

еонид Геннадиевич, как вы пришли в парусный спорт? Учитывая, что у вас технологический бэкграунд...

Да, действительно, вся моя профессиональная деятельность связана с информационными технологиями. Я начинал работать в вычислительном центре Московского энергетического института и всю жизнь только этим занимался. Постепенно из человека, который работал над созданием программ, превратился в человека, продвигающего сложные решения. Существенная часть моей карьеры была связана с компанией ІВМ, где я дошел до должности вице-президента. Когда вы работаете на уровне создания сложных систем и решений, вы постоянно встречаете интересных людей. Более того, вы с ними не просто работаете, а начинаете дружить. Бывший тогда зампредом Центрального банка Михаил Сенаторов - профессиональный яхтсмен. И он мне однажды сказал: «Леонид, а чего ты яхтенным спортом не занимаешься?» Я подумал: и правда, а чего это я не занимаюсь? Так все и началось. Ребят, которые занимаются парусом, не так много. Я их называю «профессиональными любителями». Они меня приняли очень хорошо, все рассказали, объяснили.

### Где прошла первая встреча с яхтой?

Это было на Пироговском водохранилище, я тогда еще ничего не понимал в яхтенном спорте. И сама история очень смешная, можно сказать, меня этот случай едва не отвратил от парусного спорта. Знакомый позвал меня в команду на лодку «Картер-30», где он был тактиком. Так как я ничего не знал и не умел, мне сказали: «Стоишь здесь, вот тебе часы, веди отсчет времени до старта». Я стою, считаю: минута осталась, 30 секунд осталось, 20 секунд осталось. И вы знаете, как стартуют лодки - всегда правым галсом. Мой знакомый взял у знака старт и увидел, что старту ет лучше, чем весь флот. И решил тут же сделать поворот на левый галс. А меня никто не предупредил, что в момент поворота летит гик. Я стою по центру, ни о чем не догадываюсь. И тут мне прямо по голове ударило. Было рассечение, кровь, все засуетились, а я, в свою очередь, возненавидел того самого тактика, который меня позвал. Начало парусной жизни получилось довольно запоминающимся. Потом были регаты на круизных яхтах. А первой лодкой, на которой я гонялся, стал «Дракон».

После него пошли другие классы - SB20, Melges20.

# Какая у вас позиция в эки-

Рулевой. Самого высокого результата мне удалось добиться в Melges20 в прошлом году – занял второе место в Открытом чемпионате России в классе Melges20.

### Как сложился ваш экипаж?

За все время в яхтинге я поработал с большим количеством профессиональных спортсменов, последнее время гоняюсь с Олегом Шевцовым и Александром Андриановым. Очень важен не только их профессионализм, но и психологическая совместимость в экипаже. Бывает так, что все профессионалы, но между собой не совместимы. Результат приходит, когда достигается не только синергия с точки зрения навыков, но и взаимопонимание. Вообще, рецепт простой: надо проводить 100 дней на воде, тогда у тебя будут результаты. К сожалению, не всегда удается посвятить парусному спорту столько времени, сколько хотелось бы, еще нужно работать.

### Иногда и погода не распола-

Погода есть всегда. Парусный спорт учит определенному философскому спокойствию. Например, приезжая на регату, я всегда думал: «Только бы ветер был, только бы ветер был! Только бы был такой, как мне надо!» Но приезжаешь – и нет ветра. Ну что ж, значит, надо пообщаться с парусными друзьями, обдумать то, что ты делал раньше, поработать с матчастью. Или, наоборот,

## «АВТОПИЛОТИРОВАНИЕ ЯХТ – ГОРАЗДО БОЛЕЕ БЛИЗКАЯ ПЕРСПЕКТИВА, ЧЕМ АВТОПИЛОТИРОВАНИЕ МАШИН»

слишком сильный ветер. Тоже здорово, можно посерфить, лодки летят над водой. Слабый ветер – интересно проверить свои навыки в таких условиях. Нет плохой погоды, свои плюсы есть в каждой ситуации.

#### У вас есть планы развивать ся дальше, пойти в крылатые классы?

Пока нет, буду совершенствоваться в классе Melges20. Думаю, что в этом году пройду все зимние и летние серии. Хочу попробовать класс Melges24. Если Melges20 больше класс для любителей, в правилах класса написано, что за рулем обязательно сидит непрофессионал, то Melges24 - это уже профессиональный класс. Там очень сильные ребята, и конкуренция жесточайшая. Возможно, еще попробую силы в SB20+. Есть вероятность, что в НПЛ в этом году буду не эпизодически, а пройду все этапы с одной из команд.

### У вас, как у технического человека, наверняка есть системный подход к яхтингу...

Я бы сказал, что он действительно системный, то есть надо тщательно анализировать то, что ты делаешь, фиксировать результаты. И на стыке моих двух увлечений в жизни – информационные технологии и парусный спорт – родился проект, который называется «Регатаскоп».

Он возник после того, как мы с Владимиром Силкиным пообщались и пришли к выводу, что не хочется платить иностранным поставщикам деньги за обслуживание регаты, а я добавил, что мы можем подобные проекты даже лучше реализовать своими силами. Действительно, в процессе тренировок мне часто не хватало анализа происходящего на воде, чтобы посмотреть, как складывалась гонка, где мы делали правильно, где лидеры делали по-другому, а где мы упустили свои возможности. Это одна из частей системного подхода, который не всеми принимается. Одна из мыслей, которая у меня была при создании «Регатаскопа» хочется, чтобы парусный спорт в нашей стране был популярнее. У большинства людей нет естественного стремления стать участником парусного движения. В Москве, например, мы сидим на суше, и, хоть страна со всех сторон и окружена морями, водоемов не так много. Не всегда даже просто увидеть яхту удается. А уж понять, что же там во время гонок на воде происходит, и подавно. Помню, как-то приглашал друзей посмотреть, как проходят гонки. Они мне потом говорят: «Смотрим, но ни черта не понятно. Вы там чего-то кружились, кружились, потом куда-то пошли, потом опять кружились...



106 YACHTING YACHTING 107 МАРТ-АПРЕЛЬ 2018 МАРТ-АПРЕЛЬ 2018



комментатора Алексея Попова – пока он не появился, ничего не было понятно. Но вот пришел человек, который мог пояснить, что там вообще происходит. Причем ему же сначала самому приходилось в этом разбираться... Здесь то же самое. Чтобы начать разбираться, надо первым делом картинку обеспечить - когда старт, кто впереди, кто позади. Человеку, который не занимается парусом, сложно оценить, кто на каком месте идет. Поэтому популяризация очень важна. Если

### что из себя представляет «Регатаскоп» и как он будет развиваться дальше?

На данный момент это достаточно простая штука – точное определение позиционирования лодок во время гонки. Каждую секунду происходит регистрация сигналов, поэтому мы знаем, кто где находится. На основе этого создается трехмерная картинка с достаточно детализированной прорисовкой яхт, которые участвуют в гонке, дается точное местоположение буев, стартовой линии,

ТО, ЧТО ДЕЛАЕТСЯ НА КУБКЕ АМЕРИКИ»

финишного створа и судейских катеров. Показывается направление ветра. В процессе гонки можно посмотреть отрыв участников друг от друга. Нашей задачей было сделать продукт, который за разумные деньги позволяет реализовать то, что делается за миллионы долларов на America's Cup. В дальнейшем продукт будет развиваться в сторону

так называемой «Событийно-

ориентированной социальной

сети». На каждой гонке возникают ситуации, которые хочется обсудить; кто, как и что делал, или решить какие-то спорные моменты с судьями. Почему мы поставили трекеры на судейские катера? Потому что во время той же НПЛ некоторые спортсмены были не согласны с действиями судей, считали, что они не в том месте стояли и не могли увидеть ситуацию. В будущем, думаю, добьемся того, что это превратится в определенный маркет-плейс. Потому что сама лодка постоянно требует какой-то заботы, замены частей, техобслуживания и так далее. В прошлом году, когда мы обслуживали чемпионат Melges20 в Скарлино, многие тренеры после гонки анализировали со спортсменами треки, которые мы выкладывали. А сейчас мы начинаем работу с национальной командой России, чтобы использовать элементы «Регатаскопа» для тренировочного процесса.

### В каких еще областях яхтинга вы видите потенциал для цифровых технологий?

Могу сказать точно, что будет активное движение в этом направлении, потому что, если обеспечить сбор первичной информации по всем деталям, скажем, тренировочного процесса, он, конечно, будет идти гораздо лучше. Если мы говорим про большие яхты, то там вообще без электроники ничего не работает. В офшорных, круизных гонках ни одна яхта в ближайшее десятилетие не будет выходить без серьезной электронной обвески, а количество датчиков, отправляющих информацию, только увеличится. Системы автопилотирования будут активно работать с радарами. Сейчас это есть только на дорогих яхтах, но все идет к тому, что будет более и более удешевляться. Я почти уверен, что автопилотирование яхт – гораздо более близкая перспектива, чем автопилотирование автомобилей в крупных городах.

Какие наиболее острые проблемы российского паруса вы, с позиции попечителя, могли бы выделить на данный момент?

Как мы уже говорили, это популяризация паруса. Сейчас появились отдельные передачи на телевидении. Национальная парусная Лига – шикарный проект, который вовлекает и спортсменов, и болельщиков. Этого должно быть больше, конечно. Мы несколько лет покупали «Оптимисты», раздавали по яхт-клубам, я думаю, что эта часть работы тоже должна продолжаться. И отдельно, конечно, качество организации соревнований в России, качество судейства. Мы это обсуждали и в Попечительском совете, и здесь выстраиваются определенные программы, которые, я надеюсь, помогут повысить это качество. Я также считаю, что нам нужно продолжать развивать детский и юношеский спорт, увеличивать количество хороших тренеров. И отдельно воспитывать судейский корпус, который будет эффективно строить организацию судебной части на воде.

Яхта – для вас это в первую очередь спорт или такой ленивый круизный яхтинг?

В первую очередь, честно говоря, спорт. На ленивый круизный яхтинг времени нет. Да и особого желания тоже. Ведь парусные соревнования в спортивных классах очень сильно захватывают, а я в каком-то смысле адреналиновый маньяк.

108 YACHTING YACHTING | 109 МАРТ-АПРЕЛЬ 2018 МАРТ-АПРЕЛЬ 2018