сентября 1998 г.
Потапов Яков	6 ноября 1973 г.
Прибылов Вадим	28 января 1946 г.
Разувалов Борис	24 декабря 1972 г.
Разумов Сергей	20 мая 1955 г.
Рей Сергей	7 мая 1969 г.
Родыгин Сергей	22 марта 1959 г.
Рожнов Виталий	27 февраля 1985 г.
Рожнов Денис	1985 г.
Рожнов Игорь	2 апреля 1975 г.
Садчиков Антон	23 марта 1989 г.
Селиванов Алексей	19 сентября 1987 г.
Селиванов Павел	3 июля 1995 г.
Семерханов Максим	1 августа 1975 г.
Сивенков Вячеслав	1 июля 1991 г.
Симакин Алексей	4 марта 1969 г.
Синицын Александр	3 апреля 1984 г.
Скозобцев Георгий	21 мая 1991 г.
Скорняков Эдуард	16 октября 1980 г.
Слободов Глеб	10 июля 1986 г.
Слободов Евгений	30 мая 1956 г.
Солёный Владимир	5 апреля 1991 г.
Сомов Сергей	24 апреля 1966 г.

Сорокин Виктор	16 августа 1959 г.
Стаценко Владимир	18 августа 1984 г.
Степанов Сергей	17 ноября 1973 г.
Стелушин Антон	1989 г.
Терешкин Дмитрий	14 мая 1973 г.
Терпигорев Егор	30 мая 1990 г.
Токовой Юрий	10 марта 1964 г.
Тутук Александр	14 октября 1982 г.
Ударцев Владимир	27 августа 1968 г.
Филлипов Виктор	11 декабря 1991 г.
Форсов Анатолий	1948 г.
Фотев Александр	5 марта 1970 г.
Фролов Игорь	26 мая 1965 г.
Хайду Балаш	27 мая 1975 г.
Харитонов Денис	13 декабря 1965 г.
Харитонов Николай	5 февраля 1995 г.
Ходыкин Роман	27 августа 1977 г.
Хоперский Олег	26 мая 1959 г.
Хорошилов Игорь	26 января 1962 г.
Христофоров Антон	24 мая 1992 г.
Худяков Олег	21 октября 1970 г.
Цветков Вадим	20 декабря 1991 г.
Чариков Алексей	31 января 1947 г.
Чернов Евгений	31 января 1974 г.
Черных Сергей	26 марта 1958 г.
Чернятович Светлана	7 сентября 1987 г.
Чирилло Ланфранко	30 мая 1959 г.
Чирков Аркадий	3 апреля 1958 г.
Чухров Леонид	30 июля 1960 г.
Чучелов Александр	26 апреля 1936 г.
Шавло Вячеслав	11 февраля 1963 г.
Шайдуно Георгий	6 августа 1962 г.
Шарашкин Юрий	22 сентября 1932 г.
Шевченко Алексей	1997 г.
Шевченко Валерий	22 июня 1972 г.
Шнырь Лев	21 мая 1974 г.
Шутовский Александр	13 апреля 1958 г.
Щербанов Сергей	1987 г.
Яковин Сергей	3 мая 1971 г.
Яницкий Андрей	4 октября 1991 г.
Яцкевич Алексей	25 мая 1967 г.
Яцкевич Сергей	1959 г.
Яцун Михаил	1998 г.

# ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ OPEN RUSSIAN 2009–2013 гг.



ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ В КЛАССЕ «ФИНН», 2009  
МОСКВА, 21.09.2009 – 27.09.2009  
ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН»

№	Парус №	Участник (ФИО)	Г.р.	Рэр	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							
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 (14,0)	5 5,0	dnf 0,0	1 2,0	54,0	4	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	Изместьев 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	Денинаев 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

№	Парус №	Участник (ФИО)	Г.р.	Рэр	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												
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	КМС	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	МСМК	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	Лаухтин Александр	1971	МС	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	КМС	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	КМС	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	МС	(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	Ланктионов Николай	1986	КМС	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	КМС	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	КМС	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	МСМК	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	МС	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	Кляцзин Константин	1965	КМС	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	КМС	(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	КМС	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	МС	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	МС	(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	МС	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	КМС	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	МС	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	МС	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	МС	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	КМС	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	КМС	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	МС	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	Святлов Иван	1989															

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	Рэр	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	Терлигорев 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 0	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	Воцеников 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-МАСТЕРС».  
 КЛЯЗЬМИНСКОЕ 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	2	(27)	5	13	3	17	9	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	Каралюс 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	Нудрицкий Анатолий	25.08.1975	кМС	27	(32)	14	21	(39)	7	28	24	18	16	19	24		198,0	21	
22	RUS 707	Щербанов 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	Бынов 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	05.01.1962	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	Бынов 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)</											

## МЕЖДУНАРОДНАЯ РЕГАТА «ОТКРЫТАЯ РОССИЯ» – OPEN RUSSIAN 2012.

ЭТАП КУБКА РОССИИ В КЛАССЕ «ФИНН». ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН».

ФИНАЛ КУБКА АНДРЕЯ БАЛАШОВА 2012. ЧЕМПИОНАТ РОССИИ «ФИНН-МАСТЕРС».

ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОГО СТУДЕНЧЕСКОГО СПОРТИВНОГО СОЮЗА. ПЕРВЕНСТВО РОССИИ В КЛАССЕ «ФИНН».

КЛЯЗЬМИНСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ 28.08.2012–03.08.2012.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН».

№	Парус №	Участник (Фино)	Год рождения	Рэр	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	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 6/н	Скормяков Эдуард	1980	МСМК	(bfd) (70,0)	1 1,0	2 2,0	(9) (9,0)	3 3,0	7 7,0	1 1,0	2 2,0	1 1,0	1 1,0	1 1,0	1 1,0	8 16,0	36,0	1
2	RUS 87	Беспутин Константин	1987	МСМК	1 1,0	5 5,0	(12) (12,0)	3 3,0	8 8,0	10 10,0	3 3,0	5 5,0	(21) (21,0)	4 4,0	2 2,0	3 3,0	5 10,0	54,0	2
3	RUS 6	Кистанов Арнадий	1994	МС	4 4,0	(13) (13,0)	4 4,0	1 1,0	7 7,0	2 2,0	7 7,0	(12) (12,0)	9 9,0	12 12,0	6 6,0	7 7,0	6 12,0	71,0	3
4	RUS 14	Терешкин Дмитрий	1973	МСМК	10 10,0	3 3,0	(bfd) (70,0)	4 4,0	1 1,0	13 13,0	4 4,0	(bfd) (70,0)	3 3,0	3 3,0	4 4,0	12 12,0	10 20,0	77,0	4
5	RUS 1	Филиппов Виктор	1991	МС	(20) (20,0)	17 17,0	3 3,0	5 5,0	5 5,0	1 1,0	8 8,0	9 9,0	5 5,0	(19) (19,0)	10 10,0	8 8,0	4 8,0	79,0	5
6	RUS 57	Терпигоров Егор	1990	МС	9 9,0	2 2,0	15 15,0	(bfd) (70,0)	27 27,0	9 9,0	5 5,0	4 4,0	2 2,0	2 2,0	5 5,0	(dnf) (70,0)	1 2,0	82,0	6
7	RUS 711	Петров Дмитрий	1973	МС	6 6,0	(26) (26,0)	1 1,0	15 15,0	4 4,0	3 3,0	10 10,0	1 1,0	(24) (24,0)	5 5,0	11 11,0	11 11,0	9 18,0	85,0	7
8	BLR 12	Лашук Константин	1987	МС	8 8,0	15 15,0	7 7,0	(dnf) (70,0)	(23) (23,0)	6 6,0	14 14,0	3 3,0	15 15,0	10 10,0	3 3,0	5 5,0	3 6,0	92,0	8
9	RUS 91	Сивенков Вячеслав	1991	МСМК	3 3,0	(40) (40,0)	14 14,0	12 12,0	10 10,0	5 5,0	9 9,0	8 8,0	10 10,0	7 7,0	(18) (18,0)	4 4,0	7 14,0	96,0	9
10	RUS 111	Яницкий Андрей	1991	МС	2 2,0	6 6,0	8 8,0	(22) (22,0)	(19) (19,0)	8 8,0	15 15,0	11 11,0	16 16,0	16 16,0	17 17,0	2 2,0	2 4,0	105,0	10
11	GER 64	Luttkus Lennart	1992		(bfd) (70,0)	4 4,0	(bfd) (70,0)	2 2,0	2 2,0	29 29,0	6 6,0	7 7,0	17 17,0	8 8,0	8 8,0	27 27,0		110,0	11
12	RUS 41	Деникаев Феликс	1962	МС	11 11,0	(22) (22,0)	21 21,0	6 6,0	12 12,0	21 21,0	2 2,0	10 10,0	(bfd) (70,0)	21 21,0	7 7,0	9 9,0		120,0	12
13	RUS 77	Хорошилов Игорь	1962	МС	7 7,0	14 14,0	6 6,0	(bfd) (70,0)	11 11,0	14 14,0	21 21,0	(26) (26,0)	14 14,0	14 14,0	15 15,0	10 10,0		126,0	13
14	RUS 61	Воловик Вадим	1993	МСМК	5 5,0	21 21,0	(31) (31,0)	11 11,0	18 18,0	(70,0)	20 20,0	6 6,0	8 8,0	9 9,0	19 19,0	14 14,0		131,0	14
15	RUS 27	Котляров Денис	1995	МСМК	14 14,0	12 12,0	5 5,0	(39) (39,0)	9 9,0	16 16,0	27 27,0	15 15,0	19 19,0	18 18,0	(70,0)	6 6,0		141,0	15
16	RUS 161	Кулюкин Александр	1973	МСМК	(30) (30,0)	11 11,0	19 19,0	(21) (21,0)	14 14,0	15 15,0	13 13,0	20 20,0	6 6,0	6 6,0	21 21,0	16 16,0		141,0	16
17	RUS 171	Кравченко Александр	1976	МСМК	31 31,0	18 18,0	(40) (40,0)	(dsq) (70,0)	22 22,0	4 4,0	18 18,0	13 13,0	7 7,0	17 17,0	13 13,0	13 13,0		156,0	17
18	RUS 17	Кравченко Василий	1972	МС	19 19,0	(37) (37,0)	9 9,0	10 10,0	6 6,0	20 20,0	32 32,0	(dnc) (70,0)	13 13,0	15 15,0	16 16,0	20 20,0		160,0	18
19	RUS 34	Касатов Александр	1962	МС	13 13,0	(42) (42,0)	(bfd) (70,0)	7 7,0	13 13,0	11 11,0	12 12,0	36 36,0	18 18,0	11 11,0	14 14,0	26 26,0		161,0	19
20	RUS 131	Лаухтин Александр	1971	МС	28 28,0	9 9,0	(bfd) (70,0)	8 8,0	15 15,0	30 30,0	26 26,0	22 22,0	11 11,0	(32) (32,0)	9 9,0	17 17,0		175,0	20
21	RUS 1117	Биль Андрей	1960	МС	24 24,0	7 7,0	33 33,0	26 26,0	(dns) (70,0)	18 18,0	(dsq) (70,0)	21 21,0	12 12,0	28 28,0	12 12,0	25 25,0		206,0	21
22	RUS 5	Заботин Сергей	1956	МС	23 23,0	10 10,0	16 16,0	18 18,0	33 33,0	27 27,0	16 16,0	(35) (35,0)	30 30,0	20 20,0	20 20,0	(40) (40,0)		213,0	22
23	RUS 23	Анулиничев Сергей	1994	МСМК	17 17,0	19 19,0	18 18,0	29 29,0	29 29,0	(33) (33,0)	19 19,0	14 14,0	26 26,0	26 26,0	(39) (39,0)	30 30,0		227,0	23
24	RUS 3	Боровяк Алексей	1958	МС	12 12,0	(41) (41,0)	10 10,0	20 20,0	26 26,0	(dnf) (70,0)	17 17,0	24 24,0	31 31,0	35 35,0	38 38,0	19 19,0		232,0	24
25	RUS 21	Бутенко Владимир	1962	1	16 16,0	33 33,0	37 37,0	36 36,0	28 28,0	25 25,0	(44) (44,0)	23 23,0	4 4,0	13 13,0	22 22,0	(dnf) (70,0)		237,0	25
26	RUS 51	Петрига Михаил	1957	МСМК	21 21,0	36 36,0	24 24,0	17 17,0	21 21,0	24 24,0	25 25,0	18 18,0	22 22,0	(37) (37,0)	(48) (48,0)	32 32,0		240,0	26
27	RUS 13	Марчевский Алексей	1968	МС	15 15,0	31 31,0	(bfd) (70,0)	30 30,0	20 20,0	23 23,0	23 23,0	(dns) (70,0)	28 28,0	22 22,0	34 34,0	18 18,0		244,0	27
28	RUS 31	Фролов Игорь	1965	МС	(43) (43,0)	39 39,0	(bfd) (70,0)	27 27,0	25 25,0	12 12,0	22 22,0	28 28,0	20 20,0	33 33,0	28 28,0	15 15,0		249,0	28
29	RUS 29	Котляров Артур	1996	1	25 25,0	20 20,0	20 20,0	37 37,0	34 34,0	36 36,0	11 11,0	(43) (43,0)	23 23,0	29 29,0	(56) (56,0)	23 23,0		258,0	29
30	RUS 205	Степанов Сергей	1973	МСМК	38 38,0	27 27,0	17 17,0	34 34,0	17 17,0	19 19,0	36 36,0	32 32,0	27 27,0	25 25,0	(40) (40,0)	(56) (56,0)		272,0	30
31	RUS 169	Ахраменко Дмитрий	1970	МСМК	(46) (46,0)	32 32,0	34 34,0	19 19,0	(57) (57,0)	44 44,0	24 24,0	29 29,0	35 35,0	24 24,0	23 23,0	21 21,0		285,0	31
32	RUS 25	Вощенников Анатолий	1964	МС	27 27,0	46 46,0	13 13,0	16 16,0	(58) (58,0)	(47) (47,0)	30 30,0	27 27,0	25 25,0	31 31,0	41 41,0	35 35,0		291,0	32

№	Парус №	Участник (Фино)	Год рождения	Рэр	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	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			
33	RUS 71	Кляйман Леонид	1963	МСМК	32 32,0	(61) (61,0)	38 38,0	14 14,0	31 31,0	22 22,0	(45) (45,0)	31 31,0	40 40,0	34 34,0	25 25,0	rdg 30,0		297,0	33
34	RUS 496	Грамматчиков Георгий	1995	1	26 26,0	38 38,0	22 22,0	25 25,0	(56) (56,0)	32 32,0	(46) (46,0)	39 39,0	37 37,0	27 27,0	29 29,0	22 22,0		297,0	34
35	RUS 69	Харитонов Денис	1965	МС	18 18,0	43 43,0	(47) (47,0)	35 35,0	16 16,0	17 17,0	31 31,0	38 38,0	(50) (50,0)	45 45,0	32 32,0	28 28,0		303,0	35
36	RUS 1111	Петров Алексей	1996	3	36 36,0	28 28,0	45 45,0	13 13,0	37 37,0	26 26,0	(48) (48,0)	19 19,0	34 34,0	(50) (50,0)	36 36,0	44 44,0		318,0	36
37	RUS 142	Половинкин Юрий	1949	МС	22 22,0	24 24,0	27 27,0	24 24,0	36 36,0	(dnf) (70,0)	38 38,0	37 37,0	(dnf) (70,0)	52 52,0	27 27,0	34 34,0		321,0	37
38	RUS 181	Базуев Кирилл	1990	МСМК	29 29,0	29 29,0	11 11,0	32 32,0	38 38,0	40 40,0	33 33,0	40 40,0	33 33,0	(47) (47,0)	(49) (49,0)	45 45,0		330,0	38
39	RUS 58	Шутовский Александр	1958	МС	(58) (58,0)	23 23,0	36 36,0	46 46,0	24 24,0	31 31,0	40 40,0	34 34,0	36 36,0	23 23,0	(47) (47,0)	41 41,0		334,0	39
40	RUS 7	Новиков Александр	1965	МСМК	(51) (51,0)	(53) (53,0)	23 23,0	23 23,0	35 35,0	39 39,0	25 25,0	48 48,0	42 42,0	35 35,0	29 29,0			338,0	40
41	UKR 555	Фотев Александр	1970	МСМК	41 41,0	25 25,0	28 28,0	38 38,0	41 41,0	(bfd) (70,0)	29 29,0	16 16,0	42 42,0	41 41,0	(dsq) (70,0)	39 39,0		340,0	41
42	RUS 168	Харитонов Николай	1995	МСМК	33 33,0	35 35,0	25 25,0	31 31,0	30 30,0	38 38,0	37 37,0	17 17,0	39 39,0	(dnc) (70,0)	(dnc) (70,0)	dnf 70,0		355,0	42
43	RUS 141	Бынов Михаил	1961	МСМК	45 45,0	(52) (52,0)	39 39,0	42 42,0	39 39,0	43 43,0	(dnf) (70,0)	44 44,0	30 30,0	37 37,0	31 31,0			385,0	43
44	RUS 55	Заботин Иван	1991	МСМК	47 47,0	16 16,0	32 32,0	(dnf) (70,0)	48 48,0	51 51,0	54 54,0	(57) (57,0)	38 38,0	40 40,0	24 24,0	38 38,0		388,0	44
45	RUS 581	Бынов Дмитрий	1977	МСМК	48 48,0	45 45,0	(53) (53,0)	28 28,0	32 32,0	28 28,0	(56) (56,0)	52 52,0	45 45,0	43 43,0	31 31,0	42 42,0		394,0	45
46	RUS 751	Потапов Виктор	1993	МСМК	39 39,0	51 51,0	26 26,0	48 48,0	(53) (53,0)	52 52,0	49 49,0	(55) (55,0)	29 29,0	53 53,0	26 26,0	33 33,0		406,0	46
47	RUS 174	Селиванов Павел	1995	МСМК	49 49,0	57 57,0	(bfd) (70,0)	41 41,0	45 45,0	37 37,0	41 41,0	41 41,0	46 46,0	(raf) (70,0)	30 30,0	24 24,0		411,0	47
48	RUS 15	Слободов Глеб	1986	2	34 34,0	50 50,0	41 41,0	43 43,0	43 43,0	42 42,0	42 42,0	30 30,0	(53) (53,0)	(55) (55,0)	51 51,0	36 36,0		412,0	48
49	RUS 8	Елфимов Евгений	1980	МСМК	35 35,0	8 8,0	50 50,0	40 40,0	49 49,0	(dnf) (70,0)	52 52,0	49 49,0	(bfd) (70,0)	49 49,0	33 33,0	51 51,0		416,0	49
50	RUS 22	Тимошеннов Николай	1961	МСМК	57 57,0	(59) (59,0)	29 29,0	33 33,0	(dnc) (70,0)	41 41,0	28 28,0	50 50,0	54 54,0	39 39,0	50 50,0	48 48,0		429,0	50
51	RUS 739	Корчагин Михаил	1964	МСМК	54 54,0	49 49,0	46 46,0	44 44,0	46 46,0	46 46,0	(60) (60,0)	33 33,0	(59) (59,0)	48 48,0	46 46,0	46 46,0		458,0	51
52	RUS 46	Бобров Николай	1996	1ю	(52) (52,0)	(54) (54,0)	42 42,0	50 50,0	44 44,0	35 35,0	34 34,0	45 45,0	47 47,0	46 46,0	45 45,0	dne 70,0		458,0	52
53	RUS 88	Ананьев Александр	1995	1	44 44,0	(66) (66,0)	52 52,0	53 53,0	40 40,0	50 50,0	53 53,0	(58) (58,0)	43 43,0	51 51,0	42 42,0	37 37,0		465,0	53
54	ITA 212	Cirillo Lanfranco	1959	МС	55 55,0	30 30,0	43 43,0	(dnf) (70,0)	50 50,0	(dnf) (70,0)	59 59,0	56 56,0	32 32						

## МЕЖДУНАРОДНАЯ РЕГАТА OPEN RUSSIAN 2013.

ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН» , ЭТАП КУБКА РОССИИ,

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ «FINN-MASTERS», ПЕРВЕНСТВО РОССИИ В КЛАССЕ ФИНН,

ЧЕМПИОНАТ РОССИЙСКОГО СТУДЕНЧЕСКОГО СПОРТИВНОГО СОЮЗА

КЛЯЗЬМИНСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ 03.09.2013 – 09.08.2013

ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН»

№	Парус №	Участник (ФИО)	ГодР	Рзр	гн.1	гн.2	гн.3	гн.4	гн.5	гн.6	гн.7	гн.8	гн.9	гн.10	гн.11	гн.12	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	ITA 146	Паолетти Мишель Paoletti Michele	1974		1 1,0	(bfd) (74,0)	1 1,0	1 1,0	1 1,0	1 1,0	1 1,0	3 3,0	2 2,0	(10) (10,0)	3 3,0	6 12,0	26,0	1
2	ITA 11	Погги Георгио Poggi Giorgio	1981		(10) (10,0)	2 2,0	5 5,0	8 8,0	2 2,0	3 3,0	6 6,0	(14) (14,0)	4 4,0	2 2,0	1 1,0	1 2,0	35,0	2
3	RUS 6	Кистанов Аркадий Kistanov Arkady	1994	MC	3 3,0	1 1,0	7 7,0	4 4,0	(bfd) (74,0)	7 7,0	7 7,0	8 8,0	(12) (12,0)	3 3,0	10 10,0	3 6,0	56,0	3
4	ITA 123	Балдассари Филиппо Baldassari Filippo	1988		5 5,0	(bfd) (74,0)	12 12,0	3 3,0	6 6,0	2 2,0	11 11,0	(13) (13,0)	1 1,0	1 1,0	7 7,0	4 8,0	56,0	4
5	ITA 1	Волтолини Энрико Voltolini Enrico	1986		2 2,0	(bfd) (74,0)	14 14,0	2 2,0	5 5,0	9 9,0	(19) (19,0)	2 2,0	9 9,0	5 5,0	13 13,0	2 4,0	65,0	5
6	BLR 12	Лашук Константин Lashuk Konstantin	1987	MC	(32) (32,0)	8 8,0	3 3,0	7 7,0	4 4,0	4 4,0	2 2,0	7 7,0	8 8,0	(20) (20,0)	12 12,0	7 14,0	69,0	6
7	UKR 5	Гусенко Андрей Gusenko Andrey	1988	MC	(16) (16,0)	5 5,0	9 9,0	5 5,0	7 7,0	10 10,0	3 3,0	(11) (11,0)	7 7,0	6 6,0	9 9,0	8 16,0	77,0	7
8	ITA 213	Умберто Де Лука Umberto De Luca	1992		11 11,0	(bfd) (74,0)	4 4,0	9 9,0	10 10,0	5 5,0	9 9,0	1 1,0	(13) (13,0)	9 9,0	11 11,0	5 10,0	79,0	8
9	RUS 111	Петров Дмитрий Petrov Dmitry	1973	MC	9 9,0	6 6,0	10 10,0	(13) (13,0)	9 9,0	(13) (13,0)	5 5,0	9 9,0	6 6,0	7 7,0	4 4,0	10 20,0	85,0	9
10	ITA 214	Бевилакка Рикардо Bevilacqua Riccardo	1995		13 13,0	3 3,0	8 8,0	12 12,0	(16) (16,0)	8 8,0	10 10,0	4 4,0	11 11,0	(15) (15,0)	2 2,0	9 18,0	89,0	10
11	RUS 57	Филиппов Виктор Filippov Victor	1991	MC	6 6,0	(bfd) (74,0)	2 2,0	6 6,0	3 3,0	6 6,0	(dnf) (74,0)	43 43,0	22 22,0	4 4,0	5 5,0		97,0	11
12	RUS 14	Терешкин Дмитрий Tereshkin Dmitry	1973	MCMK	14 14,0	7 7,0	13 13,0	11 11,0	rdg(b) 11,3	15 15,0	14 14,0	5 5,0	10 10,0	(32) (32,0)	(16) (16,0)		100,3	12
13	RUS 27	Котляров Денис Kotlyarov Denis	1995	KMC	17 17,0	(bfd) (74,0)	6 6,0	10 10,0	8 8,0	12 12,0	13 13,0	12 12,0	17 17,0	(48) (48,0)	15 15,0		110,0	13
14	ITA 727	Буглиелли Марко Buglielli Marco	1960		15 15,0	14 14,0	17 17,0	25 25,0	26 26,0	32 32,0	4 4,0	(40) (40,0)	(41) (41,0)	8 8,0	6 6,0		147,0	14
15	RUS 17	Кравченко Василий Kravchenko Vasily	1972	MC	4 4,0	21 21,0	19 19,0	19 19,0	21 21,0	17 17,0	(28) (28,0)	22 22,0	19 19,0	(25) (25,0)	18 18,0		160,0	15
16	RUS 1	Лузан Кирилл Luzan Kirill	1995	KMC	12 12,0	19 19,0	31 31,0	14 14,0	(33) (33,0)	22 22,0	15 15,0	6 6,0	20 20,0	(dnf) (74,0)	25 25,0		164,0	16
17	RUS 34	Касатов Александр Kasatov Aleksandr	1962	MC	8 8,0	(bfd) (74,0)	27 27,0	20 20,0	14 14,0	20 20,0	8 8,0	35 35,0	5 5,0	28 28,0	(dsq) (74,0)		165,0	17
18	RUS 31	Фролов Игорь Frolov Igor	1965	MC	7 7,0	31 31,0	16 16,0	18 18,0	12 12,0	21 21,0	17 17,0	18 18,0	(bfd) (74,0)	27 27,0	(44) (44,0)		167,0	18
19	RUS 171	Кравченко Александр Kravchenko Aleksandr	1976	KMC	20 20,0	(dsq) (74,0)	21 21,0	22 22,0	11 11,0	26 26,0	23 23,0	21 21,0	(29) (29,0)	18 18,0	14 14,0		176,0	19
20	RUS 131	Лаухтин Александр Laukhtin Aleksandr	1971	MC	25 25,0	28 28,0	15 15,0	(dsq) (74,0)	24 24,0	(33) (33,0)	21 21,0	19 19,0	21 21,0	23 23,0	8 8,0		184,0	20
21	RUS 61	Воловик Вадим Volovik Vadim	1993	KMC	24 24,0	(dsq) (74,0)	20 20,0	24 24,0	29 29,0	27 27,0	(37) (37,0)	10 10,0	3 3,0	13 13,0	35 35,0		185,0	21
22	RUS 51	Петрига Михаил Petriga Mikhail	1957	MCMK	27 27,0	18 18,0	26 26,0	(28) (28,0)	15 15,0	25 25,0	20 20,0	27 27,0	(33) (33,0)	11 11,0	17 17,0		186,0	22
23	UKR 8	Гавриш Тарас Gavrish Taras	1974	MC	36 36,0	4 4,0	33 33,0	17 17,0	18 18,0	14 14,0	12 12,0	33 33,0	(bfd) (74,0)	(dnc) (74,0)	21 21,0		188,0	23
24	RUS 29	Котляров Артур Kotlyarov Artur	1996	KMC	18 18,0	17 17,0	30 30,0	16 16,0	22 22,0	19 19,0	18 18,0	24 24,0	(bfd) (74,0)	30 30,0	(43) (43,0)		194,0	24
25	RUS 707	Щербakov Сергей Sherbakov Sergey	1987	MC	26 26,0	15 15,0	23 23,0	(29) (29,0)	23 23,0	24 24,0	29 29,0	26 26,0	18 18,0	12 12,0	(33) (33,0)		196,0	25
26	RUS 21	Бутенко Владимир Butenko Vladimir	1962	MC	23 23,0	9 9,0	(41) (41,0)	21 21,0	25 25,0	11 11,0	(41) (41,0)	25 25,0	31 31,0	17 17,0	36 36,0		198,0	26
27	RUS 3	Боровяк Алексей Boroviak Aleksey	1958	MC	21 21,0	11 11,0	(39) (39,0)	35 35,0	37 37,0	(38) (38,0)	25 25,0	16 16,0	23 23,0	22 22,0	23 23,0		213,0	27
28	RUS 41	Деникаев Феликс Denikaev Felix	1962	MC	22 22,0	10 10,0	11 11,0	15 15,0	13 13,0	(dsq) (74,0)	26 26,0	48 48,0	43 43,0	(bfd) (74,0)	27 27,0		215,0	28
29	RUS 818	Иванов Сергей Ivanov Sergey	1974	KMC	19 19,0	(41) (41,0)	34 34,0	(38) (38,0)	27 27,0	29 29,0	36 36,0	23 23,0	15 15,0	14 14,0	22 22,0		219,0	29
30	RUS 205	Степанов Сергей Stepanov Sergey	1973	KMC	(33) (33,0)	30 30,0	18 18,0	31 31,0	19 19,0	31 31,0	33 33,0	(37) (37,0)	24 24,0	16 16,0	19 19,0		221,0	30
31	RUS 5	Заботин Сергей Zabotin Sergey	1956	MC	30 30,0	26 26,0	22 22,0	(52) (52,0)	35 35,0	28 28,0	16 16,0	38 38,0	(47) (47,0)	21 21,0	29 29,0		245,0	31
32	RUS 23	Акулиничев Сергей Akulinichev Sergey	1994	MC	39 39,0	(dnf) (74,0)	36 36,0	23 23,0	20 20,0	30 30,0	24 24,0	17 17,0	(bfd) (74,0)	33 33,0	34 34,0		256,0	32
33	RUS 80	Коршиков Анатолий Korshikov Anatoly	1993	MC	42 42,0	(bfd) (74,0)	46 46,0	26 26,0	(bfd) (74,0)	18 18,0	22 22,0	31 31,0	16 16,0	35 35,0	32 32,0		268,0	33
34	RUS 100	Ахраменко Дмитрий Ahramenko Dmitry	1970	KMC	28 28,0	39 39,0	25 25,0	42 42,0	32 32,0	16 16,0	(51) (51,0)	(dsq) (74,0)	35 35,0	47 47,0	20 20,0		284,0	34

№	Парус №	Участник (ФИО)	ГодР	Рзр	гн.1	гн.2	гн.3	гн.4	гн.5	гн.6	гн.7	гн.8	гн.9	гн.10	гн.11	гн.12	Очки	Место
					Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки	Место Очки			
35	UKR 32	Малюта Сергей Maluta Sergey	1976	KMC	(50) (50,0)	22 22,0	24 24,0	32 32,0	(58) (58,0)	37 37,0	27 27,0	42 42,0	14 14,0	50 50,0	41 41,0		289,0	35
36	RUS 172	Мельников Кирилл Melnikov Kirill	1995	KMC	41 41,0	13 13,0	38 38,0	33 33,0	48 48,0	(dnf) (74,0)	30 30,0	34 34,0	(49) (49,0)	39 39,0	28 28,0		304,0	36
37	LTU 118	Каралюс Донатас Karalus Donatas	1979		38 38,0	16 16,0	(bfd) (74,0)	36 36,0	28 28,0	23 23,0	43 43,0	(50) (50,0)	40 40,0	36 36,0	46 46,0		306,0	37
38	RUS 69	Харитонов Денис Kharitonov Denis	1965	MC	44 44,0	40 40,0	(55) (55,0)	30 30,0	38 38,0	35 35,0	44 44,0	20 20,0	(bfd) (74,0)	24 24,0	31 31,0		306,0	37
39	RUS 102	Макогонов Александр Makogonov Aleksandr	1964	KMC	31 31,0	24 24,0	35 35,0	37 37,0	(bfd) (74,0)	44 44,0	45 45,0	(51) (51,0)	27 27,0	43 43,0	24 24,0		310,0	39
40	ITA 4	Фаттиани Франческо Faggiati Francesco	1967		34 34,0	(46) (46,0)	40 40,0	40 40,0	36 36,0	40 40,0	31 31,0	39 39,0	25 25,0	44 44,0	(45) (45,0)		329,0	40
41	RUS 4	Банько Александр Banko Alexandr	1965	MC	29 29,0	36 36,0	44 44,0	27 27,0	17 17,0	(dnf) (74,0)	47 47,0	30 30,0	30 30,0	(bfd) (74,0)	dsq 74,0		334,0	41
42	RUS 58	Шутовский Александр Shutovskiy Aleksandr	1958	MC	47 47,0	(dsq) (74,0)	28 28,0	39 39,0	30 30,0	39 39,0	46 46,0	44 44,0	(bfd) (74,0)	40 40,0	40 40,0		353,0	42
43	RUS 45	Калганов Артем Kalganov Artem	1993	KMC	52 52,0	12 12,0	53 53,0	(dsq) (74,0)	46 46,0	(dnf) (74,0)	32 32,0	28 28,0	28 28,0	54 54,0	49 49,0		354,0	43
44	RUS 63	Москалев Алексей Moskalev Aleksey	1997	2	53 53,0	27 27,0	(dsq) (74,0)	49 49,0	44 44,0	50 50,0	(54) (54,0)	32 32,0	26 26,0	31 31,0	42 42,0		354,0	43
45	ITA 21	Олейников Петр Oleynikov Petr	1985	KMC	(55) (55,0)	32 32,0	37 37,0	50 50,0	40 40,0	41 41,0	40 40,0	(52) (52,0)	37 37,0	42 42,0	37 37,0		356,0	45
46	RUS 46	Бобров Николай Bobrov Nikolay	1996	2	43 43,0	35 35,0	(50) (50,0)	46 46,0	47 47,0	34 34,0	39 39,0	(62) (62,0)	32 32,0	45 45,0	39 39,0		360,0	46
47	RUS 68	Харитонов Николай Kharitonov Nikolay	1995	KMC	45 45,0	37 37,0	45 45,0	34 34,0	43 43,0	42 42,0	42 42,0	(47) (47,0)	36 36,0	38 38,0	(57) (57,0)		362,0	47
48	RUS 8	Слободов Глеб Slobodov Gleb	1986	1	40 40,0	20 20,0	59 59,0	47 47,0	31 31,0	(dsq) (74,0)	58 58,0	54 54,0	(bfd) (74,0)	41 41,0	26 26,0		376,0	48
49	RUS 25	Вощенников Анатолий Voschennikov Anatoliy	1964	MC	37 37,0	23 23,0	29 29,0	(dnc) (74,0)	(dnc) (74,0)	dnc 74,0	35 35,0	29 29,0	bfd 74,0	26 26,0	60 60,0		387,0	49
50	RUS 75	Потапов Виктор Potapov Victor	1993	KMC	(65) (65,0)	38 38,0	(60) (60,0)	41 41,0	42 42,0	54 54,0	56 56,0	36 36,0	46 46,0	29 29,0	52 52,0		394,0	50
51	ITA 212	Сирелли Лафранко Cirillo Lafranco	1959		(57) (57,0)	42 42,0	(dsq) (74,0)	43 43,0	41 41,0	43 43,0	38 38,0	41 41,0	44 44,0	52 52,0	51 51,0		395,0	51
52	RUS 1111	Селиванов Павел Selivanov Pavel	1995	KMC	49 49,0	34 34,0	48 48,0	48 48,0	(dnf) (74,0)	(dnc) (74,0)	49 49,0	49 49,0	45 45,0	34 34,0	48 48,0		404,0	52
53	RUS 88	Ананьев Александр Ananiev Aleksandr	1995	1	(54)<													

# ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ КУБКА АНДРЕЯ БАЛАШОВА 2010–2013 гг.

## КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА Г. МОСКВА, 2010 ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН»

№	Участник	ГодР	Рзр	Очки	Место
1	Кистанов Аркадий	01.04.1994	мс	157,0	1
2	Кравченко Василий	20.10.1972	МС	157,0	1
3	Рожков Виталий	27.02.1985	МС	103,0	3
4	Деникаев Феликс	10.04.1962	МС	100,0	4
5	Боровяк Алексей	05.11.1958	МС	96,0	5
6	Сивенков Вячеслав	30.05.1990	КМС	91,0	6
7	Терешкин Дмитрий	14.05.1973	МСМК	83,0	7
8	Худяков Олег	21.10.1970	МС	80,0	8
9	Бутенко Владимир	19.02.1962	мс	76,0	9
10	Касатов Александр	04.03.1962	МС	76,0	10
11	Петрига Михаил	14.04.1957	МСМК	71,0	11
12	Котляров Денис	27.07.1995	1	71,0	12
13	Петров Дмитрий	17.11.1973	мс	56,0	13
14	Козлов Виктор	28.09.1934	МС	55,0	14
15	Филиппов Виктор	11.12.1991	КМС	54,0	15
16	Данилов Валентин	01.09.1936	МС	53,0	16
17	Лаухтин Александр	19.01.1971	МС	53,0	17
18	Половинкин Юрий	19.06.1949	МС	53,0	18
19	Хорошилов Игорь	27.10.1962	МС	52,0	19
20	Володин Владимир	15.08.1976	1	48,0	20
21	Яницкий Андрей	04.10.1991	МС	48,0	21
22	Измestьев Иван	13.07.1989	МС	47,0	22
23	Заботин Сергей	06.03.1956	мс	46,0	23
24	Кулюкин Александр	09.02.1973	КМС	46,0	24
25	Харитонов Денис	13.12.1965	МС	45,0	25
26	Кляйман Леонид	19.10.1963	1	41,0	26
27	Кравченко Александр	1976	МС	41,0	27
28	Беспутин Константин	1987	МСМК	40,0	28
29	Кузьмин Максим	1984	МС	40,0	29
30	Ганженко Алексей	1974	МС	39,0	30
31	Банько Александр	1966	МС	38,0	31
32	Маханек Ян	05.01.1962	мс	38,0	32
33	Терпигорев Егор	30.05.1990	КМС	38,0	33
34	Бербеков Инал	1989	МС	38,0	34
35	Марчевский Алексей	25.12.1968	МС	37,0	35
36	Снорняков Эдуард	1980	МСМК	37,0	36
37	Терпигорьев Егор	1990	КМС	37,0	37
38	Иванов Гай	1984	МС	37,0	38
39	Герасимов Алексей	1983	1	36,0	39
40	Фролов Игорь	25.05.1965	мс	35,0	40
41	Механиков Вадим	1965	МС	33,0	41
42	Стаценко Вадим	21.11.1969	МСМК	32,0	42
43	Тарасов Алексей	1982	КМС	32,0	43
44	Безрук Сергей	1981	МС	31,0	44
45	Каралюс Донатас	27.04.1979	б/р	30,0	45
46	Потапов Виктор ст.	29.03.1947	ЗМС	30,0	46
47	Шереметинский Дмитрий	1991	КМС	30,0	47
48	Кочнев Андрей	1974	МС	29,0	48
49	Котляров Роман	1972	КМС	29,0	49
50	Заботин Иван	1991	КМС	28,0	50
51	Ларионов Егор	04.05.1989	МС	28,0	51
52	Коршиков Анатолий	1993	МС	28,0	52

№	Участник	ГодР	Рзр	Очки	Место
53	Рожков Игорь	02.04.1975	КМС	27,0	53
54	Кривов Олег	1978	МСМК	27,0	54
55	Потапов Виктор	1993	КМС	26,0	55
56	Шелудяков Вячеслав	1993	КМС	26,0	56
57	Кнышев Владимир	1971	КМС	25,0	57
58	Буров Андрей	21.04.1994	1	24,0	58
59	Воцenniков Анатолий	10.05.1964	б/р	24,0	59
60	Лактионов Николай	25.12.1986	КМС	24,0	60
61	Кузьмин Олег	1986	КМС	24,0	61
62	Комиссаров Сергей	1987	МС	23,0	62
63	Корячкин Николай	08.05.1956	МСМК	22,0	63
64	Бербеков Алим	1990	КМС	22,0	64
65	Ударцев Владимир	27.08.1968	1	21,0	65
66	Морозов Евгений	1983	КМС	20,0	66
67	Калганов Артем	15.12.1993	1	19,0	67
68	Колинко Иван	1985	МС	19,0	68
69	Безменов Василий	18.08.1971	КМС	17,0	69
70	Ковалев Николай	1952	МС	17,0	70
71	Новиков Александр	20.05.1965	МС	16,0	71
72	Ударцев Владимир	27.08.1968	1	16,0	72
73	Коробов Андрей	1973	МС	16,0	73
74	Разувалов Борис	24.12.1972	1	15,0	74
75	Клепиков Леонид	1981	МС	15,0	75
76	Воловик Вадим	1993	1	14,0	76
77	Селиванов Алексей	1987	МС	14,0	77
78	Чирнов Аркадий	03.04.1958	1	14,0	78
79	Шашин Петр	1988	КМС	14,0	79
80	Чухров Леонид	1960	КМС	13,0	80
81	Сильев Илья	1972	МС	13,0	81
82	Попов Сергей	03.03.1965	1	12,0	82
83	Акимов Эдуард	1967	МС	12,0	83
84	Ковалев Андрей	1977	МС	11,0	84
85	Корнеев Николай	1984	МС	11,0	85
86	Макогонов Александр	1964	КМС	11,0	86
87	Беспутин Константин	1987	МСМК	10,0	87
88	Пуповский Артем	1991	КМС	10,0	88
89	Шевченко Валерий	22.06.1972	1	10,0	89
90	Арбузов Владимир	1938	МСМК	10,0	90
91	Волошин Андрей	16.07.1965	мс	9,0	91
92	Дубенко Анатолий	18.02.1968	1	9,0	92
93	Захаров Алексей	1974	1	9,0	93
94	Барцев Виктор	26.01.1974	1	8,0	94
95	Поляков Николай	1951	ЗМС	8,0	95
96	Богачев Вадим	1968	МС	8,0	96
97	Иванов Евгений	20.08.1957	МС	8,0	97
98	Разумов Сергей	20.05.1955	МС	7,0	98
99	Павлов Герман	1969	КМС	7,0	99
100	Абдуллаев Ислам	1982	б/р	6,0	100
101	Ахмедов Марат	1989	КМС	6,0	101
102	Бородулькин Дмитрий	06.03.1973	КМС	6,0	102
103	Вацenniков Анатолий	1964	б/р	6,0	103
104	Горбачев Владимир	25.11.1947	мс	6,0	104
105	Чернявский Андрей	1992	КМС	6,0	105
106	Балашов Дмитрий	1977	МС	5,0	106
107	Денисенко Илья	07.09.1965	б/р	5,0	107
108	Захаров Виктор	1982	МС	5,0	108

№	Участник	ГодР	Рзр	Очки	Место
109	Кастриулин Андрей	1985	б/р	5,0	109
110	Молчанов Виталий	1977	1	5,0	110
111	Ахмеров Марат	1989	КМС	4,0	111
112	Колганов Артем	1993	1	4,0	112
113	Наймушин Алексей	14.06.1965	1	4,0	113
114	Щербаков Сергей	1952	ЗМС	4,0	114
115	Лаухтин Владимир	1946	МС	4,0	115
116	Асташев Андрей	06.04.1963	мс	3,0	116
117	Гришунин Александр	1988	КМС	3,0	117
118	Коваленко Сергей	23.09.1961	МС	3,0	118
119	Маханек Артур	1996	1ю	3,0	119
120	Безуглов Владимир	1994	1ю	3,0	120
121	Белаш Сергей	1956	1	2,0	121
122	Довгоменя Александр	1964	МС	2,0	122
123	Мальшев Дмитрий	1968	1	2,0	123
124	Ермилов Владимир	1953	1	2,0	124
125	Байдаков Валерий	1976	1	1,0	125
126	Горбенко Сергей	1950	мс	1,0	126
127	Котляров Артур	1996	1ю	1,0	127
128	Московцев Сергей	1959	МС	1,0	128
129	Сомов Сергей	24.04.1966	1	1,0	129
130	Чубаров Владимир	1967	1	1,0	130

## КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА РОССИЯ, 2011 ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН»

№	Участник	ГодР	Рзр	Очки	Место
1	Кистанов Аркадий	1994	МС	237,0	1
2	Деникаев Феликс	1962	МС	191,0	2
3	Яницкий Андрей	1991	МС	180,0	3
4	Петров Дмитрий	1973	МС	159,0	4
5	Касатов Александр	1963	МС	158,0	5
6	Кравченко Александр	1976	МС	156,0	6
7	Котляров Денис	1995	1	153,0	7
8	Сивенков Вячеслав	1991	КМС	136,0	8
9	Филиппов Виктор	1991	КМС	127,0	9
10	Кравченко Василий	1972	МС	127,0	10
11	Шутовский Александр	1958	МС	125,0	11
12	Боровяк Алексей	1958	МС	117,0	12
13	Хорошилов Игорь	1962	МС	117,0	13
14	Терпигорев Егор	1990	КМС	98,0	14
15	Половинкин Юрий	1949	МС	88,0	15
16	Кляйман Леонид	1963	КМС	77,0	16
17	Кулюкин Александр	1973	КМС	75,0	17
18	Бутенко Владимир	1962	МС	74,0	18
19	Мельников Кирилл	1995	КМС	74,0	19
20	Лаухтин Александр	1971	МС	71,0	20
21	Котляров Артур	1996	1	71,0	21
22	Билль Андрей	1960	МС	67,0	22
23	Харитонов Денис	1965	МС	66,0	23
24	Банько Александр	1966	МС	62,0	24
25	Данилов Валентин	1936	МС	61,0	25
26	Измestьев Иван	1989	МС	60,0	26
27	Калганов Артем	1993	КМС	58,0	27
28	Снорняков Эдуард	1980	МСМК	58,0	28
29	Пуповский Артем	1991	КМС	57,0	29
30	Макогонов Александр	1964	КМС	56,0	30
31	Селиванов Алексей	1987	МС	56,0	31
32	Козлов Виктор	1934	МС	55,0	32
33	Фролов Игорь	1965	МС	52,0	33
34	Кляцкин Константин	1965	мс	50,0	34
35	Рожков Виталий	1985	МС	50,0	35
36	Маханек Ян	1967	мс	48,0	36
37	Терешкин Дмитрий	1973	МСМК	48,0	37
38	Каралюс Донатас	1979	II	47,0	38
39	Новиков Александр	1965	1	45,0	39
40	Христофоров Антон	1992	МС	44,0	40

№	Участник	ГодР	Рзр	Очки	Место
41	Волошин Андрей	1965	МС	42,0	41
42	Николаев Александр	1994	КМС	42,0	42
43	Худяков Олег	1970	МС	41,0	43
44	Акулиничев Сергей	1994	КМС	39,0	44
45	Гусенко Андрей	1988	МСУ	39,0	45
46	Петрига Михаил	1957	МСМК	37,0	46
47	Марчевский Алексей	1968	МС	37,0	47
48	Заботин Сергей	1956	МС	36,0	48
49	Потапов Виктор	1947	ЗМС	35,0	49
50	Соленый Владимир	1991	мс	34,0	50
51	Разувалов Борис	1972		33,0	51
52	Харитонов Николай	1995	1ю	33,0	52
53	Заботин Иван	1991	КМС	32,0	53
54	Норьячкин Николай	1956	МСМК	32,0	54
55	Кудрицкий Анатолий	1975	КМС	31,0	55
56	Шутов Александр	1991	КМС	31,0	56
57	Асташев Андрей	1963	МС	30,0	57
58	Ахмедов Марат	1989	КМС	30,0	58
59	Щербаков Андрей	1987	МС	30,0	59
60	Родзин Евгений	1990	КМС	29,0	60
61	Сысоев Павел	1992	МС	29,0	61
62	Чирнов Аркадий	1958		29,0	62
63	Рожков Игорь	1975	КМС	28,0	63
64	Фотев Александр	1970	1	28,0	64
65	Цветков Вадим	1991		28,0	65
66	Крупенин Валерий	1982	1	27,0	66
67	Ударцев Владимир	1968		27,0	67
68	Володин Владимир	1976	1	26,0	68
69	Скозобцев Георгий	1991	КМС	26,0	69
70	Воловик Вадим	1993	КМС	25,0	70
71	Гайгер Герман	1994	1	24,0	71
72	Дубенко Анатолий	1968		23,0	72
73	Грамматчиков Георгий	1995	1ю	22,0	73
74	Калганов Артем	1993	1	22,0	74
75	Барцев Виктор	1971		21,0	75
76	Быков Михаил	1961	КМС	21,0	76
77	Разумов Сергей	1955		20,0	77
78	Попов Сергей	1965	КМС	18,0	78
79	Чухров Леонид			18,0	79
80	Быков Дмитрий	1977	КМС	17,0	



№	Участник	ГодР	Рэр	Очки	Место
113	Филоненко Артур	1993	1	3,0	113
114	Ярыгин Евгений	1976		3,0	114
115	Исаев Вадим	1995	1	2,0	115
116	Богачев Вадим	1968	МС	1,0	116
117	Каптюхин Тимофей	1992		1,0	117
118	Ковалев Николай	1952	МС	1,0	118
119	Кокоулин Валерий	1964		1,0	119
120	Котляров Роман	1972	КМС	1,0	120
121	Новосельцев Дмитрий	1993	КМС	1,0	121

КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА 2012  
РОССИЯ, 2012  
ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН»

№	Участник (ФИО)	ГодР	Рэр	Очки	Место
1	Кистанов Аркадий	1994	МС	236,0	1
2	Филиппов Виктор	1991	МС	191,0	2
3	Сивенков Вячеслав	1991	КМС	178,0	3
4	Лашук Константин	1987	МС	177,0	4
5	Кравченко Василий	1972	МС	170,0	5
6	Деникаев Феликс	1962	МС	154,0	6
7	Кравченко Александр	1976	КМС	146,0	7
8	Акулиничев Сергей	1994	КМС	145,0	8
9	Терпигоров Егор	1990	МС	140,0	9
10	Петров Дмитрий	1973	МС	139,0	10
11	Кулюкин Александр	1973	КМС	132,0	11
12	Билль Андрей	1960	МС	131,0	12
13	Касатов Александр	1962	МС	129,0	13
14	Петрига Михаил	1957	МСМК	120,0	14
15	Боровяк Алексей	1958	МС	119,0	15
16	Яницкий Андрей	1991	МС	119,0	16
17	Воловик Вадим	1993	КМС	116,0	17
18	Котляров Денис	1995	КМС	113,0	18
19	Терешкин Дмитрий	1973	МСМК	99,0	19
20	Кляйман Леонид	1963	КМС	96,0	20
21	Грамматчиков Георгий	1995	1	93,0	21
22	Марчевский Алексей	1968	МС	93,0	22
23	Бутенко Владимир	1962	1	89,0	23
24	Козлов Виктор	1934	МС	85,0	24
25	Шутовский Александр	1958	МС	84,0	25
26	Котляров Артур	1996	1	84,0	26
27	Вощеников Анатолий	1964	мс	83,0	27
28	Харитонов Денис	1965	МС	83,0	28
29	Степанов Сергей	1973	КМС	82,0	29
30	Хорошилов Игорь	1962	МС	81,0	30
31	Елфимов Евгений	1980	КМС	77,0	31
32	Данилов Валентин	1936	МС	74,0	32
33	Петров Алексей	1996	3	74,0	33
34	Заботин Иван	1991	КМС	73,0	34
35	Новиков Александр	1965	КМС	70,0	35
36	Скорняков Эдуард	1980	МСМК	69,0	36
37	Беспутин Константин	1987	МСМК	68,0	37
38	Лаухтин Александр	1971	МС	68,0	38
39	Luttkus Lennart	1992		62,0	39
40	Половинкин Юрий	1949	МС	61,0	40
41	Харитонов Николай	1995	КМС	60,0	41
42	Калганов Артем	1993	КМС	59,0	42
43	Слободов Глеб	1986	2	58,0	43
44	Фролов Игорь	1965	МС	57,0	44
45	Селиванов Павел	1995	КМС	49,0	47
46	Заботин Сергей	1956	МС	48,0	47
47	Ахраменко Дмитрий	1970	КМС	43,0	48
48	Фотев Александр	1970	КМС	39,0	49
49	Бобров Николай	1996	1ю	38,0	50
50	Пильгунов Виктор	1993	КМС	38,0	51
51	Быков Михаил	1961	КМС	36,0	52
52	Корчагин Михаил	1964	КМС	35,0	53

№	Участник (ФИО)	ГодР	Рэр	Очки	Место
53	Воронцов Илья	1985	2	33,0	54
54	Базуев Кирилл	1990	КМС	32,0	55
55	Соколов Александр	1964	КМС	32,0	56
56	Крупенин Валерий	1982	1	29,0	57
57	Изместьев Иван	1989	МС	28,0	58
58	Тимошенко Николай	1961	КМС	28,0	59
59	Быков Дмитрий	1977	КМС	27,0	60
60	Джура Евгений	1973	1	25,0	61
61	Рожков Виталий	1985	МС	23,0	62
62	Сарычев Андрей	1962	МС	21,0	63
63	Ананьев Александр	1995	1	20,0	64
64	Калмыков Евгений	1965	1	18,0	65
65	Кляцкин Константин	1965	МС	18,0	66
66	Елисеев Александр	1991	1	17,0	67
67	Cirillo Lanfranco	1959	МС	16,0	68
68	Богданов Юрий	1986	КМС	16,0	69
69	Бережной Андрей	1968	МС	15,0	70
70	Болотин Сергей	1954	МС	15,0	71
71	Худяков Олег	1970	МС	15,0	72
72	Разувалов Борис	1972	КМС	14,0	73
73	Чирков Аркадий	1958	1	13,0	74
74	Буякас Вячеслав	1964	1	12,0	75
75	Шелудяков Вячеслав	1993	КМС	12,0	76
76	Ударцев Владимир	1968	1	11,0	77
77	Наученков Алексей	1973	1	10,0	78
78	Маханек Ян	1967	КМС	10,0	79
79	Новиков Максим	1965	1	10,0	80
80	Дубенко Анатолий	1968	КМС	9,0	81
81	Кастрюлин Андрей	1985	КМС	9,0	82
82	Куповых Иван	1998	1	9,0	83
83	Коршиков Анатолий	1993	МС	9,0	84
84	Коваленко Сергей	1961	МС	8,0	85
85	Кудряков Валерий	1995	3	8,0	86
86	Абдуллаев Тофик	1990	КМС	7,0	87
87	Банько Александр	1966	МС	7,0	88
88	Боев Леонид	1975	б/р	7,0	89
89	Волошин Андрей	1965	МС	7,0	90
90	Скозобцев Георгий	1991	КМС	7,0	91
91	Форсов Анатолий	1948	1	7,0	92
92	Зворыгин Валерий	1964	КМС	6,0	93
93	Молчанов Виталий	1977	1	6,0	94
94	Ходыкин Роман	1977	КМС	6,0	95
95	Епифанов Олег	1969	2	5,0	96
96	Кузнецов Виталий	1968	1	5,0	97
97	Потапов Виктор	1993	КМС	49,0	98
98	Потапов Виктор	1947	ЗМС	5,0	99
99	Воробьев Владимир	1949	КМС	4,0	100
100	Мельников Кирилл	1995	КМС	5,0	100
101	Маслов Максим	1974	1	4,0	101
102	Барцев Виктор	1974	1	3,0	102
103	Галанцев Владимир	1950	КМС	3,0	103
104	Разумов Сергей	1955	МС	3,0	104
105	Белаш Сергей	1956	МС	2,0	105
106	Коваленко Владимир	1985	1	2,0	106
107	Крайнев Павел	1976	1	2,0	107
108	Макаров Александр	1960	1	2,0	108
109	Зыкова Элина	1962	1	1,0	109
110	Меляков Александр	1977	2	1,0	110

КУБОК АНДРЕЯ БАЛАШОВА 2013  
РОССИЯ, 2013  
ОФИЦИАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ, КЛАСС «ФИНН»

№	Участник	Очки	Место
1	Лашук Константин	169,0	1
2	Деникаев Феликс	134,0	2

№	Участник	Очки	Место
3	Кравченко Александр	131,0	3
4	Касатов Александр	111,0	4
5	Терешкин Дмитрий	102,0	5
6	Кистанов Аркадий	101,0	6
7	Филиппов Виктор	101,0	7
8	Кравченко Василий	101,0	8
9	Петрига Михаил	86,0	9
10	Боровяк Алексей	84,0	10
11	Воловик Вадим	82,0	11
12	Макогонов Александр	79,0	12
13	Петров Дмитрий	78,0	13
14	Бутенко Владимир	76,0	14
15	Коршиков Анатолий	76,0	15
16	Акулиничев Сергей	74,0	16
17	Щербанов Сергей	74,0	17
18	Иванов Сергей	72,0	18
19	Паолетти Мишель	72,0	19
20	Погги Георгио	71,0	20
21	Половинкин Юрий	70,0	21
22	Балдассари Филиппо	69,0	22
23	Волтолини Энрико	68,0	23
24	Котляров Денис	67,0	24
25	Гусенко Андрей	66,0	25
26	Умберто Де Луна	65,0	26
27	Козлов Виктор	64,0	27
28	Бевилакка Рикардо	63,0	28
29	Лузан Кирилл	61,0	29
30	Шутовский Александр	61,0	30
31	Бобров Николай	60,0	31
32	Буглиелли Марко	59,0	32
33	Терпигоров Егор	57,0	33
34	Крупенин Валерий	55,0	34
35	Фролов Игорь	55,0	35
36	Буякас Вячеслав	53,0	36
37	Котляров Артур	53,0	37
38	Лаухтин Александр	53,0	38
39	Калганов Артем	51,0	39
40	Ударцев Владимир	51,0	40
41	Гавриш Тарас	50,0	41
42	Мельников Кирилл	46,0	42
43	Харитонов Денис	46,0	43
44	Москалев Алексей	43,0	44
45	Степанов Сергей	43,0	45
46	Заботин Сергей	42,0	46
47	Копылов Роман	42,0	47
48	Скорняков Эдуард	42,0	48
49	Слободов Глеб	42,0	49
50	Дубенко Анатолий	41,0	50
51	Ахраменко Дмитрий	39,0	51
52	Болотин Сергей	39,0	52
53	Шнырь Лев	39,0	53
54	Вощеников Анатолий	38,0	54
55	Малюта Сергей	38,0	55
56	Коваленко Сергей	37,0	56
57	Каралюс Донатас	36,0	57
58	Животовский Алексей	35,0	58
59	Воронцов Илья	33,0	59
60	Фаггиани Франческо	33,0	60
61	Банько Александр	32,0	61
62	Чирков Аркадий	32,0	62
63	Потапов Иван	31,0	63
64	Родыгин Сергей	31,0	64
65	Худяков Олег	29,0	65
66	Джура Евгений	28,0	66
67	Олейников Петр	28,0	67
68	Селиванов Павел	28,0	68
69	Абрамов Владислав	27,0	69
70	Маханек Ян	27,0	70
71	Харитонов Николай	26,0	71
72	Кулюкин Александр	26,0	72

№	Участник	Очки	Место
73	Корчагин Михаил	25,0	73
74	Маликов Александр	23,0	74
75	Потапов Виктор	23,0	75
76	Быков Михаил	22,0	76
77	Данилов Валентин	22,0	77
78	Сирелли Лафранко	22,0	78
79	Яницкий Андрей	22,0	79
80	Александров Алексей	20,0	80
81	Ананьев Александр	20,0	81
82	Елисеев Александр	20,0	82
83	Полонский Тимур	20,0	83
84	Бирюков Михаил	19,0	84
85	Бородулькин Дмитрий	19,0	85
86	Яцук Михаил	19,0	86
87	Карулин Владислав	18,0	87
88	Пильгунов Виктор	18,0	88
89	Шевченко Алексей	18,0	89
90	Сарычев Андрей	17,0	90
91	Кастрюлин Андрей	16,0	91
92	Изместьев Иван	15,0	92
93	Разувалов Борис	15,0	93
94	Селиванов Алексей	15,0	94
95	Заботин Иван	14,0	95
96	Ланский Никита	14,0	96
97	Безменов Глеб	13,0	97
98	Владимиров Илья	13,0	98
99	Форсов Анатолий	13,0	99
100	Абдулаев Ислам Фаиг Оглы	12,0	100
101	Чухров Леонид	11,0	101
102	Яцкевич Алексей	11,0	102
103	Воловик Дмитрий	10,0	103
104	Барцев Виктор	9,0	104
105	Епифанов Олег	9,0	105
106	Вовчук Сергей	8,0	106
107	Гасанов Кирилл	8,0	107
108	Зворыгин Валерий	8,0	108
109	Исаев Афанасий	8,0	109
110	Новиков Олег	8,0	110
111	Сомов Сергей	8,0	111
112	Боев Леонид	7,0	112
113	Васильев Александр	7,0	113
114	Клейко Максим	7,0	114
115	Кляйман Леонид	7,0	115
116	Макаров Александр	7,0	116
117	Маслов Максим	7,0	117
118	Аскаров Вячеслав	6,0	118
119	Билль Андрей	6,0	119
120	Шевченко Валерий	6,0	120
121	Коваленко Владимир	5,0	121
122	Марчевский Алексей	5,0	122
123	Торгашин Артем	5,0	123
124	Яцкевич Сергей	5,0	124
125	Елисеев Вадим	4,0	125
126	Сивенков Вячеслав	4,0	126
127	Степушин Антон	4,0	127
128	Волошин Андрей	3,0	128
129	Галанцев Владимир	3,0	129
130	Зворыгин Анатолий	3,0	130
131	Зыкова Элина	3,0	131
132	Кочетов Вадим	3,0	132
133	Пенин Максим	3,0	133
134	Разумов Сергей	3,0	

# ПОБЕДИТЕЛИ И ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА РОССИИ «ФИНН-МАСТЕРС»

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

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

2010			
1	Хорошилов Игорь	Мастерс	1962
2	Худяков Олег	Мастерс	1970
3	Марчевский Алексей	Мастерс	1968
1	Заботин Сергей	Гранд-Мастерс	1956
2	Петрига Михаил	Гранд-Мастерс	1957
3	Корячкин Николай	Гранд-Мастерс	1956
1	Потапов Виктор	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
2	Половинкин Юрий	Гранд-Гранд-Мастерс	1949
3	Горбачев Владимир	Гранд-Гранд-Мастерс	1947
1	Данилов Валентин	Легенда	1936
2	Козлов Виктор	Легенда	1934

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

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

2013			
1	Терешкин Дмитрий	Мастерс	
2	Петров Дмитрий	Мастерс	
3	Кравченко Василий	Мастерс	
1	Marco Bugielli	Гранд-Мастерс	
2	Касатов Александр	Гранд-Мастерс	1962
3	Петрига Михаил	Гранд-Мастерс	1957
1	Половинкин Юрий	Гранд-Гранд-Мастерс	1949
1	Козлов Виктор	Легенда	1934
2	Данилов Валентин	Легенда	1936



## КАЛЕНДАРЬ ЦЕНТРАЛЬНЫХ РЕГАТ В КЛАССЕ «ФИНН»

№	Наименование мероприятия	Сроки проведения, включая дни приезда и отъезда	Место проведения
1	Чемпионат России в олимпийских классах	27.09–05.10.2014	г. Сочи
2	Открытый чемпионат Содружества Финн-Мастерс	09.10–13.10.2014	г. Севастополь
3	Черноморская регата, финал Кубка России	21.11–29.11.2014	г. Сочи
4	Рождественская регата, 1-й этап Кубка России	03.01–10.01.2015	г. Сочи
5	Зимняя ривьера, 2-й этап Кубка России	23.02–01.03.2015	г. Сочи
6	Сочинская регата, 3-й этап Кубка России	23.03–29.03.2015	г. Сочи
7	Геленджикская регата, 4-й этап Кубка России	09.04–13.04.2015	г. Геленджик
8	Регата памяти Александра Новикова, 5-й этап Кубка России	08.05–12.05.2015	г. Таганрог
9	6-й этап Кубка России	20.05–27.05.2015	г. Сочи
10	Чемпионат Европы, первенство Европы	09.05–18.05.2015 (сроки уточняются)	г. Сплит, Хорватия
11	Открытый весенний Кубок Московской ассоциации яхт класса «Финн»	15.05–17.05.2015	г. Москва
12	Чемпионат мира Финн-Мастерс	22.05–29.05.2015	г. Кавала, Греция
13	7-й этап Кубка России, Конаково	04.06–08.06.2015	г. Конаково
14	Поволжская регата, 8-й этап Кубка России	21.06–28.06.2015	г. Тольятти
15	XVIII Международная Московская традиционная парусная регата	28.06–04.07.2015	г. Москва
16	Silver Cup — Первенство мира	04.07–12.07.2015 (сроки уточняются)	Место проведения уточняется
17	Открытый Хрустальный Кубок Московской ассоциации яхт класса «Финн», 9-й этап Кубка России	10.07–13.07.2015	г. Москва
18	Международный Университетский Кубок по парусному спорту	18.08–23.08.2015	г. Москва
19	Сибирский Кубок	07.08–10.08.2014	Красноярск
20	Открытый чемпионат Российской ассоциации яхт класса «Финн» Open Russian, 10-й этап Кубка России	25.08–31.08.2015	г. Москва
21	Кубок Европы Финн-Мастерс	02.09–06.09.2015	г. Тихань (оз. Балатон, Венгрия)
22	Чемпионат России в олимпийских классах	26.09–04.10.2015 (сроки уточняются)	г. Севастополь
23	Черноморская регата, финал Кубка России	01.11–08.11.2015 (сроки уточняются)	г. Сочи
24	Осенний Кубок Российской ассоциации яхт класса «Финн»	12.11–16.11.2015	г. Геленджик
25	Чемпионат мира Finn Gold Cup	20.11–30.11.2015	г. Такапуна, Новая Зеландия



Василий Кравченко



Лариса Ларионова



Максим Джюра



Роберт Дивз



Мария Абашкина



Анна Героева



Алексей Жиров



Ксения Королева



Сергей Антипов



Елена Бекетова



Михаил Крылов

**В календаре использованы:**

**Фотографии:**

Абашкиной Марии, Жирова Алексея, Джюра Максима, Героевой Анны, Ларионовой Ларисы, Коновалова Алексея, Дивза Роберта (Deaves Robert), Зимни Аркадиуша (Arkadiusz Zimny), а также из личных архивов Потапова Виктора Яковлевича, Козлова Виктора Александровича, Манкина Валентина Григорьевича и архивов Международной ассоциации класса «Финн» и Российской ассоциации класса «Финн»

**Материалы:**

книги «FinnLog»  
сайта Международной Ассоциации яхт класса «Финн»

**Подбор статей:**

Насатов Александр, Кравченко Василий

**Переводы статей из международных источников:**

Абашкина Мария, Антипов Сергей

**Дизайн и верстка:**

Крылов Михаил

**Выпускающий редактор:**

Королева Ксения

**Помощь в издании календаря:**

Бекетова Елена

Календарь подготовлен и издан Василием Кравченко

Copyright 2014: Все права на публикацию и воспроизводство материалов данного календаря за исключением статей из внешних источников, принадлежат МОО «Ассоциация яхт класса «Финн».

