

но ли что-то изменить, чтобы получить чистый старт. Если надо, то я лучше отложу старт и вновь выставлю линию так, как я вижу по расположению лодок. После этого, начинается работа на старте, выявление лодок, которые получают OCS (находились на стороне дистанции от стартовой линии в момент стартового сигнала), или объявление общего отзыва. По расположению лодок на линии, я понимаю, все ли идет так, как нужно».

Он считает, что самая большая ошибка, которую яхтсмены делают, при первом старте они не учитывают течение. «И такую ошибку совершают не только финнисты».

В последние годы существует тенденция использовать «U» флаг, вместо того, чтобы сразу поднимать «Черный флаг». Луиджи поделился своими размышлениями по этому поводу и рассказал, почему это важно для спортсменов. «Это очень просто. Если мы (организаторы гонки) хотим, чтобы яхтсмены нас уважали, мы должны уважать их... не наказывать сразу, так как это означает, что мы считаем, что они не могут стартовать правильно. Сначала флаг «Р». В Сантандере я понял, что флаг «U» работает хорошо, и если яхтсменам он нравится больше, чем «Р», то мне тоже. Это стоит учесть, и мне кажется, это было самое полезное наблюдение в Сантандере».

Но иногда без «Черного флага» все равно не обойтись. «Я анализирую, почему происходят отзывы на старте. И, честно говоря, я сам виноват в приблизительно 85 процентах общих отзывов, которые у меня происходят. Либо я неправильно установил стартовую линию, или яхтсмены видят что-то другое, то, что я пропустил. Конечно, некоторые общие отзывы приходится делать из-за агрессивного поведения спортсменов, но за большинство из них ответственность лежит на мне. После общего отзыва, я должен исправить линию. Положение лодок во время неудачного старта подсказывает мне, что делать со стартовой линией... и никаких проблем».

И в заключении, что Луиджи думает о текущих изменениях в олимпийских классах? «Лично я буду делать все, чтобы яхтсменам или классу было лучше. Я должен сказать, что я люблю трудности и испытания, а огромный флот, безусловно, это всегда испытание. Меня часто спрашивают, какие события стали для меня самыми запоминающимися. Без сомнений, за последние 10 или 15 лет самым значительным событием для меня был Золотой Кубок в классе «Финн» 2012 года во Фалмуте в Великобритании, особенно предпоследний день. Я забыл как проходили Кубки Америки, забыл Олимпиады, забыл много всего, из того, что я делал на протяжении многих лет (хотя, большинство этих регат тоже были интересные). Для меня, Фалмут был самым невероятным. 95 финнов на стартовой линии, несколько дней гонки проходили при довольно сильном ветре и большой волне. Зажгли! Как я люблю это!»

И почему его называют Луиджи? Спросите у него сами. ■

Что говорят о Луиджи...

Общение, общение, общение. Луиджи поддерживает связь со всеми. Он общается со спортсменами и на воде, и на берегу. Он, действительно, прислушивается к яхтсменам.

Но главное, он понимает как провести честные гонки и когда лучше их отменить. У него великолепный стиль работы, и он придерживается его. Я считаю его своим другом, и он друг всего парусного сообщества. Он лучший Председатель Гоночного комитета, с которым я когда-либо работал.

Он не единожды прощал меня, когда по молодости, я говорил ему что-то обидное. Я помню, как однажды, когда в течение двух часов мы пытались дойти под парусом до гоночной дистанции в Циндао и на три минуты опоздали на старт. И хотя я оскорбил его, он уверенно признал, что, вероятно, это было не лучшее решение не дожидаться нас. Сегодня мы с улыбкой вспоминаем эти его слова.

Йонас Хог-Кристенсен

Быть хорошим судьей на гонках — это не просто. Он работает с каждым и с целыми командами, учитывая детали, и организует все на высоком уровне, как от него и ожидают спортсмены, которым нужна отлично подготовленная гонка — в идеальном месте, хорошо рассчитанная по времени, не слишком долгая. Чтобы все это сделать, нужно не просто отлично делать свое дело, но и уметь слышать спортсменов, и балансировать на тонкой грани между тем, что ты босс, принимающий решения, и ведомый, понимающий, что нужно делать. Это трудная задача, которую надо выполнить четко, чтобы все остались довольны.

Луиджи именно такой человек. Когда вы знаете, что он здесь, вы уверены, все пройдет отлично. И при этом он еще и улыбнется вам.

Питер-Ян Постма

Когда Луиджи рядом — это здорово. Он любит свою работу сильнее, чем все остальные судьи, которых я знаю. Он искренне переживает, когда что-то не ладится с ветром, что свидетельствует о его страстном желании провести отличную гонку.

Джэйлс Скотт

Я познакомился с Питером Реджио в 2001 году в Марблхеде на Золотом Кубке в классе «Финн». Он очень хорошо контактировал со спортсменами, и я подумал, что он уже давно работает в классе «Финн», но оказалось, что это был его первый Золотой Кубок в этом классе яхт, и мой первый в качестве исполнительного директора Международной ассоциации класса «Финн» (IFA).

С тех пор я часто приглашал Луиджи возглавить Гоночный комитет на многих крупных мероприятиях. Каждый раз, начиная от Олимпийских игр до чемпионатов мира или Европы, он производил на меня впечатление тем, как он работает не только со спортсменами, но и местной командой, как адаптируется во всех ситуациях, сталкиваясь с различными культурами и языками.

Его отношения с яхтсменами основаны на большом доверии. Они, отправляясь в гонку, уверены, что все пройдет лучшим образом без каких-либо компромиссов. Наши отношения основаны на доверии и общении. Луиджи профессионал высокого класса и, несмотря на его вредную привычку курить, между нами нет дымовой завесы.

Он говорит, то, что думает, и мне это нравится. Когда он на борту, моя жизнь становится гораздо проще.

Коринн Макензи



Юрий Шарашкин,
Чемпионат Мира – Золотой Кубок,
Таллин 2013,
Фото Василия Кравченко

ЮРИЙ ШАРАШКИН — ЛЕОНАРДО-ДА-ВИНЧИ ПАРУСНОГО СПОРТА

Автор: Piret Salmistu (для Эстонского морского журнала PAAT, февраль 2019 г.)

Как Леонардо-да-Винчи, талантливый художник, изобретатель, инженер и ученый, опередил свое время на 300 лет и своими произведениями значительно изменил мир, так и Юрий Шарашкин существенно изменил парусный спорт, и особенно — класс Финн. Благодаря своим разносторонним знаниям, опыту, умениям, энергии, он смог изменить парусный спорт так, что вывел правила классов, обмер, работу с производителями на совершенно новый уровень обеспечения равенства характеристик яхт, а культуру судейства, управления классом — к тому, что это способствует только сплочению и развитию этого прекрасного вида спорта.

ДЕТСТВО В ПЯРНУ

Юрий родился в Пярну 21 сентября 1938 года. Здесь он учился в школе и влюбился в море.

Дядя Юрия Анатолий Янсен был ветеринаром, но большим поклонником моря, и он подарил Юрию большую игрушечную яхту. Они часто выходили в море вместе со своим страстным другом моряком Аполлоном Черновым, который ремонтировал старые корабли в качестве хобби. Юрий до последних дней с большой ностальгией рассказывал о путешествиях, которые они втроем предпринимали на яхте Ирида, показывал свои сокровища — компас Ириды, который он спас, когда яхта была направлена в утиль.



Юрий со своей игрушечной яхтой.
Фото из частной коллекции

Его первый выход на яхте произошел совершенно случайным, когда он был в пятом классе. «Мы, должно быть, были хорошими учениками, потому что наш учитель физкультуры однажды взял меня и моего одноклассника в Пярнуский яхт-клуб», — вспоминает Юрий. Яхта, которую они вывезли на реку Пярну, была лодкой типа «Валер». Затем, через несколько лет, в 1953 году, он заново познакомился с парусным спортом. Ограничения начали ослабевать только после смерти Сталина, но в те дни яхтинг был запрещен для всех моложе 16 лет. Тем не менее Юрию удалось записаться на курсы рулевого. «Нас было четверо на курсах, но я единственный, кто все еще занимается яхтингом», — говорил он.

Вначале он также занимался греблей, но после расформирования команды посвятил себя парусному спорту. В том году гребля была довольно успешной — в 1956 году их четырехместная лодка стала четвертой

в юношеском разряде — до медали чемпионата СССР не хватило всего лишь одной секунды.

ЖИЗНЬ В ТАЛЛИНЕ И ЯХТ-КЛУБ КАЛЕВА

В 1957 году Юрий окончил среднюю школу в Пярну и поступил в Таллиннский технологический университет для изучения морских инженерных наук. Он продолжил занятие парусным спортом в яхт-клубе «Калев» в Пирите, где, по его словам, собралась очень необычная компания.

Общение в те дни было совсем другим. Юрий вспоминает, как была большая печь, отапливавшая всю мастерскую. Иногда они собирались вокруг него, варили картошку и свинину и болтали. О жизни и о всякой всячине.

«Быть студентом было нелегко, и мне пришлось найти работу. На первом курсе мама поддерживала меня до Рождества, но потом я начал играть в группе (Ногге Zeiger), чтобы заработать деньги. Поскольку я учился в музыкальной школе в Пярну, я мог играть на саксофоне и кларнете. Позже я играл на контрабасе и пел, когда требовалось.

Юрий устроился инженером на Таллиннский завод спортивных судов, но довольно скоро уволился и поступил в Электротехнический институт. Новая работа была гораздо интереснее, чем рисование винтов и болтов, которые ему приходилось делать на предыдущем месте. В институте он участвовал в разработке эстонского мини-компьютера STEM, который рассчитывал профили резки металла. Это был 1962 год. Первый компьютер такого рода был введен в эксплуатацию на заводе в Кирове, Россия. «Но я был студентом, и по итогам работы я должен был написать диплом».



Команда буеристов яхт-клуба «Калев». 1980-е годы.
Фото: частная коллекция



На яхте 5,5м с Отто. Фото: частная коллекция.



Юрий на «Финне». Фото: частная коллекция

После окончания университета, в 1962–1990 годах, Юрий продолжил академическую карьеру и в 1972-м году защитил диссертацию на ученую степень кандидата технических наук.

СПОРТ ВЫСШИХ ДОСТИЖЕНИЙ

В конце 50-х годов Юрий и Отто Рауд построили яхту класса 5,5м Ragi. В 1960 году они выиграли на ней Чемпионат Эстонии и едва не попали на Олимпиаду. «Отто уже был в сборной СССР по парусному спорту и попросил меня присоединиться. Мы хорошо сработались».

Затем в 1961 году он перешел в класс «Финн». В 1960 году Александр Чучелов из яхт-клуба «Калев» привез домой из Рима олимпийское серебро, уступив датскому гению парусного спорта Паулю Эльвстрему. Деревянные «Финны» для СССР строились в Таллине, и их здесь были сотни. Например, финн многократного олимпийского чемпиона Валентина Манкина был номером 636. Манкин утверждал, что Юрий был его «другом со спортивной юности». Именно Манкин обучил Юрия навыкам лавирования в сильный ветер.

Юрий работал в институте, но каждый день тренировался в Пирите с Вальдуром Козе. Неустанные тренировки не прошли даром — его лучшими результатами стали второе место на Балтийской регате и шестое.

Легенды класса «Финн» на Золотом кубке класса «Финн», 2013 год, Таллин, Эстония. Виктор Потапов бронзовый призер Олимпийских игр 1972 года. Александр Чучелов, серебряный призер Олимпийских игр 1960 года, Гас Миллер — легендарный финнист.
Фото: Роберт Дивз



Яхта епе на регате Мунсунд.
Фото: частная коллекция



Буера Юрия: монотип SR5 и DN-1. Фото: частная коллекция

Когда в 1970-х годах Юрия попросили стать профессиональным спортсменом, он отказался от предложения, так как он зарабатывал гораздо больше со своей ученой степенью, и он не хотел быть вдали от семьи. Это был также конец его активной карьеры «Финна». «Я ходил на Финне двенадцать лет, и в последние два года я завоевал медали чемпионата Эстонии совершенно не тренируясь».

Юрий становился чемпионом Эстонии в классе «Финн» трижды — в 1964, 1968 и 1970 годах.

Юрий — восьмикратный чемпион Эстонии по гонкам открытого моря. Эти титулы были все завоеваны на регате Мунсанд. Юрий также выиграл самую первую регату Мунсанд в 1958 году из Риги в Хаапсалу. Его последней регатой Мунсанд была юбилейная (50) регата в 2007 году.

С ВОДЫ НА ЛЕД

В те времена хождение по льду под парусом было очень популярно в яхт-клубе Калева. Хождение по льду под парусом практиковалось на различных буерах, но вскоре до Эстонии дошла информация о классе буеров DN, разработанном в 1936-37 в Detroit News. Как только были получены чертежи и спецификации из Польши, Юрий предложил построить здесь свои собственные буера этого класса. Буера класса DN быстрые и легкие, что делает их популярными и по сей день. Это предложение было встречено скептически, но, тем не менее, Юрий начал строить их вместе с Олевом и Эндемом Вооремаа. Буер Юрия построили первым. Он выглядел старомодным, но был очень быстрым.

Это означает, что Юрий был первым во всем Советском Союзе кто вышел на построенном в СССР буере класса DN. Его номер на парусе SR 1.

«Наши первые соревнования были в Польше. Эндель Вооремаа использовал паруса Эртегрена и занял четвертое место. Затем я сделал новые чертежи, и мы

построили новые лодки для меня, Отто Рауда и Олева Русмы. Моряки выглядели одинаково, буера выглядели одинаково, и планки были похожи. Австрийцы смеялись над нами и называли нас Russischer Standart. Но потом, когда все первые пять мест заняли эстонцы, уже не было так смешно».

У Юрия есть забавная история про то, как они строили буер с Энн Нормак. «У нас были все компоненты и борта, и мы пошли в другую мастерскую, чтобы собрать корпус. Мы сложили все части корпуса... а потом пошли в паб. Зачем? Потому что у нас было два борта, но оба левые. Мы просто не могли перестать смеяться. Случается даже с лучшими из нас».

В 1978 году Юрий был 4-м на чемпионате мира DN-класса и 3-м в Европе. В СССР он один раз завоевал серебро (1970) и трижды бронзу (1969, 1972, 1979). Дважды выигрывал чемпионат Эстонии (1975, 1976).

Юрий на регате в буерах. Фото: частная коллекция



Эско Рихарт, победитель московских Олимпийских игр 1980 в классе «Финн», Таллин. фото: Kaius Hedenström

КОМАНДНАЯ РАБОТА

Юрий никогда не работал тренером, но много помогал и поддерживал Эско Рехардту, который увез олимпийское золото 1980 в Финляндию. Юрий был аташе сборной Финляндии, что означало быть и тренером, и метеорологом, так как он лучше всех знал Таллинский залив. «Когда они приехали (тренироваться на Олимпиаду), я сказал, что плечи Эско были тверды как скала.— Юрий вспоминал- Но яхтсмен должен быть как раз наоборот-расслабленным. Нужно быть похожим на змею, готовым к напряженным 20-30 минутам. Мы поменяли его обычную подготовку, и это сильно ему помогло». Этот месячный период был важен и для Юрия: «Я узнал от финской команды (под руководством Берье Нордберга) об управлении и лидерстве, и полученные знания служили мне всю мою жизнь. Хорошая команд-



Юрий Шарашкин и Нейн Оттосон. Фото: частная коллекция



Юрий на регате буеров вместе с легендарным Vello Jürjo. Фото: эстонский парусный союз

ная работа, жизненно важная во всех сферах жизни, была их сильной стороной». Юрий убежден, что нужно продолжать учиться, «иначе вы можете учить только тому, чему вас учили ваши учителя».

Из сегодняшних тренеров в Эстонии Юрий ценил Рейна Оттосона. У его спортсменов есть два преимущества перед конкурентами: сила и почти полное отсутствие травм. И его спортсмены показывали очень



Регата в буерах класса DN. Фото: Jaak Nirgi

хорошую форму на неделю перед соревнованиями, и соперники это отмечали.

Юрий активно работал в качестве судьи по парусному спорту и главного судьи соревнований, в последнее время в Польше в 2018 году на чемпионатах Европы и мира DN. «У нас в Эстонии есть действительно профессиональные судьи. В прошлом году мы спасли положение в Польше, когда заболела местная команда и некому было взять верх. И так, наши люди вмешались. И нам тоже было очень интересно. Мы применили многое, чему научились за это время. Наши навыки помогают нам получить важные гонки здесь. Наши профессионалы и проводимые ими соревнования высоко ценятся».

ИНЖЕНЕРНЫЕ НАВЫКИ, МУДРОСТЬ И МУЖЕСТВО ЗАДАВАТЬ УМНЫЕ ВОПРОСЫ

Изучение техники явно повлияло на его занятие парусом, как на результаты в качестве гонщика в классах «Финн» и DN, так и на его карьеру в качестве главного мерителя и технического консультанта Международной ассоциации яхт класса «Финн».

В 1981 году Юрий построил автономный подводный аппарат. «Интересно, что у американцев была своя версия. Я увидел его фотографию после того, как я закончил свой, который был на 30 м длиннее, но в остальном похож. Транспортное средство, шириной с обеденный стол, тянулось на 600-метровом тросе. Он имел два зонда, которые измеряли термоклин и регистрировали состояние воды. Советский Союз хотел изучать течения, чтобы использовать их в интересах своих подводных лодок. Соответственно им нужна была информация о слое, где меняются температура и соленость воды. Машина была сконструирована так, чтобы двигаться со скоростью шесть узлов — как это было задумано на основе знаний, которые я получил от парусного спорта. И это сработало. Говорят, этот аппарат до сих пор используется».

«Люди стыдятся признаться, когда они чего-то не знают. Но незнание-это нормально. Вы знаете что-то, но всегда есть кто-то, кто знает больше. Это не грех. Вы никогда не должны стесняться спрашивать. Это относится и к парусному спорту. Иногда люди спрашивают, почему

Питер Талберг с сыном Маттиасом на яхте класса «Звездный» на олимпийской регате 1980 года. Фото: Kaius Hedenström



я никого не дисквалифицирую. Мой ответ — в этом нет необходимости — моя работа, прежде всего, научить».

Юрий и другие смогли принять участие в гонках на Золотом Кубке Ханко Финна 1967 года благодаря финансовой помощи своего друга Питера Талберга. Лодка Юрия не соответствовала правилам класса. Брат Питера Талберга привез из Хельсинки инструменты, я внес необходимые исправления в лодку, и мне разрешили участвовать в гонках. И тогда главный меритель Вернон Форстер сказал мне: сейчас мы обмерим вашу лодку, а потом вы поедете в Таллин и научите русских мерителей, как нужно обмерять «Финн». С этого все и началось».

ГЛАВНЫЙ МЕРИТЕЛЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ ЯХТ КЛАССА «ФИНН»

Летом 1978 года, во время предолимпийской регаты, Юрий встретился в Таллине с Августом «Гасом» Миллером. Латвийские судьи воевали друг с другом и не могли правильно установить дистанцию. «Гас подошел к катеру гоночного комитета и спросил, нет ли в Таллине яхтсменов, которые могли бы правильно отметить курс. И мне пришлось ответить, что нам не разрешают. Так мы познакомились, и теперь мы друзья. Гас был профессором биохимии в университете Энн-Арбор, и благодаря ему я был одним из первых в СССР, кто увидел американский суперкомпьютер Сгау, который использовался не только в военных целях, но и для разработки чертежей яхт для Кубка Америки. Благодаря Гасу я смог погоняться на буере в Америке. И именно он пригласил меня в Международную Ассоциацию яхт класса «Финн».

Гас Миллер познакомился с эстонскими яхтсменами в 60-е годы, когда их буеры гонялись в Детройте. Тогда Миллер работал в местной мастерской, где участники соревнований занимались своими буерами. Позже, когда американцы гонялись в Таллине, эстонские ребята помогли им в ответ. Так они стали друзьями. Гас Миллер был чрезвычайно счастлив, когда чемпионат мира в классе «Финн» наконец-то состоялся в Эстонии (Пярну, 1994). Второй раз Гас Миллер попал на гонки в Эстонии в 2013 году, на Золотом Кубке «Финна» в Таллине. В 78 лет он был самым старшим участником.

Юрий на Олимпийских играх в Лондоне 2012 г. Фото: частная коллекция



Имена Юрия и Ричарда Харта были помещены в аллею славы класса «Финн» в 2015 году. Фото: Finn Focus

Академическое образование и опыт Юрия помогли ему разработать много методов и средств для лучшего и более точного измерения швертботов. Благодаря ему лодки класса «Финн» могут быть обмерены таким образом, что гарантирует их соответствие на гонках. Как судья-меритель он принимал участие в шести Олимпийских играх: 1980, 1992–2012.

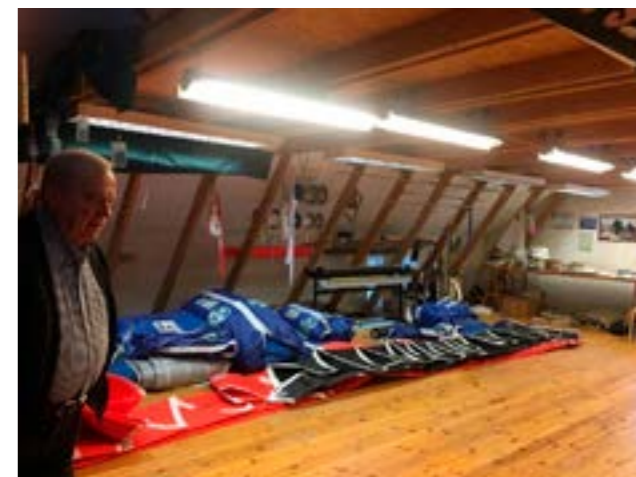
«Официальные лица в классе «Финн» избираются на ежегодном собрании класса «Финн», и если за вас проголосовали, вы работаете на этой позиции в течение года. Мне удалось быть на этой должности в течение 20 лет, и они все еще держат меня», — делится Юрий. «Но для этого нужно заслужить доверие спортсменов, тренеров и производителей. У меня хватило смелости сказать им то, что поначалу могло показаться неприятным, но потом они поблагодарили меня. И спортсмены полагаются на меня, они не боятся спрашивать и говорить мне, и это тоже не пришло в одночасье. Этим доверием нельзя злоупотреблять, иначе этот день станет для меня последним на этой работе. Такая взаимная опора является основой прогресса и совершенствования, что так важно для класса. В настоящее время многие другие классы также представили стратегию обмена, которую я использую».

— Мы с Ричардом Хартом постарались максимально упростить правила. Мы записывали все простыми предложениями. Тони Уоттс, главный меритель IYRU Московской Олимпиады, даже сказал, что сложные предложения должны быть запрещены в любых положениях или правилах. И это то, к чему мы стремились. И это работает, и все счастливы, потому что больше нет споров или недоразумений из-за сложных формулировок».

Юрию не нравилось решение Совета World Sailing отстранить исключить класс «Финн» из программы Олимпиады. Вопреки распространенному мнению, Пауль Эльвстрем никогда не утверждал, что «Звездный» и «Дракон» — скучные и медленные классы и должны быть заменены чем-то более быстрым и привлекательным. «Все Олимпийские классы должны были проя-



Петр и его Оптимист с красным парусом. Фото: Gustav German



Парусная мастерская Юрия на чердаке его дома в Nõmme. Фото: Piretsalmistu

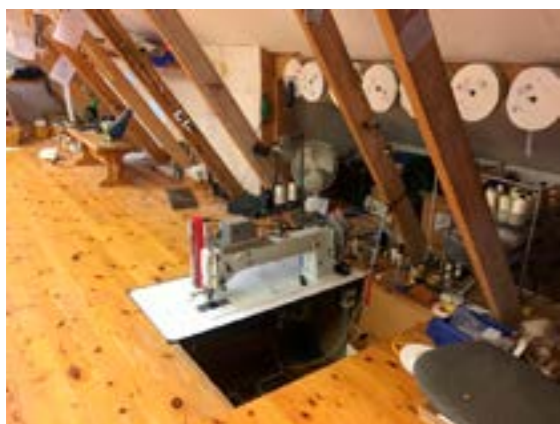
вить себя. Сейчас даже яхты еще нет, но решение уже есть. «Финн жизнеспособен, и тот факт, что каждый год в Masters сотни участников, а некоторые даже не попадают, является еще одним доказательством его популярности».

Юрий разработал и изготовил несколько измерительных инструментов для различных классов яхт (Финн, Евро, Инглинг), позволивших значительно увеличить точность измерений. Самый последний инструмент был разработан для ORC: это очень точный измерительный инструмент для определения веса яхты.

Мастер по пошиву парусов из чистой необходимости Как Юрий стал парусным мастером? «Из чистой необходимости. Мы купили несколько старых финских парусов и должны были привести их в порядок, чтобы их можно было использовать снова. Когда мой сын Петр в 70-х годах начинал в «Оптимисте», в тогдашнем Ленинграде мы пошили для него красивый красный грот. Мы пошили его из старого спинакера, и это было про-



Первые попытки пошива парусов. Фото: частная коллекция



ся полный сервис от компании North Sails: по другому невозможно, если вы хотите быть уважаемым поставщиком парусов.

«Когда приходят чемпионы мира, они получают приоритетное обслуживание. Это крайне важно, потому что наше море разное. Как и настройки. Многие изменились с появлением новых и гораздо более жестких парусов-старые знания уже не актуальны. Когда парус старый и стоит плохо, вы больше не можете использовать его в сильный ветер. Поэтому мы модифицировали многие из них здесь».

Петр наблюдал за отцом, когда тот шил парус для его Оптимиста. И позже он своими руками помогал, когда его парус в 470 требовалось доработать. Сегодня Петр является

сто, так как материал был довольно легким. Просто для сравнения-у нас тогда было материал с плотностью 100 г. на кв.м по сравнению со 140-граммовым, используемым сейчас на Оптимистах. Его красный парус был уникален, и его мама любила следить за ним, так как его легко было заметить среди других белых парусов».

Сейчас парусный лофт находится на чердаке дома Юрию в Нымме. Здесь они настраивают паруса North Sails. По словам Юрия, первые помещения, которые должны были быть в первую очередь завершены (отремонтированы) в доме — это в мастерская на чердаке и сауна на первом этаже. Жилые помещения появились позже. Здесь предлагает-



Оптимист Петра с красным парусом. Фото: Gustav German



Петр Шарашкин и Raavo Pettai на регате 1988 г. Фото: национальный архив.

парусным мастером и официальным представителем компании North Sails Estonia.

ТРИ ПОКОЛЕНИЯ ЯХТСМЕНОВ — ЮРИЙ, ПЕТР И ТРИСТАН

Петр пошел по стопам своего отца. Он занимается парусным спортом с детства и принял участие в двух Олимпийских играх.

И сын Петра Тристан тоже занимается парусным спортом. Прошлым летом он занял 8-е место на Чемпионате Мира в Финляндии. Юрий -его самый большой поклонник и часто сопровождает его на регатах. «Это было очень естественно, когда Тристан начал заниматься парусным спортом, и никто не должен был подталкивать его к этому».

По словам Анны, Петр и Тристан очень разные. Если Тристан очень вежлив и спокоен, в том числе и во время соревнований, то Петр был его полной противоположностью.

Она рассказывает историю, когда они ходили под парусом в Паламосе в 2018 году. Большие волны казались очень страшными, но дети адаптировались к условиям очень быстро. «Вот что делает плавание таким замечательным,— говорил Юрий,— условия всегда разные, и вы должны знать, как приспособиться к ним. Для этого нужны и сила, и смекалка. Универсальность-это то, что делает спорт таким особенным: он тренирует навыки принятия решений, разум и тело».

МЕЖДУНАРОДНАЯ СЕМЬЯ

Жена Юрия Анна Шарашкина была чемпионкой по фигурному катанию, а затем судьей по фигурному катанию. Она вышла на пенсию в 2008 году в возрасте 70 лет. Анна стала судьей, потому что Юрий все еще активно ходил под парусом и много ездил на регаты. Она хотела заниматься чем-то вроде хобби и использовать свое профессиональное ноу-хау.

Юрий и Анна не часто путешествовали вместе, так как один всегда должен был быть дома для детей, когда другой отсутствовал. И Анну укачивает, поэтому они не выходят в море вместе. «Это совсем не для меня», — признается она.



Петр на Katarina II, чемпион Европы в ORC C Class в 2018. Фото: Nikos Pantis



Петр в Италии. За рулем Melges 24. Лето 2018, Чемпионат Европы Melges 24. Фото: Zerogradinord/IM24CA

Петр и Тристан Шарашкин. Финал сезона Эстонского яхтенного союза в 2017г. Фото: Эстонский яхтенный союз





Анна и ее партнер по фигурному катанию Питер Лаур. Фото: частная коллекция



Король Норвегии Harald V в Финляндии на Чемпионате мира в классе яхт 8mг 2013. Фото: Piret Salmistu

и спрашивал своего помощника: «Вы запомните или запишите это?»

«Я также поражен памятью Фелипа VI. Я был представлен ему в Кингстоне в Канаде в 1995 году, когда Фелипе был частью испанской олимпийской команды. Затем, пару лет спустя, в Йере, когда я был с Яли Мякилей и финской командой на регате, однажды утром заехал автобус с Соллингом на прицепе. Фелип вышел из автобуса и подошел ко мне поговорить. И он, и его охранник помнили мое имя и откуда я родом. Мы поболтали несколько минут.

И я поболтал с Константином II из Греции в очереди в столовую. Он выиграл олимпийское золото на драконе в 1960 году в Риме».

Вклад Юрия признавался несколько раз:

- Бывший член Президиума Эстонской Федерации ледового плавания и Федерации парусного спорта.
- Почетный знак Эстонского союза яхтсменов, 2013.
- Серебряная медаль «За заслуги» финской федерации парусного спорта, 1981 год.
- Приглашенный член Helsingfors Segelklubb (HSK), Финляндия
- Зал славы международного класса финнов с 2015 года.
- Почетный член яхт-клуба «Калев», Пярнуского яхт-клуба и Эстонской спортивной ассоциации «Калев».

Пожизненная награда за достижения:

- В 2019 году Президент Эстонской Республики Керсти Кальюлайд наградила 112 человек, отмечая 101-ю годовщину независимости Эстонии. Юрий был награжден орденом Белой звезды 5-й степени «За вклад в парусный спорт Эстонии»

Суперлегенда класса «Финн» Август «Гас» Миллер вспоминает о Юрии:

«Юрий-это тот, кто знает, как вести людей и как следовать примеру. Он оказывает положительное влияние на очень многих людей во всем мире. Я познакомился с ним в 1978 году и помню, как с первых его слов подумал: «у этого парня исключительный ум».

Одно из любимых высказываний Юрия: «Вы не можете изменить мир, но вы можете изменить себя». ■



ГЛАВНЫЙ МЕРИТЕЛЬ КЛАССА «ФИНН»

«ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА МЕРИТЕЛЯ — НЕ «ЛОВИТЬ И КАРАТЬ», А ПРИУЧИТЬ ЯХТСМЕНОВ, ЧТО БЫСТРЫМ МОЖНО БЫТЬ И НАХОДИТЬСЯ АБСОЛЮТНО В РАМКАХ ПРАВИЛ»

Юрий Шарашкин выпускник Таллинского политехнического института, кандидат технических наук (аспирантура Ленинградского института точной механики и оптики) с 1962-го в классе «Финн», сначала как гонщик, а с 1967-го — и как меритель. В 1992 году он стал главным мерителем Международной Ассоциации класса Финн и вывел класс на качественно новый, практически совершенный уровень, когда открытый для разных производителей класс обеспечивает равенство в технических характеристиках яхт для спортсменов лучше, чем моно типы. Благодаря своему опыту и знаниям, он разработал и усовершенствовал массу приспособлений и методик измерений для полного и точного обмера яхт. При этом он своей интеллигентностью и многогранностью личности внес существенный вклад в то, что класс выделяется своей теплой семейной обстановкой внутри. Последние годы Юрий Шарашкин фактически являл-

ся одним из главных носителей традиций, истории и культуры класса «Финн», а также в целом культуры мерителей, и многим хотелось бы на него равняться.

Представляем вашему вниманию эксклюзивное интервью Юрия Михайловича Шарашкина Российской Ассоциации яхт класса «Финн».

Юрий Михайлович, как вы начали заниматься парусным спортом? Кто был вашим первым наставником? На какой яхте вы начинали ходить?

Это вышло случайно. У меня дядя был яхтсменом и членом Усть-Оржского яхт-клуба. Его яхта погибла, когда советские войска отступали — из яхт был сделан понтонный мост. Но он подарил мне первую модель яхты, и это очень сильно повлияло на то, что я стал заниматься «этим дурачеством», так сказать. Первой моей яхтой был «Валер» французской постройки. Он

ВСТРЕЧА С НЕСКОЛЬКИМИ ЧЛЕНАМИ КОРОЛЕВСКОЙ СЕМЬИ — ЭТО КАК ВИШЕНКА НА МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖИЗНИ ЮРИЯ.

«В 1961 году в Хельсинки у советской команды была форма, которая не позволяла обогнаться на море. Я бежал к туалету, когда меня остановил член команды из Москвы, поскольку его словарного запаса из десяти слов на английском языке было недостаточно, чтобы поговорить с Олавом V из Норвегии. Я начал переводить, но мой дискомфорт постепенно рос.

Когда Король понял мое положение, он приказал: Беги! И немедленно возвращайся!»

Второй раз был в Афинах в 2004 году. Мы были на приеме, и я разговаривал с тогдашним президентом ISAF Полом Хендерсоном, и Харальд V из Норвегии присоединился к нашему разговору. Я рассказал ему забавную историю о встрече с его отцом. Он смеялся до слез



находился в яхт-клубе и попал туда как часть репарационного товара, который поступил в Советский Союз после войны. Потом первой яхтой, на которой я выходил уже самостоятельно, был «Олимпик», на котором в 1936 году на Берлинской Олимпиаде в Киле гонялись. А первая яхта с командой — это «М»-ка. И это было, когда Иосиф Виссарионович умер, потому что, когда он был при власти, то, по крайней мере, в Эстонии позволяли ходить на яхтах, только когда исполнялось 16 лет. А это уже слишком поздно. Тогда в таком возрасте этим «ядом» уже никого не заразить.

Когда и при каких обстоятельствах вы пришли в класс «Финн»?

Я был в сборной Союза на яхтах R-5,5. Когда этот класс перестал гоняться и как-то так получилось, что я пересел в класс «Финн». По-моему, Чучелов Александр предложил мне погоняться в классе «Финн».

Мы знаем, что вы дважды (в 1968 и в 1970 годах) становились чемпионом г. Таллина в классе «Финн». Расскажите о ваших успехах в классе «Финн». На какой яхте вы выступали? Кто были основные ваши соперники в то время?

Я особенно не стремился выиграть чемпионат Таллина. Как-то так получилось. Но, вообще говоря, успехов было мало, так как времени парусом заниматься было немного — слишком поздно начал, и когда уже занимаешься наукой, то трудновато. Известно,

что для того, чтобы что-то хорошо делать, необходимо достаточное время этим заниматься. Нахоженности всегда было мало. На Балтийской регате я как-то неплохо выступал — в общем зачете я был 8-й, а среди советских спортсменов — 2-й. В то время сборная СССР (2 человека) была за рубежом, а у меня был сумасшедший ход, я не знаю почему. Мачту типа «брудеровской» я сделал сам, а парус «Раудашль» я выменял на буерные коньки. Это, конечно, имеет решающее значение. Мозги были те же самые, что раньше.

Касательно соперников — все мы были друзья. Я соперником себя никогда не считал. Я 12 лет гонялся на «Финне», и тогда гонялась большая плеяда известных «финнистов». Запомнились мне Виктор Козлов и Александр Чучелов. Я помню, когда у меня были проблемы со стартом, Чучелов перед стартом подошел ко мне и спросил есть ли у меня часы. Я сказал, что есть. Он попросил показать их, потом взял часы, положил к себе в карман и уехал. И это был первый старт на Балтийской регате, который у меня удался. После этого я вообще несколько лет часов не имел. Я понял, что на старте важна позиция относительно других, а не время.

Как вы стали мерителем? Что вас подвигло на это?

Это было в 1967 году в Ханко, где мы гонялись, благодаря Петеру Далберу. Он заплатил за троих эстонцев — поехали Дырдыра, Косе Вальтер и я. Мой



«Летучий Голландец» проходит тест Лэбоули на Олимпийских играх 1976 года в присутствии Королевы Елизаветы II.

«Финн» оказался «не в классе». Я не знаю, может быть, там кто-нибудь помог, но Веррен Фостер объяснил мне, в чем дело и как. И, в общем, это оказалось довольно интересным делом, и «Финн» — такой класс, который очень умно придуман, и довольно давно. Например, когда Лука Давоти работал с несколькими специалистами, чтобы улучшить формы и силуэт руля, то они сказали, что нечего трогать — все на достаточно современном уровне. В общем, так это дело и пошло. Просто надо было. Кто-то должен был этим делом заниматься.

Мы знаем, что вы в 1963 году окончили Таллинский политехнический институт, после чего поступили в аспирантуру Ленинградского института точной механики и оптики и в 1971 году защитили диссертацию кандидата технических наук по теме «Некоторые вопросы применения универсальных ЦВМ при проектировании специализированных ЦВМ». Как ваше техническое образование и кандидатская степень помогли Вам в парусном спорте в качестве гонщика, в качестве мерителя?

Мое занятие наукой только означало, что было меньше времени для паруса. Если «думать задним



умом», то сейчас понимаешь, что надо было больше ходить под парусом.

Работа мерителем — сегодня это больше хобби, чем основное ремесло. Расскажите, где и кем вы работали, помимо занятий парусным спортом?

Я кандидат технических наук, специалист по вычислительной технике. Я был начальником различных отделов, занимавшихся программированием. И в конце моя работа была связана с компьютерами для различных систем управления. И вроде бы неплохо получалось. А началось все это с другого. Я окончил институт как специалист по газовым турбинам. В то время вообще не готовили инженеров по вычислительной технике. Я попал в группу в Эстонии, которые были среди первых сотен специалистов подготовленных в то время в Ленинграде. И мне вообще в жизни всегда везло с компанией. Говорят: «как в парусе, так и в работе». И в семье тоже. Мне очень везло.

Кто был вашими учителями, наставниками в части овладения навыками мерителя класса «Финн»?

Я даже не знаю. У нас в Таллине были очень хорошие мерители. И там Пауль Бутто и Хено Хуанаге, и Арве Тецман там до сих пор. Их отличало то, что работали мерителями не то, чтобы там бегать с чем-то и решать «качать или не качать». Дело в том, что наша задача заключается в том, чтобы достичь того, чтобы все парусники «танцевали от одной печки», чтобы лодка, яхта отвечала требованиям, сидела в допусках, и тогда все в порядке. В общем это не то, чтобы ловить и качать тех, кто нарушает, а просто учить. И после 20 лет моей работы международным мерителем класса «Финн» эта задача остается до сих пор: учить говорить и отвечать на вопросы «почему?». Если вопросов нет, то нет смысла говорить. Ты будешь как плохая учительница — никто не будет слушать.

Как вы стали главным мерителем Международной ассоциации яхт класса «Финн»?





Я думаю, что просто никто против меня не был. У других кандидатов, наверное, были враги или просто люди, настроенные против них. Но меня яхтсмены порекомендовали. Класс «Финн» — интересный класс тем, что каждый год офицеры класса выбираются заново все. Я уверен, что были кандидаты лучше.

Какая обстановка была в то время, когда вы пришли мерителем в класс «Финн» с обмером яхт? В чем заключалась философия обмера? Какие основные проблемы приходилось решать?

Дело в том, что передо мной три мерителя умерли (примерно каждый в течение года после избрания). И, видимо, у них не было ни желаний, ни охоты этим делом заниматься.

Когда я в первый раз обмерял в Кингстоне, то обмер по всяким причинам длился на 2 часа дольше, чем было предназначено. Одной из главных причин было то, что все лодки были в очень плохом состоянии. Рули были толще, шверты выступали больше положенного. У четверти лодок место положения оси шверта было расположено неправильно. Такие же проблемы были и с партнерсом. В общем половина лодок была чисто не в классе. Так что очень много пришлось воевать в начале. А сейчас, по моему представлению, «Финн» стал уже гораздо более монотипом, чем «Лазер». К этому и факты можно привести, если интересно. Но это не цель. Мы работали все вместе. И сейчас в классе уже непопулярно мухлевать. Раньше думали так: для того, чтобы быть быстрым, надо нарушать правила. А вышло, что совсем не надо. Можно быть сумасшедше быстрым, будучи totally легальным.

Что нового вы, на ваш взгляд, принесли в класс «Финн», став главным мерителем? Какие задачи, вам удалось решить? Что поменять?

Я не знаю. Наверное, это отношение к тому, как должен работать меритель. А все новое приходит от яхтсме-

нов. Даже не от тренеров. Но я могу сказать, что один раз, когда мы считали, на Первенстве СССР выступало 12 кандидатов наук и один доктор наук. То был доктор наук по неорганической химии из Ленинграда. По-моему, Орест Попов его звали. И вот оттуда высокий уровень советского «Финна» был, а не от того, что там была тотальная подготовка и так далее. В общем люди думали! Насколько я помню, Юра Зубков придумал так называемую «брудеровскую» мачту без контакта с Брудером. В общем принцип был тот, и успех такой же.

Что еще хотелось бы поменять?

Ну это надо говорить. Сейчас, к примеру, уже глупо ставить на мачту килограмм свинца. Все мачты, фактически, которые поновее (2–3 года) уже 7 килограмм без корректора весят. Это первое. Второе — это то, что Аллен стал выпускать такие плохие гики, которые гнутся. И есть такие предложения, что надо сделать гик из углеволокна. Но это надо делать с уменьшением веса, потому что 5 килограммов — это слишком много. Половины хватит, чтобы сделать хороший гик. И туда груз класть тоже нет смысла. Ну и там есть другие вещи — все это по мелочам, получается, набирается. В общем, сейчас сделать «Финн», который бы весил 80 кг, никакой проблемы не составляет. И чтобы дойти до 116 килограммов, там используется материал... И все это делается безо всяких дорогих материалов.

Но делать такие длинные прыжки нельзя потому, что в классе «Финн» гоняется очень много яхтсменов. В ветеранах, к примеру, в этом году гонялись 280 участников. Это очень большое число. И если сделать очень большой прыжок, то половина из них просто не будут способны бороться. Им не будет интересно. Вот в чем проблема. В общем, как говорят, «торопиться надо медленно».

Что, на ваш взгляд, помогает сегодня классу «Финн» оставаться Олимпийским классом?

Я даже не знаю. Мое мнение, что осталось только 3 класса, где дизайн и работа над классом сохранились

в том виде, как это было раньше. А остальные, так называемые «BOX BOAT», т. е. все говорили «Вот все могут на них выступать... и т.д.». Я помню, как в Швейцарии в первый раз представляли класс «49er», и говорили, что всякие люди могут на них ходить, и так далее, и все в порядке. Но в итоге оказалось, что вся команда должна быть весом в сумме 160 кг +/- 1 кг. И только тогда будет успех. В классе «Лазер» вес также ограничен — необходимо не превышать 80 килограммов. Класс «470» — обмерный класс, и все-таки длинный шкотовый и крошечный рулевой — как у женщин, так и мужчин. Ну а если смотреть «Лазер», «Лазер-радиал», парусную доску, «49er», то все они имеют такой строгий лимит веса команды, что это уже становится какая-то другая философия, нацеленная на бизнес и т.п., но это совсем не то, что говорили вначале, когда вводили эти классы: вот их возьмем, лодки все одинаковые, и все яхтсмены могут хорошо на них ходить. А на деле получается, что хорошо могут ходить только те, кто по габаритам и весу соответствуют стандарту класса, а у других уже ничего не выйдет. Вот такие «пирог».

В чем вы сегодня видите главную миссию мерителя, философию мерителя в классе «Финн»?

Как раз, чтобы поддержать этот прогресс, и дожать, упростить процесс обмера. Как говорят, сложный инструмент придумать очень легко, но придумать такой инструмент, который похож на молоток, очень трудно. Например, сделать плохой молоток легче легкого. А хороший молоток — это очень большое искусство. Это поймут слесари и те люди, которые все время с ним работают. И главное, чтобы был все время прогресс, и чтобы было одинаково, и чтобы физика соблюдалась. Но это уже по опыту, потому что нигде нет таких денег, чтобы можно было делать такие испытания или серию опытов, чтобы на основании этих опытов решить что делать. А это более-менее иногда случается. И для этого должен быть кто-то, кто способен систематизировать этот опыт и убирать колдовство, потому что колдовство влияет везде, как в устройстве государства, так и в технике, в науке, дома — везде. Повар не знает химию — почему пицца превращается в такую, какую он делает, но почему-то он готовит хорошо, как и большинство домашних хозяек. На разном уровне, почему-то получается, не зная почему. Это как жизнь.

Продолжаете ли вы выступать на соревнованиях, ходить под парусом сегодня?

Да. Гоняюсь в команде на больших яхтах. И потом я устраиваю зимой буерные гонки. В прошлом году мы с одним приятелем провели 14 регат. И там везде надо работать, зарабатывать часы тем местом, которым ты трогаешь лодку, — тем мягким местом. И чем этих часов больше, тем это лучше. Тем больше успех, который сразу не приходит, а только через несколько лет. В общем, полы прошлого сезона мы будем видеть или в эту, или в следующую зиму. А так в основном выступаю на больших яхтах в команде на оффшорных гонках. Иногда там даже допускают «крутить баранку». Там тоже

надо иметь часы, время, чтобы не забыть то, что умел. А тактика и настрой — это до сих пор получается.

Что бы вы пожелали молодым ребятам, которые сейчас приходят в класс «Финн»?

В школу ходить надо и сильным быть. Сильные все. Я помню, был у нас такой Андрей Чучелов, дядя Александра Чучелова. Когда я начал буером заниматься, он сказал мне «Молодой человек!» и показал пальцем на лоб: «Буер оттуда начинается, а не от бумажника или от бицепсов». Вот оно и есть — сила есть у всех, а вот, например, сегодня было видно, что на третью гонку сегодня очень у немногих хватало: ход уже был после первой лавировки такой длинный, что первые были почти у нижней марки, когда последние огибали верхнюю. Это говорит, что если вся энергия уходит на откренивание, то это уже не «Финн», это нечто другое — это убийные плоти, а не парусный спорт.

Юрий Михайлович, мы поздравляем вас с предстоящим Днем рождения и желаем вам как можно дольше оставаться с нами!

Мне сейчас пора уже уходить. Все начинается и когда-то заканчивается. Тут несколько кандидатов были просто украдены у класса «Финн». Димитрис Димос, хороший кандидат, сейчас начальник всего обмерного дела в ISAF. И несколько других кандидатов было. Но чтобы понять в чем дело, надо немножко этим делом заниматься. В общем, как всегда — насильно мил не будешь, и водку тоже надо пить уметь — с первого раза не очень хорошо получается. И со всем также. Ничего не поделаешь. Жизнь такая.

Когда меня выбрали главным мерителем, то предупредили, что меритель — это очень опасная профессия (намекая на то, что предыдущие главные мерители померли примерно через год после избрания). Но я пообещал, что уйду по другой причине. ■

