

22 СЕНТЯБРЯ ИСПОЛНЯЕТСЯ

75 ЛЕТ

ЮРИЮ МИХАЙЛОВИЧУ

ШАРАШКИНУ!

Юрий Шарашкин родился в 1938 г. в городе Пярну (Эстония), в 1963 г. окончил Таллинский политехнический институт, после чего поступил в аспирантуру Ленинградского института точной механики и оптики. В 1971 г. он защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. В парусный спорт Юрий пришел в 1952 г., а с 1962-го он в классе «Финн», сначала как гонщик, а с 1967-го — и как меритель. Дважды он становился чемпионом Эстонии в классе «Финн» (1968 и 1970 гг.).

С 1992 г. Юрий Михайлович возглавляет институт международных мерителей класса «Финн». Благодаря своему опыту и знаниям он разработал и усовершенствовал массу приспособлений и методик измерений для полного и точного обмера яхт. Как главный меритель класса Юрий Михайлович очень плотно работает со всеми производителями яхт класса «Финн» и сумел довести их работу до того, что спортсмены все больше и больше ориентируются на собственные знания и умения, а не на какие-либо преимущества тех или иных лодок. В его руках сосредоточена большая база данных почти обо всех лодках класса «Финн», и мы уверены, что класс находится в надежных руках.

На сегодняшний день Юрий Шарашкин фактически является одним из главных носителей традиций, истории и культуры класса «Финн», а также в целом культуры мерителей, и нам всегда очень приятно с ним общаться и на него равняться! Мы от всей души поздравляем Юрия Михайловича с юбилеем, желаем как можно дольше оставаться с нами!



ГЛАВНЫЙ МЕРИТЕЛЬ КЛАССА «ФИНН» ЮРИЙ ШАРАШКИН:

«Главная задача мерителя – не «ловить и карать», а приучить яхтсменов, что быстрым можно быть и находясь абсолютно в рамках правил»

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 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 хо-



дить 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 «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 «карать или не карать». 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 карать 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 желания, 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 состо-

янии. Рули были толще, шверты выступали больше положенного. У четверти лодок место положения оси шверта было расположено неправильно. Такие же проблемы были и с пяртнерсом. 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 яхтсменов. 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 «пируги».

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 соблю-





далась. 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 пища 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, наработывать 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 офшорных 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 убиение 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 предупредели, 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. ■

