



ПОЧЕМУ ЕГО НАЗЫВАЮТ ЛУИДЖИ?

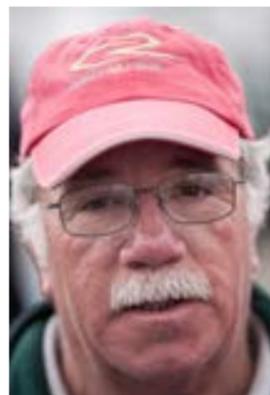
По материалам журнала Finnfare. Перевод: Мария Абашкина

Лучшие гонщики хотят, чтобы сегодня все соревнования проходили на самом высоком уровне. Неверные решения или неэффективный Гоночный комитет могут разрушить всю регату. Так же как яхтсмены постоянно совершенствуют свои профессиональные навыки, как в подготовке, так и в отношении к гонкам, того же они ожидают от Гоночных комитетов — профессионализма и преданности своему делу. На протяжении около 15 лет в классе «Финн»

в качестве председателя Гоночных комитетов, работает Питер Реджио, иначе Луиджи. Его постоянно приглашают на такие крупные мероприятия, как Олимпийские игры и многие другие. В течение 2015 года он принимал участие в Европейском Кубке, предолимпийской регате в Рио и Золотом Кубке в классе «Финн».

Когда Луиджи на стартовом судне, яхтсмены уверены, что, если погодные условия позволят, гонки пройдут на высшем уровне, а если не позволят, то Луиджи не будет гнать программу в ущерб качеству гонки. Он сделает все, что в его силах. Он, лучше чем любой другой судья в классе «Финн», понимает преимущество качества над количеством. Общение с ним всегда радостно и доставляет удовольствие.

Луиджи проводит соревнования в классе «Финн» с 2001 года и до сих пор активно работает и любит



этот класс яхт. Мы беседовали с ним о его прошлом, движении вперед и о том, почему он продолжает возвращаться к классу «Финн».

Как он в пришел к организации гонок и судейству в классе «Финн»? «Когда-то я сам участвовал в гонках, а потом время от времени стал проводить местные регаты. Я начал анализировать все то, что видел на протяжении многих лет и размышлять о том, какими бы я хотел, чтобы были гонки, если бы гонялся сам. Тогда, общение с гонщиками с организаторами соревнований считалось ненужным. Но мы решили, что, общаясь, смогли бы улучшить нашу работу. (В самом деле? Что за идея). Я как-то не задумывался об этом, правда, я не настолько проницательный, но как-то включился в этот процесс. С тех пор все изменилось, и у меня появилось гораздо больше возможностей из-за того, что я оказался в нужном месте в нужное время».

Первая регата в классе «Финн» — Золотой Кубок, в организации которой принимал участие Луиджи, прошла в 2001 году, в Марблхед, штат Массачусетс. «Я работал здесь во время предыдущих чемпионатов мира в классе Этчеллс, и меня попросили приехать и провести соревнования в классе «Финн». Это была не очень большая регата, она проходила через несколько недель после трагических событий 11 сентября. Многие столкнулись с таможенными проблемами, и в итоге в составе флота было только 55 лодок, или около того. Потом меня приглашали сюда еще несколько раз».

Луиджи рассказывает, что на воде он с пяти лет. Еще ребенком он участвовал в американских юниорских программах по парусному спорту, около 12 лет был парусным мастером. Потом, «около восьми лет я пытался жить нормальной, обычной жизнью, и возненавидел ее. И в итоге, я буквально приполз обратно к воде, и уже не уходил от нее. Я гонялся на разных лодках от швертботов до макси-яхт. Я участвовал в гонках на длинные дистанции по всему миру. Я никогда не использовал слово «профессиональный» при описании своей квалификации. Я был баковым, и мне это нравилось». Гоняется ли он до сих пор? «Да, бросьте! Посмотри на меня! И что вы думаете? С моим графиком у меня просто нет на это времени».

В среднем у него от 26 до 28 мероприятий в год. Он отвечает за цикл соревнований в классе RC 44, а также регат Farrg. Кроме этого, «я провожу несколько матч-рейсов, регат макси-яхт или что-то еще, насколько позволяет мой график».

Он часто присутствует на мероприятиях Кубка мира ISAF и проводит гонки в таких классах как 470 и Накра. Однако «я в некотором роде финнист. Я знаю многих спортсменов и тренеров в классе «Финн», поэтому, естественно, я чувствую себя здесь гораздо лучше. Не поймите меня неправильно, другие классы мне тоже нравятся, но...»

Общение со спортсменами и тренерами является неотъемлемой частью при проведении гонок для Луиджи, и за это он пользуется всеобщим уважением,

особенно среди финнистов. «Я думаю, что все это основано на взаимном уважении, которое за все эти годы только выросло. Я чрезвычайно уважаю финнистов. Это уникальная порода людей, и я, конечно, не могу делать то, что делают они. На протяжении многих лет я проходил мимо стоящих на пирсе лодок до и после гонок, и моя близость с этим классом только укрепилось от этого. Я надеюсь, что спортсмены понимают, что я сделаю все, что могу, чтобы гонка была честной, независимо от «внешнего давления». Кроме того, я думаю, они знают, что если я сделаю ошибку или приму неверное решение, я первый признаюсь в этом. Я сделаю это сам».

«Финнисты как «класс» — это не просто кучка отдельных личностей. Здесь царит атмосфера взаимного уважения, и это очень бодрит. Мне и раньше задавали вопрос, почему это происходит, и я приводил пример, что в классе «Финн» новичков всегда встречают с распростертыми объятиями. Ветераны помогают на стоянке лодок, до и после гонок. И кажется, что среди финнистов нет никаких секретов. Эта «эстафета передачи огня» именно то, что заставляет класс «Финн» развиваться, двигаться вперед. Для меня в этом суть класса «Финн», и мне, действительно, нравится такой подход. Это здорово».

В чем он видит разницу в проведении гонок для больших лодок и для швертботов? «Меньше людей... а если серьезно, то когда проходят соревнования швертботов, я чувствую более тесную связь со спортсменами. Поймите меня правильно, я получаю огромное удовольствие от общения со спортсменами на регатах больших яхт, но там люди, кажется, меньше включены во все это лично. Может быть, так происходит потому, что большинство программ, связанных с большими яхтами, больше нацелены на командную работу, чем на швертботах. Команды больших яхт, как правило, держатся вместе на берегу до завершения соревнований, а стоянки швертботов — открытая площадка для постоянного общения и взаимодействия. Дух товарищества присутствует в обоих случаях, но проявляется он по-разному».

Слаженная работа всего Гоночного комитета жизненно важна для правильного проведения гонки. «На катере Гоночного комитета я могу быть матерью Терезой, но если на катере на знаке команда работает плохо, то я превращаюсь в дьявола. Когда все выполняют свою работу, то я просто наблюдаю».

Многое зависит от того, как Гоночный комитет готовится к началу гонки. Луиджи описывает то, что проносится в его голове, когда бегут секунды. «Первое, какой длины должна быть стартовая линия? И я выставляю ее немного длиннее, чем нужно. Ничто так не портит старт, как короткая линия. Лодкам, любым лодкам, нужна «взлетная полоса», чтобы вырваться, когда это необходимо. Я знаю, что, возможно, у меня не получится выставить четко стартовую линию с первой попытки. В последние минуты перед стартом, я смотрю, как лодки подходят и решаю, нуж-

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.