



# Самый известный финн

Алексей Деревянкин

ТАРПОН 1(37). 2023

«Золотой Кубок», 2021 г. Порту, Португалия

двухмачтовую гоночную яхту длиной около 6 м. Сарби будто бы отрубил у этого каноэ корму со второй мачтой, получив глиссирующий швертбот с плоским днищем в кормовой части. Но жюри оценило его проект невысоко; в частности, яхта показалась судьям слишком маленькой. А победила в конкурсе чертежей Spicle, спроектированная соотечественником Сарби, профессиональным кораблестроителем Харри Карлссоном.

Однако это решение не было окончательным, ведь предстояли отборочные соревнования. К ним планировалось допустить только лучшие проекты. Но узнав, что Сарби уже построил прототип своей яхты, жюри разрешило и ему участвовать в гонках. В отличие от Карлссона, Сарби трудился парикмахером (о, эта эпоха любительского спорта!). Однако Рихард был опытным гонщиком (на Олимпиаде 1948 г. он занял 4-е место в одиночном классе Firefly) и конструктором, что и показали отборочные гонки с пересадкой рулевых, проведенные в октябре 1949 г. В легкий ветер его FIN оказался вполне конкурентоспособным, показав себя не хуже Spicle. После регаты чертежи для самостоятельной постройки FINT (так теперь назывался швертбот) опубликовал один из шведских яхтенных журналов. Местных гонщиков настолько привлекла простота конструкции и постройки, что зимой 1949–50 гг. они изготовили аж 25 яхт.

В мае следующего года прошли вторые отборочные соревнования. Сарби не собирался в них участвовать, поскольку Spicle, переименованный в Pricken, по какому-то недоразумению уже начали рекламировать как новый олимпийский класс. Но Шведская яхтенная ассоциация настаивала, и Сарби поехал на регату. К этим гонкам появился знак класса в виде двух синих волн; Сарби выбрал его по результатам опроса владельцев фирм, выпускающих яхты. Регата проходила в свежий ветер, при котором преимущество FINT стало очевидным: пять побед и одно второе место в шести гонках! (Всего в регате участвовало шесть яхт.) Благодаря сравнительно узкому носу FINT уверенно преодолевал волну на лавировке, в то время как Pricken на волнении шел довольно медленно и зарывался носом. Второе место занял швертбот еще одного шведского конструктора Свена Торелла; Pricken стал только третьим. Выбор жюри был предсказуем: 15 мая 1950 г. проект Сарби утвердили в качестве нового олимпийского швертбота-одиночки, очередной раз сменив имя, теперь на Finn.

Хотя Сарби отталкивался от проекта «Шведского каноэ», он почему-то не взял у этой яхты такой элемент оборудования, как откидные сиденья для откренивания. Возможно, именно поэтому у «Финна» сравнительно небольшой по меркам того времени шверт: в сильный ветер яхту с большим швертом не смогли бы откренивать даже тяжеловесы. Кстати, в 1967 г. встал вопрос об оснащении «Финна» подобными сиденьями (то было

История «Финна» началась в январе 1949 г., когда Финская яхтенная ассоциация объявила конкурс на проект швертбота-одиночки для международных скандинавских регат, а заодно и для Олимпийских игр, которые должны были пройти в Хельсинки в 1952 г. Среди прочих в конкурсе принял участие проект FIN шведского конструктора Рихарда Сарби. FIN был создан на основе «Шведского каноэ» — популярного в те годы в Скандинавии класса, представлявшего собой

ТАРПОН 1(37). 2023



когда мы ему пожаловались на эту проблему, сказал: “Ну, если вы промахнулись, тогда <...> вставьте клин”. Такой клин позже и вошел в обиход как прототип гик-оттяжки».

Игры в Хельсинки с явным перевесом выиграл Пауль Эльвстрём, второе место занял англичанин Чарльз Карри, а третье — сам Сарби. Класс понравился гонщикам. Первые несколько лет им управлял Международный союз парусных гонок (IYRU; ныне — WS, World Sailing), а в 1956 г. была учреждена международная ассоциация класса IFA. В том же году в британском Бёрнэм-он-Крауче прошел первый «Золотой Кубок» (так называются чемпионаты мира в классе яхт «Финн»). Титул оспаривали 45 участников; первым чемпионом мира стал бельгиец Андре Нелис, один из сильнейших «финнистов» второй половины 50-х — начала 60-х. В том же году он стал серебряным призером Олимпиады, которую опять выиграл Эльвстрём. С тех пор «Золотой Кубок» проводится ежегодно; лишь чемпионат 2020 г. был отменен из-за пандемии коронавируса. Рекорд по числу участников был достигнут в 1963 г., когда в голландском Медемблике собралось 162 спортсмена из 22 стран мира (приехало бы и больше, но, опираясь на опыт предыдущих регат, организаторы ограничили численность команд — не больше 15 спортсменов от одной страны).

Кстати, высокое 5-е место в тот год занял советский гонщик Валентин Манкин. В последнее время о такой массовости остается только мечтать, хотя, например, на «Золотой Кубок» в мае 2022 г. в Италию приехало более сотни участников.

Только явившись миру, «Финн» тут же начал меняться. На яхте появились откреночные ремни, оттяжка гика, погон гика-шкота, эжекторы для автоматического удаления воды из кокпита, встроенные баки плавучести. Эволюция класса в 1950–60-е гг. шла в целом по тому же пути, что и у большинства других классов. В 1959 г. была разрешена постройка стеклопластиковых корпусов. Новый материал показал себя с хорошей стороны: на «Золотом Кубке» 1961 г. все трое призеров выступали именно на пластиковых «Финнах». Однако в 1964 г. Хуберт Раудашль выиграл чемпионат мира на деревянном корпусе. Гонщики призадумались: получается, не настолько стеклопластик и лучше? И все же он очень быстро вытеснил дерево, по крайней мере на соревнованиях высокого уровня. Появление стеклопластиковых корпусов породило проблему: этот материал давал конструкторам больше свободы в распределении массы в корпусе, появился соблазн уменьшить массу носа и кормы, настолько же утяжелив

время моды на разные приспособления для откренивания швертботов-одиночек: сиденья, выдвижные доски и даже трапеции). Предложение о модернизации возникло не на пустом месте: в 60-е гг. появлялось немало новых интересных проектов яхт, и «Финну» необходимо было сохранять конкурентоспособность, чтобы удержаться в олимпийской программе. Впрочем, тогда все обошлось без радикальных нововведений.

На первых «Финнах» не было оттяжки гика, ее заменял клин,двигающийся в расположенную под гиком щель на мачте: загоняя его глубже, можно было сильнее ограничить перемещение гика вверх. По некоторым сведениям, и этот клин появился не сразу. Пётр Гореликов, участник Олимпийских игр 1952 г., вспоминал: «На первых [советских] “Финнах”, построенных в Таллине <...> была допущена ошибка при изготовлении щели для крепления гика в мачте: ее сделали слишком большой (делали просто по имеющимся чертежам с максимальным допуском). И получалось так, что как только мы выходили на полный курс, гик выворачивало вверх, и яхту сразу выкидывало на переворот. В результате, как только дуло больше четырех баллов, из пяти [человек] в лучшем случае кто-нибудь один спасется, а то и никто. Потом, уже на Олимпиаде, конструктор “Финна” Рихард Сарби,

### «Финн» Основные размеры:

Длина наибольшая 4,50 м  
Длина по ватерлинии 4,34 м  
Ширина наибольшая 1,47 м  
Осадка:  
корпуса 0,17 м  
со швертом 0,85 м  
Площадь паруса 10,6 кв. м  
Водоизмещение 107 кг



среднюю часть корпуса. Это приводило к тому, что при сохранении общей массы лодка становилась немного быстрее. Подобные эксперименты нередко выходили за рамки правил класса, но как их было обнаружить? Простое взвешивание, разумеется, не помогало. В конце 60-х гг. француз Жильбер Ламбуле разработал маятниковый тест, суть которого заключалась в измерении периода колебаний подвешенного корпуса: этот период зависит не от массы, а от ее распределения по объему корпуса. Тест Ламбуле применяется с 1972 г. и в настоящее время является частью стандартной процедуры обмера.

Необычным для начала 50-х было отсутствие на «Финне» стоячего такелажа: вращающаяся вокруг своей оси свободно стоящая мачта вкупе с парусом образовывала систему, ведущую себя совсем иначе, чем при наличии вант и штага. Очень многое в этой системе зависело от гибкости мачты, что давало конструкторам рангоута и гонщикам простор для творчества. Первые деревянные мачты были очень жесткими, но в 50-е Пауль Эльвстрём разработал гибкую мачту с полным парусом: по мере увеличения силы ветра мачта сгибалась сильнее, и парус уплощался. На протяжении всех 60-х гг. эльвстрёмовское вооружение оставалось наиболее популярным в мире. Но в конце десятилетия оно уступило место мачтам бразильца Брудера и австрийца Раудашля, довольно жестким в продольном направлении, но очень хорошо гнущимся в поперечном, тем самым уменьшавшим кренящий момент на лавировке и позволявшим легким гонщикам

конкурировать с тяжеловесами даже в сильный ветер. Первые правила класса «Финн» не разрешали изменять сечение мачты, но вскоре запрет был отменен. Деревянные мачты позволяли подгонять свои характеристики под вес гонщика и под условия предстоящих гонок: стесывая дерево, можно было получить более гибкую мачту, а наклеивая на мачту накладку, — наоборот, более жесткую. «Финнисты» того времени активно пользовались этой возможностью, проводя немало времени в мастерских с рубанком и клеем... Даже на Олимпийских играх, где с 1952 по 1996 г. все «Финны» предоставлялись производителями и запрещены были какие-либо переделки корпуса, с мачтой разрешали делать всё что угодно.

Паруса первых «Финнов», естественно, изготавливали из хлопчатобумажных тканей: время синтетики пришло немного позже. В классе «Финн» ее разрешили в 1958 г. Десятью годами позже на соревнованиях стали появляться яхты с алюминиевыми мачтами.

Первенство Ленинграда, 1975 г.





Советские  
«финнисты»:  
Александр Чучелов,  
Валентин Манкин,  
Виктор Потапов,  
Андрей Балашов

Они быстро вытеснили деревянные: на Олимпиаде-1972 яхты оснащали уже металлическими мачтами. В 90-е опять появились новые материалы: углепластик — для мачт, кевларовый ламинат — для парусов. Все эти и многие другие изменения привели к тому, что современный «Финн», сохраняя внешнее сходство, заметно отличается от своих «собратьев» начала 50-х.

«Финн» был олимпийским классом на протяжении 70 лет. К сожалению, всему когда-то приходит конец. В ноябре 2018 г. WS приняла решение о выводе этого швертбота из олимпийской программы. Какое-то время оставались надежды на его возвращение, но им не суждено было сбыться. Игры Токио-2020 стали восемнадцатыми и последними для «Финна»: по числу олимпийских регат он делит лидерство со «Звездным», значительно опережая все остальные классы. Решение WS практически не оставило шансов для участия в Олимпийских играх спортсменам-тяжеловесам: ни один из нынешних олимпийских классов толком

не подходит для гонщиков тяжелее 85 кг. Что поделать, парусный спорт сильно изменился в последнее время, и не всегда очевидно, что эти перемены — к лучшему.

Разумеется, решение WS не является приговором «Финну»: значительную часть «финнистов» составляют спортсмены-любители, для которых не так уж и важен олимпийский статус их любимой яхты. Так что класс будет жить и дальше, тем более такой легендарный. А чтобы лучше понять, что значит «Финн» для гонщиков, стоит

предоставить слово им самим. Призер Олимпийских игр Питер Холмберг говорил: «Я считаю «Финн» лучшим классом среди всех доступных; он предлагает серьезную основу для тренировок и соревнований на самом высоком уровне. Знания и практика, приобретенные за годы хождения на «Финне», приносили мне пользу во всех аспектах парусного спорта на протяжении всей моей парусной карьеры».

Бывший президент IYRU Пол Хендерсон высказался еще короче: «Когда вас спросят, на какой яхте вы ходите, достаточно ответить «Финн», чтобы доказать свое превосходство».

Завершая статью, расскажу и об истории «Финна» в нашей стране, ведь из всех олимпийских классов именно в «Финне» наши гонщики выступали наиболее успешно. С половины олимпийских регат советские «финнисты» вернулись с наградами. В 1960 г. Александр Чучелов завоевал серебряную медаль в Неаполе, уступив лишь самому Эльвстрёму (для которого это олимпийское золото стало уже четвертым). В 1968 г. Валентин Манкин стал олимпийским чемпионом Мехико досрочно, по итогам шести гонок из семи. Через четыре года Виктор Потапов вернулся с бронзой из Килиа, а на следующих двух Олимпиадах серебряную и бронзовую медали завоевал Андрей Балашов. Не раз наши гонщики привозили медали с чемпионатов мира и Европы; отдельно стоит отметить Олега Хопёрского, который в 1985–92 гг. трижды становился призером «Золотого Кубка» и дважды (включая одну победу) — чемпионата Европы. С начала 1970-х гг. здорово выступали наши гонщики на юношеских соревнованиях.



Валентин Манкин  
на Олимпийских играх 1968 г.



*Джайлс Скотт, победитель двух последних Олимпиад в классе «Финн»*

К сожалению, в 90-е гг. был сделан большой шаг назад. Упали результаты наших спортсменов на международных соревнованиях, сократилось представительство гонщиков на российских регатах. В некоторые годы чемпионат России в «Финне» даже не разыгрывался из-за отсутствия кворума. И все-таки даже в эти годы группы энтузиастов в разных городах продолжали поддерживать матчасть и выходить на гонки. Важным этапом возрождения класса «Финн» в нашей стране стал «Золотой Кубок» 2005 г., который решено было провести в Москве. К регате, которая прошла на базе ЭШВСМ «Хлебниково» (сейчас — «Московская академия парусного и гребных видов спорта»), было закуплено 100 новых «Финнов». После соревнований они остались в столице. Была образована московская (позже преобразованная во всероссийскую) ассоциация класса «Финн», которая под председательством Василия Кравченко проделала большую работу по развитию

класса в России. Существенно расширился календарь соревнований, на дистанции вернулись многие ветераны, давно оставившие парусный спорт, включая таких легендарных гонщиков, как Виктор Потапов и Андрей Балашов. Сейчас, помимо национального чемпионата и региональных соревнований, проводится многоэтапный Кубок России (в 2022 г. он состоял из пяти этапов в разных городах) и традиционная московская регата Open Russia, по представительству и накалу борьбы не уступающая чемпионату России. 🚩



*Open Russia 2020*