




ЧТО ДЕЛАТЬ?

ДЕВЯТЬ ВОПРОСОВ ВАСИЛИЮ КРАВЧЕНКО

В ЭТОМ ГОДУ ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ КЛАССА «ФИНН», ГЛАВА СОВЕТА АССОЦИАЦИЙ КЛАССОВ ПАРУСНЫХ ЯХТ, ОСНОВАТЕЛЬ СТУДЕНЧЕСКОЙ ПАРУСНОЙ ЛИГИ ВАСИЛИЙ КРАВЧЕНКО СТАЛ ЛАУРЕАТОМ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ЯХТСМЕН ГОДА» В НОМИНАЦИИ «ЗА ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ПАРУСНОГО СПОРТА». И ОН ОКАЗАЛСЯ ПЕРВЫМ, КТО ОТОЗВАЛСЯ НА ПРИЗЫВ  ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ОБСУЖДЕНИИ НАСУЩНЫХ ПРОБЛЕМ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПАРУСНОГО СПОРТА

Yacht Russia: Как вы оцениваете решение WS о выводе класса Finn из олимпийской программы, какие долгосрочные для класса последствия могут вытекать из этого?

Василий Крайченко: Я оцениваю это как большую потерю и для олимпизма, и для всего парусного спорта в целом. Люди, которые усиленно толкали это решение в погоне за своими узкими интересами, не осознавали, что отрезали от себя большую часть традиций, истории, мгновенно обнулили многолетние инвестиции и опустили значимость олимпийской программы. Более дискриминационного решения трудно себе представить, ибо итоговая картина полностью противоречит изначальным олимпийским принципам – убрать из программы класс, представленный в 40 странах, на всех континентах (кроме Антарктиды, конечно), единственное место для атлетичных мужчин весом 85 и более кг, один из немногих мореходных швертботов с отточенными правилами. Но, наверное, это логика жизни – Олимпиада все больше и больше отдаляется от своих изначальных принципов, заложенных Пьером де Кубертенем, превращаясь в отдельную отрасль с юными акробатами. Поэтому для класса остается перелистнуть страницу истории и сконцентрироваться на своем развитии. Замечу, что вывод из олимпийской программы означает прекращение государственного финансирования. Но при этом для самого класса «Финн» это дает больше свободы и открывает новые возможности. Безусловно, приток молодежи сократится, частично уйдут профессиональные гонщики. Однако в «Финне» очень много людей, которые имеют собственные яхты этого класса, выезжают на соревнования за свои

средства и не ставят себе цели попасть на Олимпиаду. Класс наверняка повернется лицом к таким гонщикам, станет еще более душевным и интересным. Соревнования приблизятся к выходным и праздничным дням с форматом четыре гоночных дня. Ну а дальше все будет зависеть от того, кто как воспользуется открывшимися возможностями.

YR: Приведет ли это к кризису класса или он благополучно переживет отлучение от олимпийского паруса, как пережил это отлучение «Дракон»?

В.К.: Я думаю, что «Финн» благополучно переживет отлучение от олимпийского паруса. Как говорится, «жизнь на другой стороне Земли» существует, и оказывается, что она гораздо интереснее пятачка олимпизма. Как пример – чемпионат мира «Финн-Мастерс» собирает регулярно под 400 яхт. Такой атмосферы не найдешь нигде. В России это также не фатально. За прошедшие 13 лет Российская ассоциация класса «Финн» смогла сформировать современный частный флот, который никуда не денется, и соревнования на этих яхтах будем продолжать проводить.

YR: Каково ваше видение идеальной (на ваш взгляд) и сбалансированной олимпийской парусной программы на сегодняшний день?

В.К.: Очень трудно ответить на данный вопрос. Трудно потому, что, с одной стороны, нет четких ориентиров – а в чем же главная цель Олимпийского движения сегодня; с другой стороны, нет ясных критериев того, что значит «сбалансированный». Если мы говорим о том, что олимпийское движение самоизолируется и превращается в спортивное шоу, которое должно выгодно продаваться спонсорам, то, наверное, сегодняшняя программа – это отражение высшей сбалансированности. (Не хватает только отдельных дисциплин для трансгендеров и гендерного деления 33/33/33 вместо 50/50.)

Но говорю это с горечью, ведь сейчас забыто, что изначально

олимпийское движение – это, с одной стороны, отражение массовости занятий спортом в стране, а с другой – возвращение идеалов, которые были бы примером для подражания и сильным мотиватором для активного занятия спортом. Кроме того, олимпийское движение изначально должно было быть средой для воспитания здоровых ценностей. Именно поэтому Олимпийские игры были высшим соревнованием в мире, именно поэтому государственные политики в сфере спорта строились на олимпизме. И больно видеть, как это движение, обрезая от себя массовые дисциплины, отрывая историю, традиции, героев, давно уже оторвалось от своих корней и, как растратившая себя звезда, потихоньку остывает, скоро превратится в «карлика» и станет интересным очень узкому кругу астрономов-любителей.

Горько сознавать, но как нельзя понизить энтропию в физике, так нельзя олимпийское движение вернуть обратно в изначальное русло. Поэтому, думаю, даже бессмысленно рассуждать о некоей сбалансированной олимпийской программе. Наверное, в свете меняющихся реалий стоит вообще задуматься о глобальной реформе спорта, начиная с самоопределения в нем – зачем мы все этим занимаемся, что нами движет, какую конечную для себя цель мы ставим.

YR: Какой, по вашему мнению, должна быть техническая политика в области парусного спорта РФ, какие гоночные классы внутри страны следует культивировать, в каком объеме сочетать олимпийские и неолимпийские парусные классы?

В.К.: Вопрос этот несколько некорректный, если он задается в отрыве от постановки основной задачи. Техническая политика – это не цель, это инструмент. Хотя это инструмент очень важный, во многом ключевой. Но для того, чтобы ответить на вопрос, каков должен быть инструмент, надо сначала определить – а что мы хо-

тим? Ну и, наверное, потом – где мы находимся.

Из людей, спорящих о технической политике, всегда каждый будет по-своему прав, так как у каждого из спорящих своя цель. И спорящие часто не слышат друг друга именно поэтому. И из тех целей, про которые я слышал, видел и которые лежат на поверхности, я бы выделил следующие:

1. ПРОФЕССИОНАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАТЬ МОЛОДЕЖЬ И ПРОВЕСТИ ЕЕ ЧЕРЕЗ НАЧАЛЬНУЮ ПОДГОТОВКУ (НАПРИМЕР, ПОДГОТОВКА К СЛУЖБЕ В ВМФ). Для решения задачи хорошо подходят парусные ялы и формат военно-морских клубов.

2. СТАБИЛЬНО ЗАВОЕВЫВАТЬ ОЛИМПИЙСКИЕ МЕДАЛИ ВО ВСЕХ ДИСЦИПЛИНАХ В ПАРУСНОМ СПОРТЕ. Здесь потребуются проработка цепочки взращивания талантов и подвода их к результату во внутренней высококонкурентной среде – нужен баланс дорогих олимпийских и массовых доступных подводящих классов, какими в свое время были «Ок-Динги» и «Луч».

3. ЗАВОЕВАТЬ ХОТЯ БЫ ОДНУ ОЛИМПИЙСКУЮ МЕДАЛЬ. Тут надо бросить все, забыть про весь парусный спорт в стране, выбрать один или пару экипажей и вкладывать только в этот класс (дисциплину).

4. ПОБЕДИТЬ В КУБКЕ «АМЕРИКИ». Для этого требуется постоянно следить за велениями Кубка «Америки» и копировать их течения; перешли на многокорпусники – давайте развивать многокорпусники, встали на крыло – давайте все вставлять на крылья.

5. ОРГАНИЗОВАТЬ ИНТЕРЕСНЫЙ ДОСУГ, СВЯЗАННЫЙ С ПАРУСНЫМ СПОРТОМ, ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕННЫХ ГРАЖДАН. Здесь возможны два ва-

рианты: а) прибрежные гонки на килевых устойчивых однопалубных яхтах, не важно какого класса, с профессиональным экипажем; б) бизнес-регаты на каютных крейсерских яхтах (с гандикапом или без).

6. ОТОРВАТЬ МОЛОДЕЖЬ ОТ ОПАСНОСТЕЙ СОВРЕМЕННОГО МИРА – СВЕРХДОСТУПНЫХ НАРКОТИКОВ, АЛКОГОЛЯ, ИГРОМАНИИ, ЗАВИСАНИЯ В ГАДЖЕТАХ И ИНТЕРНЕТЕ. Самый подходящий вариант – это недорогой «неубиваемый» и «непотопляемый» массовый класс для начального обучения – идеально подходят классы «Луч», «Снайп» и т.п.

7. ГОТОВИТЬ ИНЖЕНЕРОВ И ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ. Здесь подходит открытый для модификаций и различных поисков класс, такой как, например, «Четвертьтонник».

8. ГОТОВИТЬ ВОЛЕВЫЕ, ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННЫЕ, ЗРУДИРОВАННЫЕ, ГАРМОНИЧНО РАЗВИТЫЕ ЛЮДИ, СПОСОБНЫЕ БРАТЬ НА СЕБЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, БЫСТРО ПРИНИМАТЬ РЕШЕНИЯ, РЕШАТЬ СЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ. Для этого яхта должна быть массовой, достаточно брутальной и при этом являться международным классом. Здесь, на мой взгляд, лучше всего подходит класс «Финн», если говорить об одиночке, и надо сочетать его с каким-нибудь достаточно сложным крейсерским классом для отработки навыков организации, формирования команды и управления.

9. ПРОСТО ПРОВОДИТЬ ВРЕМЯ В ИНТЕРЕСНОЙ КОМПАНИИ С ЕДИНОМЫШЛЕННИКАМИ И ИНТЕРЕСНЫМИ ДЛЯ СЕБЯ ЛЮДЬМИ. Это – классический вариант для класса «Дракон», в котором гоняются королевские особы. К этому можно также отнести и классы «Финн», «Звездный».

Все это хорошие по своему цели, и для каждой из них будет своя техническая политика. Еще раз – сначала надо выбрать цель. Если говорить про мои предпочтения, то для меня ближе шестая, восьмая и, может быть, где-то девятая цели.

УР: Насколько может быть востребован внутри РФ массо-



вый неолимпийский национальный класс гоночных судов и каким он мог бы быть?

В.К.: Давайте порассуждаем и выведем ответ. Массовость востребована там, где необходимо обеспечить высокую конкуренцию или провести соревнования во всероссийском масштабе. Основные направления для этого: а) начальное обучение и подготовка резерва для олимпийских классов через подводящие классы (основные потребители – парусные детские школы); б) школьные спартакиады; в) студенческие спортивные парусные секции (требуется обучать студентов, проводить среди них соревнования). Я вижу потенциал именно в этих направлениях. При этом класс должен быть доступным в плане цены, легко перемещаемым. Желательно приблизить его по своим характеристикам к

ЧТО ЖДЕТ ОЛИМПИЙСКОЕ ДВИЖЕНИЕ – ВСЕ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ТОГО, НАСКОЛЬКО МУДРЫЕ И ДАЛЬНОВИДНЫЕ РУКОВОДИТЕЛИ ОКАЖУТСЯ У ЕГО РУЛЯ



какому-нибудь международному классу для удобства перехода и участия в международных соревнованиях или приглашения гонщиков из других стран. Больше востребованы в первую очередь одиночки, во вторую очередь – двойки. С тройками и выше сложно, так как всегда трудно набрать экипаж.

В качестве успешных примеров можно привести национальные классы «Ракета-270», «Луч». Можно было бы раскрутить новый «Ерш» среди студентов, если бы организовать международную регату и построить под нее флот с последующим распределением среди вузов.

Я при этом хотел бы отметить еще один аспект: если мы хотим поддержать национальных производителей яхт, то бессмысленно давать им налоговые послабления, ограждать их тамо-

женными пошлинами и т.п. Необходимо пойти с другого конца: для них надо формировать рынок и спрос. Самым действенным в этой части было бы организовывать и проводить крупные национальные соревнования, где нет отбора в олимпийскую команду России (такие как спартакиады школьников, учащихся, универсиады), только в национальных классах яхт. К примеру, в Студенческой парусной лиге мы целенаправленно сейчас делаем упор на национальном классе «Луч».

УР: Чего, на ваш взгляд, не хватает сегодня олимпийцам сборной России, чтобы успешно выступать на крупнейших соревнованиях мира?

В.К.: Про это не рассуждает только ленивый – каждый считает себя специалистом, не испытывая все это на себе. Мне как неолимпию трудно брать на себя

ответственность судить, чего именно не хватает. Но тем не менее, если смотреть глобально и сравнивать то, как строилась работа в те времена, когда стабильно «ковались медали», с тем, как организована работа сейчас, то мне кажется, что современные олимпийцы стали заложниками «туннельного мышления» Министерства спорта – «бросьте все ресурсы на быстрый результат», когда в жертву краткосрочному результату принесена вся система формирования внутренней конкурентной среды и подготовки резерва. Я считаю трагедией для национальной сборной, когда чемпионат России на протяжении многих лет с большим отрывом выигрывает один и тот же спортсмен или экипаж. Без должной внутренней конкуренции в стране и ротации любой лидер в итоге превращается в



«спортивного туриста», то есть в то, с чем у нас долгое время пытаются бороться в сборной команде.

УР: Назовите, пожалуйста, главные проблемы, мешающие развитию парусного спорта (как спорта высших достижений) в Российской Федерации?

В.К.: Их, на мой взгляд, несколько. Это, во-первых, как и уже сказал, туннельное мышление – нацеленность на узкий быстрый результат, принесение ему в жертву базовых подводящих ценностей, таких как массовость, внутренняя конкуренция, воспитание основных ценностей, гармонично развитой личности. Во-вторых, это системная разобщенность. И наконец, это отсутствие (удаление, разрушение системы) профессиональных оппонентов, рецензентов, способных критически разобрать программы главных/старших тренеров, методику подготовки спортсменов.

УР: На ваш взгляд, за какими гоночными классами и какими форматами регат будущее парусного спорта как в мире в целом, так и в нашей стране?

В.К.: Работая с ассоциациями разных гоночных классов, я пришел к тому, что каждый класс яхт объединяет вокруг себя определенный специфичный круг людей, которым комфортно именно в этом классе, именно в этом формате. Этих людей не повернуть в другой класс и не переделать их формат.

И в парусном спорте именно потому так много классов и форматов, что они все востребованы в таком количестве. Просто потому, что все люди разные как по возрасту, так по положению, по складу характера, по образованию, культуре и т.п., и все они любят парусный спорт.

УР: Какой вы видите ситуацию во Всероссийской федерации парусного спорта, ее роль в развитии парусного спорта в России?

В.К.: На мой взгляд, сейчас здравые силы внутри федерации разъединены и по многим вопросам пытаются двигаться каждый по своему пути и в спорных ситуациях либо расходятся в параллельные миры, либо опускают руки и полностью отдаются на волю сильнейшего.

Усугубляется это еще тем, что вертикально интегрированное административное управление, насаждаемое в общественной организации по опыту государственного управления, приводит к тому, что здоровые инициативные силы дистанцируются от федерации, основной остается инфантильная неактивная часть, а в структуре управления собираются исполнители, администраторы, которые умело борются за то, чтобы администрировать других и оставаться у каналов распределения материальных потоков, но которые, однако, не способны на создание и реализацию собственных проектов.

Во многом это следствие заблуждения, ошибки, которую пытаются повторить многие: ВФПС ассоциируется только с президентом, исполкомом, президиумом, а не со всеми членами федерации. С ВФПС связывается исключительная роль в развитии вида спорта вместо того, чтобы ассоциировать эту роль со всеми силами, организациями, людьми, двигающими парусный спорт. Самой федерации нужно передавать только

функцию координатора и регулятора в определенных ключевых направлениях. В результате те, кто приходит к руководству федерации, приходят со своими проектами и своими ресурсами для них. При выборе руководства идет просто соревнование частных проектов вместо того, чтобы найти лидера, который бы объединил всех и заставил работать федерацию на всех своих членов.

Пора уже давно освободиться от иллюзии, что какой-то влиятельный «дядя» придет и приведет ресурсы под чужие (ваши) начинания. Признаем, что нет ни одного человека, способного глубоко охватить весь многогранный парусный спорт, быть специалистом и «продвиженцем» во всех его направлениях. И нет такого ресурса, который бы профинансировал все, что мы хотим.

Но если мы хотим, чтобы все это гармонично развивалось, мы не должны быть инфантильными просителями помощи со стороны, пешками в руках администраторов-исполнителей. Мы должны объединиться и сами «ковать свое счастье», используя федерацию как инструмент.

Объединиться нам пока мешает разобщенность. Причиннами разобщенности, на мой взгляд, являются, с одной стороны, наша сила – многогранность парусного спорта, с другой стороны, то, что не определены фундаментальные, объединяющие всех конечные цели и не определено четко место ВФПС во всех процессах и течениях, которые есть в нашем виде спорта.

Существовать без общих базовых целей – это как находиться на корабле с несколькими капитанами и без генерального курса – каждый в свою вахту ведет в свою сторону, и в результате все ругаются. Если мы все договоримся по базовым целям, то дальше будет легко логически выстроить взаимоотношения и управление по всем остальным вопросам. Если же мы не утвердим общие объединяющие цели и место и роль ВФПС во всех на-



ших процессах, то мы так и будем тонуть в спорах без какого-либо конструктивного выхода.

Я постоянно думаю над тем, какие цели могли бы объединить нас всех, энтузиастов парусного спорта. Постоянно задавая вопросы «Для чего? Зачем?» при формулировке тех или иных целей, удалось отчленить промежуточные цели и средства от действительно конечных базовых ценностей. И вот к чему в обсуждении мы пришли:

1) федерация должна работать на всех членов Федерации:

a) продвигать интересы членов федерации в госструктурах и World Sailing;

b) формировать правила взаимодействия, способствующие балансу интересов всех членов федерации и развитию спорта во всех направлениях, следить за их выполнением;

c) объединять все силы и течения в федерации с тем, чтобы получить синергию – дополнительные возможности для каждого члена федерации от этого объединения.

2) Необходимо привлечение молодежи к парусному спорту и вос-

питание гармоничных личностей из них со здоровыми ценностями (культура, знание истории, традиций, хорошей морской практики, отношению к материальной части, организационные навыки, технические знания, целеустремленность, нацеленность на результат и т.д.) и физически крепких.

3) Необходимо обеспечение и расширение возможностей самореализации в парусном спорте для всех членов федерации. Место ВФПС при этом – это в первую очередь роль координатора, регулятора и связующего звена во взаимоотношениях с государством и World Sailing.

На мой взгляд, это те цели, которые можно было бы предложить для всех нас и для федерации в качестве некоего «генерального курса».

А вы как думаете? 

СУЩЕСТВОВАТЬ БЕЗ ОБЩИХ БАЗОВЫХ ЦЕЛЕЙ – ЭТО КАК НАХОДИТЬСЯ НА КОРАБЛЕ С НЕСКОЛЬКИМИ КАПИТАНАМИ И БЕЗ ГЕНЕРАЛЬНОГО КУРСА