

КЛАСС «ФИНН» ВЫЖИЛ БЛАГОДАРЯ ЭНТУЗИАСТАМ

Василий Кравченко – президент Московской ассоциации класса «Финн» – в интервью журналу «Катера и яхты» рассказал о перспективах развития класса в России, роли ассоциации в формировании юниорского движения, а также минусах работы Всероссийской федерации парусного спорта.



– Как получилось, что вы возглавили ассоциацию класса «Финн» в России? С чего начали совершенствовать ее работу?

– Мы с ребятами много спорили – нужна вообще ассоциация или нет. Толчком к ее официальному созданию стало предложение директора ЭШВСМ «Хлебниково» Маргариты Кузнецовой оформить нашу ассоциацию и организовать секцию класса «Финн» при школе. В 2005 г. после проведения Золотого Кубка (чемпионата мира) в

этом классе в Москве скопилась масса материалов об этих яхтах, которые было жалко терять. Часть из них выложили на сайте чемпионата, но его должны были закрыть. Для того чтобы сохранить эти сведения и далее системно собирать всю информацию о «Финнах», я решил создать Интернет-сайт, который назвал сайтом еще не существовавшей тогда «Московской ассоциации класса «Финн», и начал методично выкладывать заметки и результаты проводившихся в то время

регат. С этой моей инициативы все и началось...

– В каком состоянии находился класс в те годы?

– Пять лет назад класс «Финн» в России был в упадке: в чемпионате страны участвовали два-три гонщика, весь состав сборной в этом классе сразу после чемпионата мира ушел в профессиональные экипажи на «Драконы». Некоторые руководители сборной предлагали вообще закрыть программу класса «Финн» в стране. И до некоторой степени это было логично: финансируемые за счет государства школы ориентировались целиком на детский и юношеский спорт, и их воспитанники фактически могли перейти на эти яхты только «на выходе», когда юниоры стояли перед выбором: выступать в сборной либо уходить из спорта. Взрослых секций практически не существовало.

– Как выживал класс «Финн»?

– Выжил благодаря энтузиастам. В Москве на гонки собирались до 12 финнистов, сохранивших оставшиеся с советских времен лодки: Валентин Данилов, Алексей Боровяк, Виктор Максимов, Василий Кравченко. В Сочи ежегодно проводилась организованная Олегом Хоперским и поддержанная сочинцами Валерием Алексеевым, Алексеем Ганженко, Павлом Комаровым, Николаем Юшковым рождественская регата с пересадкой. В 2006 г. удалось привлечь еще ряд сильных ребят из классов «Луч», «Лазер», бывших членов сборных команд Москвы, России, СССР и организовать регулярные регаты. Это были самодеятельные соревнования: мы сами себе бросали буйки-знаки, один из нас давал отсчет времени, а пришедший первым принимал у всех остальных финиш. Изголодавшись по гонкам, мы проводили их каждый выходной день, так что я стал «врагом номер один» для членов семей наших финнистов. (В конце одного сезона я как-то подсчитал, что мы провели 118 гонок.) Благодаря получившемуся резонансу и тому, что школа «Хлебниково» бесплатно предоставляла яхты участникам соревнований, первая крупная регата 2006 г. собрала рекордное по тем временам число участников в классе «Финн» – 33 спортсмена. Позже, с ростом популярности наших соревнова-



ний и включения их в календарь, мы уже стали приглашать гоночный комитет и судей. Приезжали и приезжают на эти регаты финнисты из других стран.

– *Насколько выросла популярность класса «Финн» в стране за последние годы?*

– Первый большой всплеск произошел благодаря тому, что была продемонстрирована возможность гоняться! В чемпионате России в 2007 г. приняли участие уже около 40 человек, в 2008 – под 50, в 2009 – 60! Если бы нам позволили провести чемпионат России в Москве в 2010 г., то, уверен, в нем участвовало бы уже человек 70. В рейтинге Кубка Андрея Балашова в 2010 г. прошли 130 финнистов!

– *В этом году довольно много финнистов из России принимали участие в сборе и этапе Кубка мира на Пальмаде-Майорка, в Йерской регате. С чем вы связываете неважные итоговые результаты регаты для наших финнистов: с плохой организацией подготовки спортсменов на родине, отсутствием квалифицированного тренерского состава или материальной базы?*

– Я бы воздержался от оценки результатов выступления наших яхтсменов на этой регате. Главная причина

общего низкого результата – не в них, а в полном отсутствии системы подготовки спортсменов высокого уровня в стране. Вообще не ведется централизованная работа по возвращению и формированию резерва сборной для взрослых классов. В ВФПС «ударилась» в детский спорт: развивают детские парусные школы, наладили производство «Оптимистов», проводят соревнования... Это хорошо и правильно, но куда потом деться подросткам, не занявшим место в «тройке» на чемпионате России? Большинство из них будет выброшено из спорта, так как ДЮСШ не смогут их тарифицировать, а личных средств у них нет. Система оплаты и организации работы существует такая, что они не готовят с «нуля» спортсменов, а переманивают, перекупают из других городов или даже стран. В отсутствии внутренней конкуренции они могут легко «соскочить» в профессиональные экипажи или вообще уйти из спорта. Так, к примеру, мы потеряли для класса «Финн» перспективного Егора Ларионова, серебряного призера чемпионата мира 2009 г. среди юниоров в классе «Финн», Константина Беспутина.

– *Какие на сегодня есть возможности*

у молодых яхтсменов в регионах? Что конкретно вы делаете для того, чтобы юниоры могли принимать участие в соревнованиях российского масштаба?

– Развитие класса «Финн» в регионах – это отдельная интересная и сложная задача. С одной стороны, в России осталась масса энтузиастов класса, которые восстанавливают старые лодки и пытаются на них выходить сами и учить молодежь. Другое направление – это расширение современного флота яхт класса в регионах, участие спортсменов во всероссийских и международных соревнованиях. Очень важную роль сыграла совместная программа ЭШВСМ «Хлебниково», российской ассоциации класса «Финн» и ВФПС по зимней подготовке яхтсменов в Сочи с последующим временным распределением лодок по регионам на летний сезон. За зиму на 10 выделенных лодках обычно удается потренировать до 30 человек, проводится масса промежуточных регат в дополнение к календарным. В рамках программы зимней подготовки мы уделяем особое внимание юниорам. В результате по России мы уже имеем 10–11 достаточно сильных юниоров, которые способны представлять нашу страну



на предстоящем чемпионате мира, на подходе еще не меньше молодых ребят, которые формируют следующий эшелон, подпирющий сегодняшних лидеров. Я думаю, что на грядущем первенстве мира (особенно в родных условиях) у нас есть реальные шансы взять не одну медаль. То, что не менее половины наших юниоров окажутся в десятке лидеров, я уверен. От России в чемпионат мира будут допущены не менее 10 гонщиков, большая часть которых уже прошла отбор во время зимней подготовки в Сочи и прошедшего в Таганроге Кубка России.

– *Право проведения чемпионата мира в «Финнах» получила Эстония, соревнования пройдут в Таллине. В чем, по-вашему, заключаются причины того, что РФ и город Санкт-Петербург, претендовавшие на право проведения в самом начале, упустили возможность?*

– Проведение чемпионата мира – это имиджевое мероприятие государственного масштаба, требующее значительного бюджета и организации на высоком уровне задолго до его начала. Подготовка и подача заявки на его организацию – очень ответственный шаг, главную и самую активную роль при этом должны играть представители города, претендующего на это. В идеале должна быть и ответственная команда от мэрии города, которая, с одной стороны, готовила бы заявку, а с другой – начинала заранее проводить кампанию по продвижению мероприятия и по привлечению спонсоров. Такая команда одновременно являлась бы гарантом заинтересованности в проведении чемпионата и наличия человеческих, организационных и финансовых ресурсов,

а также оперативного взаимодействия с инфраструктурой города. Так делалось во всех случаях, когда подавались заявки от других стран. Другой пример: заявки на проведение чемпионата мира в классе «Финн» среди юниоров в Москве в 2007 и 2011 гг., а также Золотого Кубка в 2005 г. готовила и отстаивала сама принимающая сторона – ЭШВСМ «Хлебниково», которая взяла на себя все обязательства по финансированию, организации соревнования и, конечно, по подготовке заявки. Были подготовлены специальные видеоролики, материалы, предложены привлекательные бонусы и условия для участников, проводилась другая кропотливая работа, чтобы заявку выиграть.

Сравним это с тем, что произошло в случае проведения чемпионата мира в «Финнах»: на руках мы имели только письмо от спорткомитета Санкт-Петербурга с гарантией организационной поддержки и желание частных лиц взяться за организацию. В реальности ни один яхт-клуб, ни администрация города не взялись за подготовку и продвижение заявки, за освещение мероприятия, за трудную и сложную работу по привлечению партнеров и спонсоров. В этой ситуации ВФПС в лице исполнительного директора Оскара Конюхова и президента Георгия Шайдуко пыталась спасти ситуацию и взять определенные гарантии на себя. Гарантом финансирования и заинтересованности страны в мероприятии должно было стать (как крайний вариант) личное присутствие президента ВФПС.

К сожалению, на представлении заявки не было ни представителей Санкт-Петербурга, ни руководства

ВФПС... Все это было похоже на то, что федерация по каким-либо причинам отошла в сторону от этой затеи. Решение о снятии заявки было непростым и принималось коллегиально руководством сборной России (Сергеем Джимбаевым и Олегом Шиловым) после анализа обстановки.

– *Насколько сегодня, по вашему мнению, развитие парусного спорта в стране зависит от пожертвований частного капитала?*

– Финансирование всех мероприятий и развитие направлений ведется исключительно за счет самих финнистов. На первом этапе мы пытались покрывать затраты стартовыми взносами, где-то – членскими взносами. На небольших регатах это так и происходит – те же регаты зимней подготовки проводим за счет того, что сбрасываемся, «общий котел», и эти деньги покрывают прямые затраты. Но в масштабных мероприятиях, чтобы обеспечить надлежащий уровень их проведения, этого становится уже далеко недостаточно, и тут без пожертвований не обойтись. Иногда удавалось получить что-то «бартером», но прямые затраты, требующие живых денег, приходилось покрывать самим. На первом этапе чемпионата России 2008 г. этот разрыв я покрывал из своих личных средств, продав после регаты все свои паруса, чтобы рассчитаться. В 2009 и 2010 гг. уже значительно помогли ребята из Московской ассоциации класса – узким кругом мы скидывались, и получались значительные суммы. В общем, я бы сказал, что вовсю работает принцип «спасение утопающего – дело рук самого утопающего». У нас сформировался свой неформальный «попечительский совет», в который мы никого насильно не загоняем и который работает исключительно на развитие класса.

– *Два года прошло с тех пор, как Всероссийскую федерацию парусного спорта возглавили новые управленцы. В чем сильные, в чем слабые стороны нынешней работы федерации?*

– Появилась некоторая динамичность в ее деятельности. Заработал и активизировался сайт федерации, гораздо шире и понятнее стало взаимодействие со СМИ, появился попечительский совет, финансируются от-

дельные программы, привлекаются спонсорские средства для проведения тех или иных событий, о чем раньше зачастую мы могли только мечтать. Но есть все же моменты, которые вызывают недоумение. Это прежде всего политика федерации по формированию списка индивидуальных членов. Проблема лежит в одной плоскости со многими другими проблемами нашей федерации, имеющими общий корень – «комплекс повелителя» у людей, оказавшихся «у руля». Эта болезнь пришла к нам из советского прошлого и от чиновников, многие из которых до сих пор не понимают своей роли. По сути, их дело – наладить работу, отрегулировать процессы внутри федерации для обеспечения и защиты интересов каждого ее индивидуального и коллективного члена. Оторванность руководства от проблем рядовых членов федерации, помноженная на поведение «повелителя» без конкретной ответственности за последствия принимаемых решений, в итоге отталкивает здоровых независимых и инициативных членов, тот слой населения, который в перспективе может и должен стать реальным надежным фундаментом для федерации. В результате интересы федерации распространяются лишь на государственные муниципальные школы, сборные, в большой степени зависящие от нее, а также от узкого круга отдельных обеспеченных персон, которые через финансирование федерации реализуют свое видение развития паруса.

Безусловно, такой подход облегчает управление федерацией. Но при этом формируются исключительно два условия – доноры и дотируемые. До-

норы приучают остальных к тому, что выделяют и распределяют материальные блага (попечительский совет) и государственные ресурсы (чиновники, функционеры), а дотируемые борются между собой за эти блага и ресурсы и при этом становятся полностью управляемыми. В результате федерация становится неким абсолютно управляемым инструментом в руках доноров.

– *Какие риски возможны в такой ситуации для яхтсменов, на ваш взгляд?*

– Дотируемые почти полностью перестают вкладывать собственные силы и средства в развитие спорта, вести самостоятельные поиски средств и ресурсов на местах и концентрируются на борьбе за их распределение. Вторая опасность заключается в том, что оба дотирующих направления могут очень быстро одновременно иссякнуть – государственное финансирование могут сократить решением одного чиновника, попечителям может стать не интересно спонсировать парусный спорт, и они переключатся на другие. Наконец, независимые активные члены общества, составляющие средний класс и уже чего-то добившиеся в своем деле, не хотят, чтобы ими управляли такими методами. Многие из них имеют свои компании или занимают достаточно высокие позиции в крупных компаниях, и сами «воспитают» и «построят» кого угодно.

– *Не носит ли политика ВФПС в отдельных вопросах приказной характер?*

– К управлению федерацией пришли не столько менеджеры, сколько функционеры, и ее болячки те же, что и у всего нашего государственного аппарата: нацеленность исключительно на быстрый результат, реше-

ние краткосрочной задачи, эффектный ход, форма без реального содержания или четко выстроенной долгосрочной стратегии. Так, зачастую вроде бы дело делается хорошее, но не доводится до логического конца, что в лучшем случае оказывается бесполезным, а иногда даже идет во вред. Например, навязываемая система страхования гражданской ответственности без выстраивания четкой системы оформления страховых случаев, сбора и подготовки секретариатами соревнований документов для предъявления страховым компаниям превращается в элементарный бесполезный налог. Но это не все. Еще одна проблема в управлении – это соотношение права на принятие решения с последующей ответственностью за последствия этого решения. Очень ярко это проявляется в вопросах формирования календаря основных центральных чемпионатов и кубков, в работе со сборной командой. Определенную сумятицу здесь вносит и позиция чиновников: при принятии решений и законов все решает государство (чиновники), так как медали – это госзаказ, а отвечать за результат или искать дополнительное финансирование должна общественная организация, ассоциация класса. Может так оказаться, что если уж чиновники совсем «допекут», то организуется параллельная Федерация парусного спорта, которая вполне сможет оспорить права существующей. Такие примеры на уровне региональных федераций уже были. Очень хотелось бы избежать этого, так как в итоге никто от такого раскола не выигрывает. ■

Беседу вела **Анна Героева**

№ 1 в России
с 1992 года

MASTER
ALUMINIUM BOATS

**профессиональные
универсальные
лодки**

(812) 321-61-03 www.masterboat.ru

**сезонные
скидки**

Реклама