

# ВАСИЛИЙ КРАВЧЕНКО

*«Один Парус*

*Одна Душа*

*Одна Мечта*

*Одна Цель!»*

В 1991-м году в Спартаке появился Василий Кравченко

Будучи студентом Физического факультета МГУ, начал подрабатывать в бригаде под началом Александра Яковлева и Анатолия Кондакова по ремонту и переоборудованию яхт.

Здесь его судьба свела со многими интересными людьми из Спартака, такими как Юрий Шишкин, Валерий Евстратов, а чуть позже Василий влился в команду Андрея Мартвеля по ремонту и перестройке «Орла».

Василий пришел в парусный спорт в 1983-м году

Прошел путь от матроса «Кадета» до рулевого «Финна».

Неплохо гонялся, представлял Москву на многих всесоюзных соревнованиях.

При этом параллельно проявлял недюжинные организаторские задатки еще с детского возраста – возглавлял городской совет пионеров города Долгопрудного, был награжден поездкой в известный пионерский лагерь Артек, где тут же умудрился стать председателем совета пионерской дружины.

Короче – если бы не парусный спорт, то светила прямая дорога в комсомольские/партийные функционеры.

Парус, овладев сердцем Василия, стал вытеснять все остальное и направлять его энергию уже в другое русло.

Поступив в Физико-Математическую Школу №18 при МГУ после 8-го класса, Василий обнаружил, что в школьной спортивной спартакиаде на конкурсе по эрудиции 80% вопросов про футбол и хоккей, но ни одного вопроса про парусный спорт.

Василий, увидев эту «несправедливость», внедрился в спорткомитет, стал ответственным за этот конкурс, и уже на следующий год 50% вопросов школьникам задавали про парус.

Любовь к естественным наукам предопределила специальность – только физика.

То, что в МГУ после этой школы можно было поступить без экзаменов, предопределило ВУЗ – надо же не терять время на экзамены – скорее в море!

Но позже ждало небольшое разочарование – придя на кафедру Физкультуры с письмом из спорткомитета (надо было ездить на тренировки и соревнования – некогда ходить на занятия физкультуры – почему бы не поставить зачет по физкультуре такому спортсмену?), получил ответ – «Парусникам мы зачет не ставим. Вот если бы Вы занимались шахматами, мы бы Вам поставили».

Позже потом все-таки нашли решение, но по иронии судьбы оно не помогло – этот зачет все время использовали для однофамильца – другого Кравченко, который к тому же был хром на одну ногу, имел медицинское освобождение, и на спортивной кафедре все время удивлялись – как такой хромой студент может участвовать в Чемпионатах СССР и подобных соревнованиях?

Придя в парусную секцию МГУ, Василий влился в проект участия студенческой команды в Кубке Мира среди студентов.

Этому предшествовали два года подготовки, включая выступления на крейсерской яхте Конрад25Р «Лотос», участия в Онежской регате студенческим составом и другие приключения.

В 1994-м году уже всей командой поехали во Францию представлять Россию.

Школа подготовки в крейсерских яхтах, пройденная под руководством опытного наставника начальника базы МГУ Алексея Хлебущкина, помогла Василию применить опыт при перестройке, и даже скорее – строительстве обновленного «Орла».

Как это водится, у каждого, кто умеет держать в руках инструмент и что-то мастерить, а также имеет отношение к парусу, есть зуд построить что-то свое, воплотить в жизнь свои идеи.

Обычно такой порыв бывает один раз в жизни – реалии, выливающиеся в несколько лет без праздников и выходных, потом отбивают охоту этим заниматься, но тем не менее этот порыв у Василия пришелся на участие в проекте «перестройка трофейной яхты «Орел»», что было равносильно постройке новой яхты. (В советское время вообще было не принято (фактически запрещено) строить что-то новое частным лицам.



Василий «Финныч» Кравченко  
Воссоздатель олимпийского класса «Финн» в России, Москва, 2014 г.



Алексей Хлебушкин и Василий Кравченко. Яхта «Лотос», Онежская регата, 1993-й год



Первый опыт международного выезда для студентов МГУ им. М.В. Ломоносова  
На носу Дмитрий Сенашенко. За рулем Василий Кравченко  
Кубок Мира среди студентов. Франция, октябрь 1994г.



Экипаж МГУ им. М.В. Ломоносова на Кубке Мира среди студентов. Франция, октябрь 1994г. Слева-направо: Первый ряд: Марина Поликарпова (ныне Сенашенко), Дима Сенашенко, Лилия Щеглова, Богдан Коврига, Тимур Гасанов, Иван Рябенко  
Второй ряд: Александр Боровинский, Алексей Хлебушкин, Василий Кравченко

Поэтому все проекты частного строительства маскировались под перестройку старых яхт: выкупался старый корпус, после всего этого, определенного труда и шаманства выходила новая яхта со старым названием.

Порой доходило до того, что старый корпус просто обкладывали пенопластом, сверху строили новый, а потом старый остов просто темной ночью втихаря вынимали изнутри и...).

Так вот, влившись в коллектив строительства «Орла», в который тогда входили Андрей Мартвель (до этого перестроивший «Летучий голландец» в каютную яхту «Пинта»), «рукастый» молодой парнишка Стас Изюмов, Василий также привнес определенный импульс и энергию: привел туда еще своего брата – Александра. Ну и активно зажег в работе:

Внутри команды «Орла» у Василия было прозвище «Ест за троих, а работает за семерых». Спуск обновленного «Орла» после долгих пяти лет работ по всем праздникам и выходным в темном эллинге у Василия совпал с женитьбой (или наоборот – женитьба – совпала со спуском).

В это время научная руководительница кандидатской работы в университете профессор Наталья Яковлевна Минина, узнала, что Василий, будучи в дневной аспирантуре, работает по полной на заводе, занимается спортом, строит яхту, да еще и женился. Она воскликнула «Ну Вы, Василий, и многогранник!»

Как это водится, супруга перед свадьбой клялась в любви к яхтам, но после свадьбы поставила выбор – либо она, либо яхта.

В итоге, по неопытности, Василий не стал разрушать только что созданную семью, и на некоторое время сделал паузу.

Но душа болела, и тянула обратно. Сидя в командировках и видя по телевизору репортажи с парусных гонок, в груди все трепетало – ведь вот там же проходит жизнь, а не здесь!

Но было сложно вернуться к парусным гонкам, так как после развала СССР не было уже той системы и простого доступа к конкурентным яхтам, на которых бы можно было серьезно заниматься парусным спортом.

И вот как кстати, подвернулся случай – ребята «финнисты», с которыми еще будучи юниором Василий пересекался на соревнованиях, предложили выкупить освободившуюся яхту класса «Финн» и влиться в их коллектив



Василий Кравченко, Яхта «Орел», 1995г. Работа с дубом приносило незабываемое эстетическое удовольствие. Еще не испарившийся сок дерева сразу после снятия стружки «циклей» проявлял незабываемую глубину трехмерного рисунка благородного дерева. Никакой лак или пропитка уже не способны в последующем это воспроизвести. Внутренняя отделка интерьера яхты дубом было одним из самых захватывающих этапов для всей команды.



На Финне фирмы «Мадер» 1974г выпуска. 2004-й год. База МГУ.

На что Василий с большой радостью согласился. Это был «Мадер» 1974-го года, оставшихся от лучших времен сборной СССР, который Василий с любовью довел до полного гоночного состояния, и на котором несколько лет успешно выступал потом на всех соревнованиях.

Надо сказать, что для класса «Финн» самыми массовыми соревнованиями было Московское

Первенство ВУЗов, которое не прекращается уже более 60-ти лет, и прошло через все трудные годы...

Это были самые сложные времена в России для класса Финн, который был на грани исчезновения.

Многое зависело от воли чиновников, а в сборной России ходили настроения вообще закрыть программу класса Финн.

Чемпионат России собирал один-два человека.

И вот тут Василий поставил себе задачу возродить класс до такого уровня, чтобы его невозможно было свернуть в России никаким решением.

В 2002-м году Москва приняла решение включиться в гонку на право проведения Олимпийских Игр 2012-го года. Одним из элементов, которые должны были показать, что Москва была способна на это, стало проведение в 2005-м году двух Чемпионатов Мира по парусному спорту.

Один из них был в олимпийском классе «Финн». Под это мероприятие была полностью перестроена Московская Парусная Школа (ЭШВСМ «Хлебниково»). А Московским правительством закуплены 100 новых современных яхт класса «Финн». Благодаря дружной работе группы энтузиастов класса Финн всем им, включая Василия, удалось принять участие в этом Чемпионате Мира.



Чемпионат Мира в классе Финн 2005 г. Пестово, Сентябрь 2005г. Вместе с Валентином Даниловым.

В 2005-м году сразу после Чемпионата Мира возникла идея основать Ассоциацию класса Финн (на первом этапе – Московскую).

Многие ребята не видели в этом необходимости. На очередном собрании энтузиастов, посвященном Новому году в жаркой обстановке некоторые рьяно доказывали, что в этом нет необходимости. Что надо просто гоняться для себя и не устраивать лишние общественные организации и формальности.

Но... историю делают личности. Василий, не нагружая лишними проблемами других, собрал накопленный материал, фотографии с прошедшего Чемпионата Мира, и тихо без помпы и напряжения запустил сайт для начала Московской ассоциации.

При этом, при своей огромной любви к классу «Финн», его сердце страшно терзала мысль о том, что прихотью какого-нибудь чиновника класс так просто может быть вычеркнут и исчезнуть. Он поставил себе цель вывести класс на такой уровень в России, чтобы его было невозможно загасить, закрыть, уничтожить и похоронить. Во многом он полагался на наитие, возможно делал ошибки, но цель давала внутренний стержень, который в итоге позволил достичь многого.

После проведения Чемпионата Мира, когда политические цели, ради которых закупался большой флот, перестали быть актуальными, 100 яхт класса «Финн» легли «мертвым грузом» (идея о закрытии программы класса «Финн» в руководстве сборной России еще была актуальной). Возник вопрос – что с ними дальше делать. При всех материальных возможностях основной была проблема

отсутствия яхтсменов, и по «чиновничьей» логике новенькие яхты могли легко пустить на слом и костер за ненадобностью и большой обузой. (Такие примеры были в 1984-м году в Москве, когда списали и сожгли партию новеньких «ОК-Динги» после того, как этот класс исключили из всесоюзной программы подготовки, заменив на «Луч»).

На этом этапе директор ЭШВСМ «Хлебниково» Маргарита Михайловна Кузнецова обратила внимание на образованную Ассоциацию и пригласила ее создать секцию класса «Финн» на базе ЭШВСМ «Хлебниково».

Вот тут и пригодилась Ассоциация – многие ребята, катаясь на древних яхтах, помнивших Олимпийские Игры 1976-го, 1980-го года, только облизывались, глядя на новенькие «Девоти». А теперь получили возможность выступать на равных.

Ассоциация стала хорошим инструментом в руках активного организатора и зажгла жизнь по новому.

Василий подтянул всех, кто в то время оставался в классе Финн, а также всех своих знакомых ребят, мастеров спорта и членов Сборной СССР, России и Москвы в классе Финн разных лет, ветеранов спорта, тренеров.

Были организованы самодеятельные гонки каждую субботу-воскресение.

Сами спортсмены устанавливали знаки, давали старты, принимали финиши (первый финишировавший).

Жизнь закипела так, что Василий стал врагом номер один для жен финнистов – мужья полностью проводили время не в кругу семьи, а в яхт-клубе.



Секция класса «Финн». ЭШВСМ «Хлебниково», сентябрь 2006г, регата «Осенний ветер».

Московская регата 2006-го года, в рамках которой решили провести и Чемпионат России в классе Финн, собрала рекордное для того времени число участников – 33 человека.

До этого Чемпионат России проходил в борьбе 2-3-х спортсменов.

Этот мощный толчок превратился далее в большое широкое движение. Стали появляться юниоры, обкатываться и расти на бывалых опытных спортсменах.

В результате этого пошли медали на мировых первенствах: в 2007-м году бронзовую медаль выиграл Сергей Комисаров, в 2009-м – серебро – Егор Ларионов, в 2001-м – Золото Аркадий Кистанов.

Положительную роль сыграла и победа перешедшего из класса Лазер Эдуарда Скорнякова на Чемпионате Европы.

Проходило все это, конечно, не абсолютно гладко и просто – растущую красивую активную ассоциацию где-то пытались притянуть, чтобы использовать в политических целях.

Где-то ее пытались подчинить, где-то она слишком высвечивала недостатки устоявшейся размеренной неторопливой жизни в других уголках парусной федерации.

Сложность еще заключалась и в том, что класс «Финн» - это сообщество в основном взрослых состоявшихся людей – индивидуалистов, которые сами привыкли принимать серьезные решения, управлять, а не подчиняться кому-либо.

Нерешительно шли на контакт и ветераны – бронзовый призер Олимпийских Игр Виктор Потапов, не смотря на то, что жил с Василием в одном доме долгое время, его сын соревновался с Василием, перед тем как пойти на контакт, советовался с другим ветераном – Валентином Даниловым.

Три года ушло на то, чтобы вернуться в парус, оттаял, загорелся снова и стал охотно делиться знаниями, опытом и даже гоняться в классе Финн двукратный призер Олимпийских Игр Андрей Балашов.

Все это был кропотливый ежедневный труд, который стал в итоге давать конкретные результаты.

Заложенные Василием фундаменты здоровых отношений, взаимодействия, связи поколений, благодаря которой молодые ребята получают школу и опыт от старших спортсменов, дали и дают результат сейчас

Сегодняшние лидеры сборной команды пришли как раз из этой школы Ассоциации, хотя раньше их вообще всерьез не воспринимали и считали бесперспективными.

В 2007-м году Василий взялся за организацию проведения Чемпионата России в классе Финн в Москве. Позже Чемпионат трансформировался в международную регату «Open Russian», регулярно собирающую более 70-ти спортсменов из разных стран.



Регата Open Russian 2013г. – одна из самых крупных в Европе регат в классе Финн.

Здесь благодаря дружной работе членов Ассоциации, взаимодействию с международной ассоциацией класса Финн, отметились спортсмены из США, Англии, Германии, Голландии, Италии, Украины, Белоруссии, Казахстана и других стран.

Ассоциация уже оформилась в Российскую и стала активно работать на всероссийском уровне.

В 2013-м году к нам приехала сборная Италии в полном составе, а также и их команда спортсменов-ветеранов. Неоднократно на регату приезжал Президент Международной Ассоциации яхт класса Финн Балаш Хайду.





Москва, регата Open Russian, 2009 г. Двукратный чемпион СССР Виктор Козлов, директор ЦСП «Хлебниково» Маргарита Кузнецова, Чемпион Мира 1974 г. Генри Спраг, двукратный призер Олимпийских Игр Андрей Балашов.



Слева Президент Международной Ассоциации яхт класса Финн Балаш Хайду (Венгрия) на церемонии награждения регаты Open Russian, 2010г.

Большой толчок развитию класса дала организованная при активной инициативе и работе Василия программа зимней подготовки класса Финн в Сочи.

При содействии Всероссийской Федерации Парусного Sports и ЭШВСМ «Хлебниково» было выделено 10 яхт класса Финн, на которых и была организована программа подготовки для всех желающих развиваться в классе Финн спортсменов.



Сочи, Зимняя подготовка в классе Финн. Март 2011г.

Многочисленные этапы, грамотно и качественно построенное взаимодействие, порядок передачи лодок на летний сезон сделали правое дело – в регионах России начали закупать яхты класса «Финн» для своих спортсменов, а старшие спортсмены – приобретать новые яхты для себя.

Для содействия решения вопросов расширения частного флота, как элемента стабильности и независимости класса, Василий вместе с другом Михаилом Петригой оформили представительство в России ведущего мирового строителя яхт класса «Финн» - компании «Девоти-Сэйлинг». Они прошли на «своей шкуре» все трудности оформления ввоза таких яхт в Россию и помогли многим яхтсменам в организации приобретения современных яхт класса «Финн».

Повсеместно Василий пытается не насаждать, а своим примером показывать – каких результатов можно достичь на энтузиазме, при грамотном продуманном походе к организации. И на это не требуется много средств или сооружений.

Большую роль сыграла и оформленная Василием информационная среда – интернет-сайт, рассылки, ежегодно издаваемый Василием журнал «Календарь Финниста» со статьями по истории класса, интервью и историями выдающихся спортсменов, методическими и техническими статьями.

Эти средства и способы коммуникации позволяют узнавать о всех последних событиях в парусном мире, о жизни ветеранов, чаще встречаться на соревнованиях

В результате значительно возросла активность в целом по стране. В Таганроге, Красноярске, Новосибирске поставили на поток восстановление старых корпусов «Финнов», а по России пошла настоящая охота на старые списанные корпуса. Значительно повысился профессиональный спортивный уровень в классе.

Больше стали закупаться и современные яхты.



Ежегодные журналы «Календарь Финниста» стали незаменимыми учебниками для парусных секций и школ, не смотря на то, что тематика в основном посвящена классу «Финн», а для спортсменов и ветеранов – это хорошая память и информация о том, что делается в классе.



Выпущенная Василием Кравченко к 10-летию Ассоциации класса Финн книга о классе Финн собрала воедино все подготовленные за 10 лет интересные статьи, интервью, наработки и стала настоящим кладом историй и науки хождения под парусом яхты Финн. Ее с удовольствием читают и опытные спортсмены, тренеры, и новички, и люди, далекие от парусного спорта. Книга заняла достойное место в библиотеках спортивных школ. На фото заслуженные тренеры, подготовившие немало сильных спортсменов Александр Плотников и Алексей Чариков. Москва. ЦСП «Хлебниково». 2016г.

В результате частный флот «Финнов» в России по регионам вырос до таких размеров, что уже можно сказать, что класс «Финн» «вышел на орбиту».

Сейчас уже класс «Финн» в России представляет собой самую активную ассоциацию класса как в России, так и в мире.

Появились медали и Чемпионы Мира Финн-Мастерс, которые ранее казались просто недостижимыми. Пришло много новых интересных ребят.

Проводится Кубок России из 11-ти этапов по всем Центрам, где развивается класс «Финн».

Идет постоянное привлечение и обкатка молодежи. Растут новые чемпионы.

За такую самоотверженную работу во Всероссийской Федерации Парусного Sports Василия зовут «Василий Финныч»

А ребята в Ассоциации, любя, называют «Царь».

Взлет Российского класса Финн был отмечен и далеко за пределами России.

А имя Василия Кравченко уже стало в международной ассоциации класса нарицательным.

Теперь активистов класса Финн в других странах называют «местный Вася Кравченко».

Конечно, активность и организаторский талант Василия не ограничился одним классом Финн – его широко знают и в научной сфере (кандидат физ.-мат. наук), и в профессиональной сфере на основной работе, где он зарабатывает для паруса деньги. И активная работа в Федерации парусного спорта России. Но самое главное – это то, что Василий Кравченко – это человек, возродивший в России красивый самый престижный олимпийский класс яхт - «Финн», который довел этот класс до такого уровня массовости и устойчивости, на котором ему уже не страшны никакие перипетии и невзгоды.

И здесь целеустремленность Василия «Финныча» можно целиком охарактеризовать перефразированными строками из известной песни Фредди Меркури, которые были поставлены им в качестве эпиграфа к первой книжке ежегодника ассоциации: *«Один парус, одна душа, одна мечта, одна цель!»*

Пожелаем Василию «Правого галса» в достижении поставленных целей!



В чувстве юмора «финнистам» не откажешь (Италия, озеро «Гарда» 2012 г.)