

на яхте олимпийского класса 470 вместе с именитым рулевым Владимиром Баженовым — международную регату «Дружба» в Сочи.

Михаил Крутиков — семнадцатикратный Чемпион СССР и России, участник двух олимпиад.

Всего в Липецком яхт-клубе, базу подготовки в котором заложил Валерий Джеломанов, подготовлено четыре мастера спорта международного класса, более десяти мастеров спорта, 25 кандидатов в мастера спорта и заслуженный мастер спорта. ■

В РЕДАКЦИИ ГАЗЕТ «ТРУД», «ЛЕНИНСКОЕ ЗНАМЯ», «ЛЕНИНЕЦ», «МЕТАЛЛУРГ»

Областная молодежная газета «Ленинец» и центральная газета «Труд» одновременно выступили со статьями, в которых резко критикуется работа секции парусного спорта спортклуба «Новолипецк» и методы работы тренера В.В. Джеломанова.

Статьи бурно обсуждаются в городе и, естественно, наиболее горячо в семьях спортсменов-воспитанников секции парусного спорта.

Мы как раз и есть те самые, по мнению авторов статей неосмотрительные родители, которые доверили детей тренеру В.В. Джеломанову, изображенному в прессе самыми черными красками.

Это мы чаще всего сталкиваемся с результатами педагогической деятельности опального тренера.

В секции дети научились многому, что умеют далеко не все взрослые.

Дети работают с деревом, металлом, пластмассами, умеют кроить и шить потому, что все это умеет тренер Джеломанов.

Наши дети подтянуты, опрятны, в хорошей физической форме, как тренер Джеломанов.

В секции строгая дисциплина, категорически запрещены курение и алкоголь.

Нам очень нравится атмосфера дружбы, доброжелательности, ответственности старших за младших, созданная в секции.

У тренера педагогический дар от естества, его не получишь ни при каком сверхпроницательном образовании, не случайно дети так любят своего тренера.

Настраивая ребят на большой спорт, воспитывая в них бойцовские качества, тренер никогда не упускает из виду формирование всего характера подростка, и в этом направлении работает с родителями.

Наши дети навсегда увлечены парусами, прекрасный пример полной самоотдачи работе и спорту — их тренер.

Нас очень беспокоят воинственные нападки прессы на тренера и секцию, попытки подорвать сами основы существования секции.

Что касается «проступка», который дал журналистам повод изобразить т. Джеломанова таким злодеем, то мы считаем, что родители хулиганствующего подростка должны были сами наказать его за нецензурную брань в адрес взрослого, а не бегать по инстанциям в поисках «правды».

В нашем городе известны случаи, когда компании подростков-хулиганов избивали прохожих, убивали домашних животных, уничтожали общественное имущество. Причины — попустительство со стороны родителей и равнодушие окружающих.

Если по мнению т.т. Краснова и Баюканского, оплеуха хулигану — повод отстранить преподавателя от работы, не отстранят ли они от работы великого Макаренко, которому тоже случилось ударить воспитанника?

Мы, родители спортсменов, считаем, что публикация тендециозных материалов наносит вред развитию большого спорта в нашем городе. Мы считаем влияние тренера В.В. Джеломанова на наших детей безусловно благотворным и настаиваем, чтобы ему были предоставлены нормальные условия для работы.

Мы хотели бы знать, почему товарищ Баюканский отказался встретиться с коллективом парусной секции и родителями детей, которых он на таком высоком уровне перед всей страной защищает.

Родители: Зубарева Н.И., Крутикова Л.А., Покачалова Л.И., Петляков Э.М., Бирюкова Н.В., Бирюков А.И., Коробейников Г.Г., Крутиков А.С.



ОЛЕГ ХОПЕРСКИЙ: «ГЛАВНЫЙ МОЙ СОПЕРНИК — ЭТО Я»

ОЛЕГ ХОПЕРСКИЙ — ОДНА ИЗ САМЫХ ЯРКИХ ФИГУР КЛАССА «ФИНН» В СССР И В МИРЕ. ПРИДЯ НА СМЕНУ ПОКОЛЕНИЮ ВИКТОРА ПОТАПОВА, АНДРЕЯ БАЛАШОВА, ВАЛЕРИЯ ЗАКОВОРТНОГО, ОН БЛАГОДАря СВОЕЙ ТРУДОСПОСОБНОСТИ, НАСТОЙЧИВОСТИ И ТАЛАНТУ, А ТАКЖЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ КАЧЕСТВАМ — ДОБРОТЕ, КОММУНИКАбельНОСТИ, ЗАВОЕВАЛ И ПЕРВЫЕ МЕСТА КАК НА СОРЕВНОВАНИЯХ, ТАК И В СЕРДЦАХ И БОЛЕЛЬЩИКОВ, И СОПЕРНИКОВ. ФАКТИЧЕСКИ ОН БОЛЬШЕ ВСЕХ РОССИЙСКИХ ГОНЩИКОВ ЗАВОЕВАЛ МЕДАЛЕЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ В КЛАССЕ «ФИНН». НАЧИНАЯ С 1984-ГО ГОДА ОН — ПЯТИКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН СССР И ПОСЛЕ РАЗВАЛА СССР 3-Х КРАТНЫЙ ЧЕМПИОН РОССИИ, ПОБЕДИТЕЛЬ И ДВУКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ, ТРЕХКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТА МИРА, ОБЛАДАТЕЛЬ КУБКА МИРА.

О НЕКОТОРЫХ МОМЕНТАХ ИЗ ЕГО ЖИЗНИ — В ИНТЕРВЬЮ, КОТОРОЕ ОН ДАВАЛ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН» К ЮБИЛЕЮ КЛАССА В 2009-М ГОДУ

Когда, где и как ты начал заниматься «Финном»?

На «Финне» я начал гоняться в 1979 году в городе Сочи, на Весеннем чемпионате СССР (сейчас он проходит под названием Сочинская регата). Тогда я впервые приехал на «Финне» на соревнования среди взрослых. Регата проходила в марте, а 20 лет мне исполнялось только в мае. Так что в 19 лет я сел на «Финн».

Насколько важно было в то время для тебя и для других гонщиков попасть на Олимпиаду?

Для меня тогда не стояла задача попасть на Олимпиаду 1980 года. Я только пришел в команду с ОК-Динги. Это была молодежная команда. Лидерами были Андрей Васильевич Балашов и Сергей Хорецкий. Они отбирались на Олимпийские игры, выигрывали первые-вторые места на чемпионатах Союза, на международ-

ных соревнованиях выступали. Для других гонщиков попасть на Олимпиаду было важно, но тогда было два явных лидера. А я в то время только начинал «Финн» осваивать и пока в сильную конкуренцию с ними не вступал. Мои мечты были максимум на 1984 год.

Как был организован класс «Финн» в СССР в то время?

Это был Советский Союз, и хорошо финансировалась сборная команда Союза (основной состав — взрослые, а молодежный состав присутствовал на тренировках и сборах). То есть получалось, что вместе со сборной командой у нас тренировалось много народу. Молодые учились у стариков, а те постепенно передавали из рук в руки свою «эстафетную палочку». Потихонечку они нас приподнимали. «Финн» в то время был достаточно массовый класс — у нас гонялось не меньше 50–60 лодок на всех соревнованиях.



Кто был самым сильным гонщиком в классе «Финн» в СССР, когда ты начал гоняться в этом классе?

Их было несколько — это были Андрей Балашов, Сергей Хорецкий, Борис Захаров, Виктор Соловьев (как раз в 1979-м году он стал чемпионом Европы среди юниоров), Андрей Мудриченко, который был чемпионом Европы среди молодежи в 1976-м.

Трудно ли было выезжать за пределы СССР в то время?

Да, потому что только государство могло тебя куда-то отправить, ни о каких спонсорских вариантах не могло быть и речи. Документы оформить было невозможно. Только члены сборной команды Советского Союза могли выезжать на международные соревнования, чемпионаты мира и Европы.

Было ли сложно доставать западную оснастку, вооружение?

Конечно, мы всегда немного опаздывали. Тогда у нас и не было никаких пластиковых карт — ничего; все было не так просто, что взял и заплатил. Покупка материальной части всегда шла через определенные ор-

ганы, министерства. И пока это все заказывалось, пока приходило, мы немного уже опаздывали с тем, что нужно было бы получить на следующие соревнования.

Какие спортсмены, тренеры больше всего помогли тебе во время твоих выступлений в классе «Финн»?

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

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

Да, в общем-то, проблема была только одна — надо было больше всех тренироваться, чтобы доказать, что именно меня можно уже послать на какие-то крупные международные соревнования. Требовалась большая работоспособность, чтобы только попасть в сборную команду СССР, а в то время попасть туда было очень сложно, практически невозможно. В 1983-м году, когда я уже был в сборной СССР, шел отбор на Олимпийские игры 1984 года в Лос-Анджелесе. По результатам я не проходил. В то время в Советском Союзе в сборную попадали пять экипажей, а на олимпийский год — только три. К сожалению, я занял 4-е место по отбору. В течение года у меня не шел результат — я занимал третьи, четвертые, пятые или шестые места и никак не мог выиграть ни одной регаты. Тогда мой тренер мне сказал: «Ну, видимо, ты не очень талантлив для того, чтобы вообще тебя держать в этом классе». И я решил доказать обратное. Я решил работать, а работа зря не проходит. И 1984 год оказался для меня таким звездным, что все соревнования, в которых участвовал, на которые выезжал, я выиграл — Йерскую регату, Каннскую регату, чемпионат Советского Союза, и, самое главное — все соревнования я выиграл «без последней гонки» — было большое количество первых приходов, реальных соперников практически не было.

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



Ну, в общем-то, на «Финне» забавного ничего такого не было. Единственный, такой вот памятный случай был, когда мы тренировались на Кубе в 1984 году, как раз готовились к Олимпиаде в Лос-Анджелесе. Приходилось ходить в разную погоду. Очень много мы тренировались в сильную погоду, чтобы поднять свою общую физическую подготовку. В тот день был такой шторм, что вся команда, все поломали мачты, порвали паруса, не могли даже подойти к берегу. Мне пришлось обходить половину полуострова, где находится Варадеро (36 километров) в 8-бальный шторм на «Финне» при шести метровой волне. Меня уже практически похоронили и уже даже не ждали на берегу, а я пришел. Перед этим я три часа тренировался на воде, а потом около пяти часов обходил этот полуостров. Была очень сильная волна, и в любой момент можно было погибнуть. Я шел не слишком быстро, а надежно, так, чтобы волна не убила. Пришлось обруливать все волны. На самом краю полуострова было очень мелко, и каждая волна — это был «гребень». Вот там было действительно страшно, потому что до этого огибания, я шел в галфинд, а тут пришлось уваливаться на фордевинд. И уже потравиться некуда было. Надо было спастись от волн. Но я все-таки пришел. Даже свечки уже стояли — меня никто не ждал! Это был январь 1984-го.

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

Это был 1984 год. Он показал, что вся предыдущая работа не прошла зря. И я сам почувствовал уверенность в том, что могу все-таки что-то показать. В 1985 году я также выиграл Йерскую регату, стал вторым на чемпионате мира, проиграв первому, Лассе Хьортнесу, только одну десятую очка. Дальше все пошло достаточно уверенно, я уже завоевал лидирующее положение, особенно в средние погоды — 3–4 балла — это моя корон-

ная погода была, а на полных курсах сравниться тогда со мной никто не мог.

Расскажи, пожалуйста, о своих гонках в 1989 году, когда ты был третьим на чемпионате мира в Аласии, выиграл Спа-регату, какие были определяющие моменты у тебя в тех регатах?

В 1989 году я бы мог выиграть чемпионат мира практически без двух гонок, если бы не сломалась мачта. В одной гонке я пришел достаточно далеко — тридцать вторым. Когда мачта сломалась, я шел четвертым, а мои соперники пришли в этой гонке очень плохо. И с этим мне не хватило трех десятых очка до второго места и семи очков до первого места. После этого я выиграл Спа-регату без последней гонки.

А в Хельсинки на чемпионате Европы, когда ты был шестым, что происходило?

1989 год. Мне поставили дисквалификацию. Раньше поперечные и продольные движения корпусом в лодке были запрещены. Где-то за минуту до старта я в лодке встал, посмотрел «где ветер?» (ветер достаточно слабый был) и сел. Стоял, естественно, в сторонке — никому не мешал. Ветер крутил, несколько фальстартов до этого было. Я решил в середине стартовать потому, что не знал еще в какую сторону идти. Лодка не двигалась. И вот когда я финишировал вторым в этой гонке и уже был с большим отрывом на первом месте, мне поставили дисквалификацию за то, что я встал и сел в лодке.

А последняя гонка получилась такая: я был на шестом месте, и в последней гонке поставил себе задачу: я выиграю гонку, а если мои соперники придут достаточно далеко за мной по местам, то мне удастся выиграть этот чемпионат. Все так и складывалось — я шел первым, пять минут отрыва вез второму, а мои соперники шли за двадцаткой. То есть, я на финиш шел чемпи-

оном Европы. И за 200 метров до финиша его закрыли. А на третье место планировался Лаурен Эккард — брат Эстера Эккарда, чемпиона Олимпиады в Таллине в 1989 году. И если бы результаты были после этой гонки, то Лаурен пролетел бы мимо третьего места. Гонку закрыли. До конца контрольного времени было еще 1,5 часа. Я подал протест. Протест отклонили, мотивировав тем, что якобы на первой лавировке проходило судно, которое шло в порт в Хельсинки, и это судно создало неравные условия всем гонщикам, что помешало кому-то, а кому-то не помешало. Но, на самом деле, никакого судно не проходило. Вторым аргументом было то, что ветер сильно зашел, когда мы шли на фордаке. Да, ветер зашел, но дистанцию перенесли, и на финиш мы шли в нормальную лавировку. В общем-то, никаких разумных аргументов они найти не могли, но все равно гонку отменили, и я остался на шестом месте.

Если говорить о Спа-регате, то твой день рождения попадает как раз в эти даты?

Так получилось, что у меня 26 мая день рождения, и мне каждый раз приходилось его праздновать в Голландии. Собирались все финнисты, приходили ко мне в гости в Ван-Дайкен, в кемпинг, и часто это совпадало с окончанием Спа-регаты. Так например, в 1991-м году она заканчивалась 26-го. На первое место претендовали три гонщика: Ханс Шпицнауэр, Эрик Макентаер (мексиканец) и я. И получалось так — кто приходит в последней гонке впереди, тот и выигрывает. Я пришел первым, Ханс Шпицнауэр — вторым. У меня тогда оторвался блок гика-шкотов на гике, и мне пришлось на одном гика-шкоте доводить гонку до конца, а это был

практически целый фордевинд и последняя лавировка. Но Хансу не удалось меня достать. Он начал крутить повороты. Я сначала было на них отвечал, но потом вижу, что поворот уже не идет такой. Я начал ходить в заходы. Перед финишем он уже достал меня очень сильно, и практически «левый-правый галс» был на финише. Но у меня было место, чтобы я повернул и финишировал. Получилось, что я повернул, финишировал, и буквально через полторы секунды финишировал он. Эрик Леуренталь пришел восьмым. Вот так мы и заняли 1-е, 2-е, 3-е место. Я думаю, все — сейчас будет протест. А Ханс мне говорит «С днем рождения! Вот — это тебе подарок на 26 мая!» И на награждении все участники соревнований «Harry Birthday!» пели. Это приятно было, когда тысяча человек поют. Это здорово!

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

В СССР, когда я занял лидирующее положение, я всегда делился с ребятами информацией вплоть до того, что свои мачты мог отдать, свои паруса мог отдать кому угодно, если ребята просили, и им надо было помочь. Я никогда не стеснялся делиться информацией и считал, что сильный всегда должен, если имеет возможность, делиться. Когда делишься информацией, другие начинают тебя догонять — особенно на тренировках это чувствовалось, даже обгонять. И ты начинаешь искать другие варианты, чтобы быть впереди. И, в общем, шел такой «step by step» постоянный подъем. Была хорошая большая конкуренция.

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



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

Расскажи несколько историй о финнистах, с которыми ты гонялся.

Я очень хорошо общался с братьями Вестергард. Я у них несколько раз был дома в Копенгагене. Мы вместе тренировались, вместе гонялись, обменивались опытом, жили в одной квартире, вповалку спали на матрасах, лишь бы вместе тренироваться. Еще с Эриком Менригталлером — в Барселоне я тоже у него жил — мексиканец, который очень здорово гонялся, он был призером или чемпионом чемпионата мира. Много таких гонщиков было, с которыми мы хорошо контактировали. Майк Миллер, канадец, очень хорошо мы общались, потом Хенк Лэммонс, канадец, двукратный чемпион мира — тоже самое — в Майами тренировались вместе, в одном доме жили, потом вместе завтракали, выходили на воду. Мы замечательно тренировались, обменивались информацией. Они даже порой делились со мною мачтами, парусами. Это великолепные ребята были, потому что сильные уверенные гонщики и никогда не думали, чтобы тебя прищемить, а наоборот делились всем, что знали.

Кто были твои основные соперники в СССР?

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

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

Вот, например, я был чемпионом Европы, но для меня этот чемпионат прошел, можно сказать, незаметно, как-то легко, потому что я как-будто всю прошлую жизнь готовился для того, чтобы его выиграть. До этого я думал: «Вот если выиграю для начала чемпионат Европы (о чемпионате мира я в это время даже не мечтал), то прямо побегу по воде». Но я так долго к этому готовился, так много тренировался, что когда в последней гонке уже финишировал чемпионом Европы, это не произвело на меня никакого впечатления. Честно говоря, как будто все само собой разумеется. А вот в 1985 году, когда я второе место на чемпионате мира занял, то запомнил на всю жизнь, потому что проиграл первому всего одну десятую очка. Я шел на финиш первым. Немного просчитались в очках. Можно было на одну лодку чуть раньше финишировать. Я шел пятым, мой соперник Килас Хёртнайс — шестым. За шестое место 11,7 очка, а за седьмое — 13 очков, такая вот небольшая разница. И если бы я пришел пятым, то это

уже 10 очков. То есть разница в одном случае — 1,7, а в другом — 1,3. Тогда бы три десятых я уже выиграл бы. Вот это оставило большое впечатление во мне, хотя я еще два раза был призером чемпионата мира.

Еще запомнился мне чемпионат мира 1991 года в Кингстоне (Канада). Там в последнюю гонку все решалось. Был такой гонщик Брайл Петерн, американец, Хэнк Лэммонс, канадец, Леу Фредерик и я. Мы находились на 1-2-3-4 местах. Фредерик был на первом. Брайл был на втором, Хэнк Лэммонс на третьем и я на четвертом. У нас у троих кроме Фредерика было по залету. И получилась такая ситуация: последняя гонка, и мы все выходим на первый знак очень-очень далеко. Но для Фредерика это никакого значения не имело. У него эта гонка идет на выброс, и он становится чемпионом мира. А мы трое вылетаем за десятку сразу. Хэнк Лэммонс и Брайл Петерсон обогнули где-то в районе 30-х мест, а я обогнул вообще 86-м вместе с Фредериком — я 86-м, он 87-м из 100 лодок. И вот в этой гонке мне удалось финишировать седьмым! А Хэнк Лэммонс вместе с Брайлом Петерсоном финишировали первым и вторым, хотя шли за тридцаткой. И когда Фредерик на берегу уже узнал, что мы пришли 1, 2, 7, и он уже занимает не 1-е, а 4-е место, проигрывая мне три десятых очка. Он был в шоке. Он 2 часа бегал по берегу, думал, что мы знаки не огибали, что мы нечестно как-то прошли потому, что идти 86-м и прийти 7-м — это маловероятно на чемпионате мира. Но это было так.

Что значит класс «Финн» для тебя?

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

Что ты хотел бы сказать финнистам и спортсменам из других классов — читателям этой книги о классе «Финн»?

Во-первых, «Финн» — это самая, самая тяжелая лодка, я бы сказал — лодка для нормальных мужиков, потому что она требует огромной физической подготовки, и соответственно, если есть хорошая физическая подготовка, тогда и мозги хорошо соображают. «Финн» — это та яхта, с которой, пересаживаясь на любую другую яхту, как доказали и Йохан Шуман, и Вестергард, и При-

сти, и Сайенрок, они становились чемпионами мира, выигрывали Олимпийские игры, не задумываясь. Им не надо было переучиваться. Они сами капитаны, сами шкиперы, сами все решения принимают, сами настраивают. «Финн» — это такая умная лодка. Я бы хотел пожелать читателям, чтобы они больше тренировались и литературу больше читали, чтобы не думали, что ветер дует от того, что деревья качаются.

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

Ну как сказать? Я сейчас гоняюсь в классе Дракон. И после класса «Финн» мне не составляет труда гоняться в экипаже, настраивать паруса, понимать то, что с лодкой делать. В течение одного дня я осваиваю любую лодку. Придумываю — как настраиваться, как специально тренироваться. Для меня это вообще не проблема. Потому, что в свое время я даже тренировался с закрытыми глазами, сам себе ставил определенные задачи и их выполнял. Я начинаю чувствовать лодку. Как Андрей Васильевич Балашов мне однажды сказал в 1975 году (я тогда гонялся еще на ОК-Динги на Балтийской регате в Таллине, а у них у взрослых была Спартакиада народов СССР). И я пошел к нему. Не сам, конечно, а мой тренер подвел меня к нему. Тогда невозможно было подойти к таким гонщикам, как Андрей Васильевич Балашов и другие. Я спросил: «Ну вот, не идет у меня лодка на фордаке, не ладится полный курс и все! Что мне делать?» Он мне сказал: «Пока ты жопой к лодке не прилипнешь, до тех пор ты будешь ходить плохо». Это я помню уже тридцать с лишним лет и всегда таким образом отвечаю тем, кто у меня спрашивает «Как же мне лучше ходить?» Больше тренироваться надо.

Какая была твоя любимая регата и почему?

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

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

Ну, наверное, какую-то самостоятельность — умение самому принимать решения. Наверное, и другие классы-одиночки тоже такое дают, но все-таки более легкие классы, например, Лазер, Лазер-радиал — они для молодых пацанов, девчонок, а класс «Финн» — это для та-

ких, не совсем юных, но достаточно молодых людей, он предусматривает какую-то солидность.

Какие характерные особенности класса «Финн» придает спортсменам, что отличает их от других классов?

Сказать «работоспособность»? Работоспособность должна быть у всех, по идее. Если взять другие классы... Я больше с одиночками сравниваю... Если сравнивать с такими классами, как Солинг, Звездный, то умение думать, умение настраивать. В принципе, я «Финн» могу сравнить именно с этими классами, особенно со Звездниками. Для лодки с такими большими парусами требуется достаточно большая физическая подготовка, где можно выигрывать только на одной настройке.

В классе «Финн», вдобавок, было время, когда гонялись с утяжелителями. Речь идет не про 95- или 100-килограммовых. Ребята гонялись весом и 82 килограмма, и 85 и все равно шли на равных. Просто они умели настраивать лодку. Все-таки «Финн» дает определенные мозги — надо уметь почувствовать лодку, понять, как тебе идти максимально быстро. Да, может быть, им приходилось сильнее напрягаться, но как-то компенсировали свой вес с помощью хорошего старта, с хорошим попутным курсом. Все-таки, это мозги, именно то, что отличает финнистов.

Последний вопрос: Где ты сейчас гоняешься?

Я сейчас гоняюсь на «Дракон». Участвую в международных соревнованиях. Есть неплохие результаты. На чемпионате мира в Юберн-Дане в прошлом году, например — это когда рулевым ходил. Сейчас я хожу матросом, хозяин яхты рулит, а я его обучаю. Это тоже отдельное удовольствие.

Надемся снова увидеть тебя в классе «Финн»!

Я тоже надеюсь! ■



ЕВГЕНИЙ ИСТОМИН — СПОРТСМЕН, ТРЕНЕР, НАСТАВНИК, МУДРЫЙ УЧИТЕЛЬ

Из всей плеяды тренеров 1980-х большой след в душах спортсменов и коллег оставил Евгений Истомин. В прошлом талантливый спортсмен, своими харизмой, человеческим подходом, настойчивостью, трудолюбием он смог выстроить целое направление в подготовке резерва для класса «Финн» в СССР.

Будучи спортсменом подмосковного яхт-клуба «Труд», он стал многократным призером чемпионатов СССР, всесоюзных регат, выступал на уровне таких великих гонщиков как Виктор Козлов, Виктор Потапов, Андрей Балашов. Но запомнился он для всех, в первую очередь, не спортивными результатами, а своими человеческими качествами, как коллега, тренер, наставник, педагог (в 1972-м году он перешел на тренерскую работу в ЦСК ВМФ и вел одиночные классы). Евгений Васильевич много сделал для развития парусного спорта в СССР и не только. Его коллеги и воспитанники всегда с большой любовью и уважением вспоминают все те моменты, которые они проходили под его чутким руководством. Для многих из них он оставался советником вплоть до своих последних дней. При всем большом уважении со стороны коллег и учеников к нему, Евгений Васильевич оставался очень скромным человеком, и у нас не осталось его

личных подробных описаний его биографии, моментов жизни. Поэтому здесь мы решили не писать историю о нем, а привести заметки из газет, краткие зарисовки, воспоминания тех, кому посчастливилось с ним общаться.

