

Пять и пять

Константин Вихров

В парусных соревнованиях современных Олимпийских игр не осталось места яхтам так называемых формульных классов. Их вытеснили моно типы. Последними формульными лодками на Олимпиадах были яхты класса 5.5т, которые еще помнят в нашей стране. Жаль, что их у нас не осталось. А, между тем, класс по-прежнему существует и благодаря ценителям этих очень красивых и быстроходных лодок живет активной жизнью.

14







Яхта SR12 конструкции Киселева

Яхты 5.5m появились на свет, когда в Олимпийском комитете приняли решение заменить более дешевыми яхты класса 6mR, цена на которые продолжала неуклонно расти. Были разработаны правила нового класса, и в 1949 году первая «пятерка» была спущена на воду, а в 1952 году состоялся дебют этих яхт на Олимпийских играх в Хельсинки.

Красивая скоростная лодка полюбилась яхтсменам. Она выделялась среди тогдашних олимпийских классов, но это и вызывало интригу. К тому же в соревнование вступали конструкторы из разных стран, что еще больше подогревало интерес к гонкам.

Конструктор мог экспериментировать в достаточно широких пределах, работая над созданием своей яхты. Определенные рамки, конечно, были, но международный

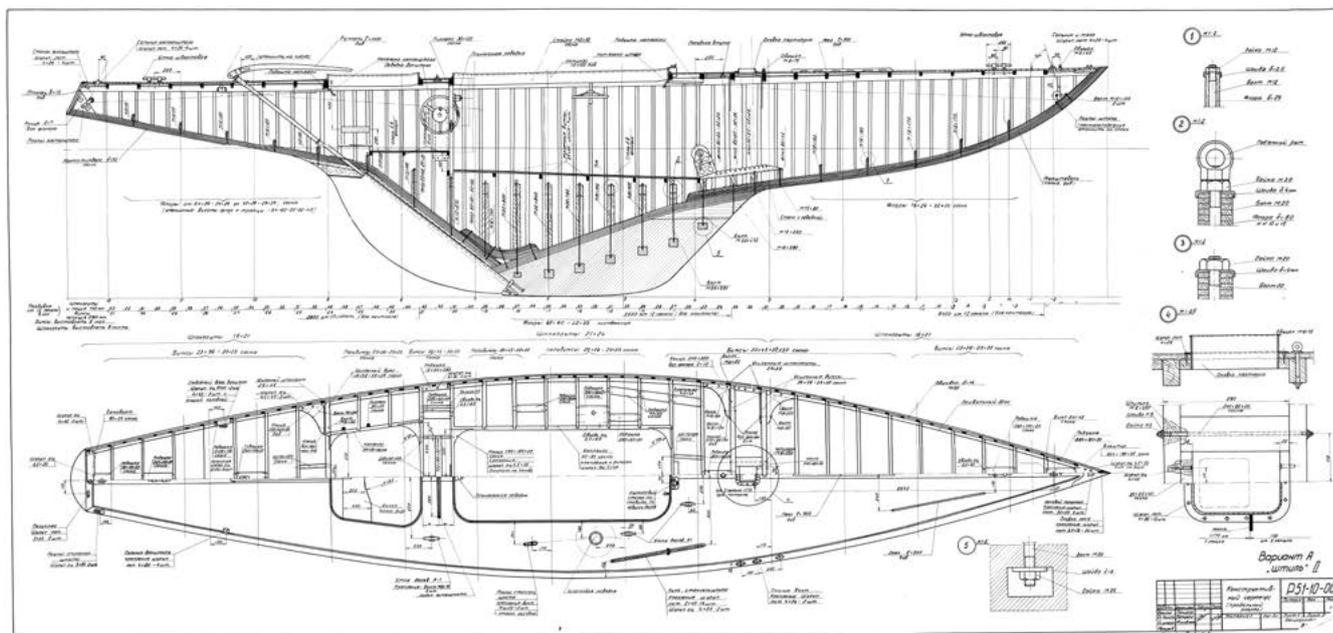
гоночный союз регулярно вносил в правила постройки изменения, разрешая применение новых материалов и смелых конструктивных решений. Лодка классических форм, какой была «пятерка» в первые годы своего существования, менялась до неузнаваемости.

Первый опыт выступления наших яхтсменов на Олимпийских играх в новом классе был не совсем удачным, можно даже сказать — провальным. Яхта была приобретена в Швеции, и советским яхтсменам попросту не хватило времени для детального знакомства с новой лодкой. Стало ясно, что необходимо создавать собственный флот «пятерок» и в конкурентной борьбе оттачивать мастерство спортсменов.

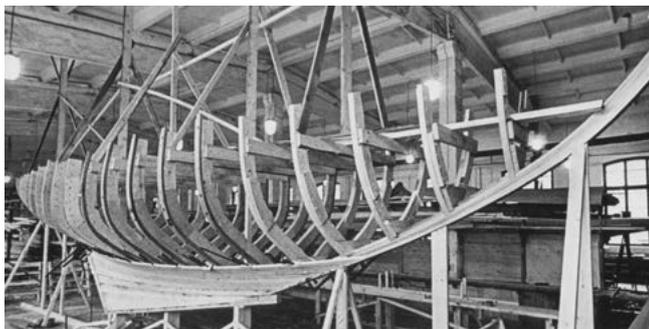
В СССР яхты класса 5.5m начали строить в 1953 году. Конструктором самых первых лодок стал Николай Владимирович Григорьев, причем проекты создавались в парусном отделении Центральной лаборатории спортивного инвентаря (ЦЛСИ) в Москве. Тогдашние отечественные «пятерки» были очень похожи на лодки конструктора Эйнара Олсона. Его классические деревянные яхты с узким корпусом, низким бортом и острыми носовыми образованиями были не только очень красивыми, но и слыли замечательными ходоками. Конечно, советские «пятерки» не были, да и не могли быть абсолютной копией яхт Олсона, но его влияние на наши проекты было заметно — равнялись на лучших. Лодки Олсона и американца Билла Людерса, имеющего большой опыт проектирования яхт класса 12mR, особенно выделялись.

Эйнар Олсон — конструктор с мировым именем, количество «пятерок», построенных по его чертежам, очень велико. Доходило до того, что яхты Олсона составляли треть гоночного флота, выходявшего на дистанцию соревнований. Он всегда был больше практиком — оценивал яхты в море, делая выводы и используя свои наблюдения в работе над новыми проектами. Обводы яхт Билла Людерса можно было охарактеризовать одним словом — изящные. Он и не скрывал, что всегда был почитателем того типа яхт, что создал Натаниэль Херрешофф.

Но наряду с этими приверженцами классических линий, находились конструкторы, смело экспериментиро-



Конструктивный чертеж яхты «Штиль II» конструктора М. Л. Порцеля. Ленинградская судостроительная верфь ВЦСПС. 1960 г.

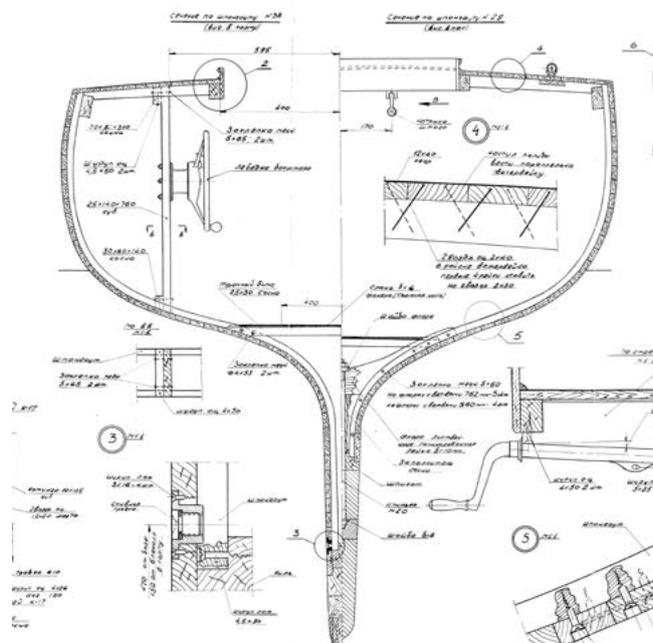


вавшие в рамках формулы класса. Одним из них был американец Раймонд Хант. На Олимпийских играх 1960 года золотую медаль завоевала его яхта «Минотавр», которая имела, по мнению многих яхтсменов, совершенно «чуждо-вищные» формы.

Два первых отечественных проекта: ЦЛСИ-27 и ЦЛСИ-30, — были сделаны Григорьевым, еще один — НМ — конструктором Н. М. Ермаковым.

Строительство яхт этого олимпийского класса было налажено на Ленинградской судостроительной верфи ВЦСПС, и в 1954–1956 годах сошли со стапелей первые 15 лодок Григорьева и две яхты Ермакова.

Позже к созданию лодок перспективного класса приступили и другие отечественные конструкторы. Яхты стали строить и в Таллине, на местной яхтенной верфи. В Ленинграде две лодки были сделаны по оригинальному проекту Бориса Мирохина — грамотного яхтенного конструктора и известного яхтсмана, выступавшего на яхтах класса «Звездный». Одна из них, к сожалению, была сломана во время транспортировки в Эстонию в 1956 году, но другая под именем «Зарница» успешно принимала участие во многих соревнованиях до 1962 года. В 1968 году ее переделали в крейсерскую яхту, и ленинградские яхтсмены помнят ее как «Янтарь». Долгое время лодка базировалась в Центральном яхт-клубе.



Фрагмент конструктивных чертежей яхты «Штиль II»

Шло время, «пятерки» совершенствовались. Старые проекты устаревали. В 1960 году на Ленинградской и Таллинской верфях перестали строить яхты по проектам ЦЛСИ.

В 1959–1960 годах в Ленинграде было выпущено восемь лодок проектов «Штиль» и «Штиль II», созданных конструктором М. Л. Порцелем.

В Таллине над проектами новых «пятерок» успешно работал эстонский конструктор Арвид Тетсман. Ему нравились идеи Ханта, и он разработал проект новой лодки «по мотивам» «Минотавра». Она называлась «Паги». Один из первых проектов этого конструктора реализовали на Черном море: со стапелей Лазаревской верфи, что неподалеку от Сочи, на воду сошла яхта, построенная из необычного материала — каштана.





*Яхта SR11 конструкции Мирохина
на одном из фортов Кронштадта*

В 1961–1962 годах известный яхтенный конструктор А. П. Киселев разработал еще два проекта отечественных «пятерок»: Р-52 и Р-53. По ним были построены яхты «Восток» и «Дружба» для известных советских гонщиков В. Горлова и К. Александрова. Лодки оказались очень удачными и успешно выступали на международных соревнованиях; по этим проектам было построено еще восемь яхт. Журнал «Катера и яхты» в 1966 году писал: «Проект А. П. Киселева, созданный пять лет назад, остается лучшим и сегодня. Хорошие ходовые качества и в слабый, и в свежий ветер, хорошо отцентрована, легко управляется». За создание советской «пятерки» конструктор в 1962 году был награжден большой золотой медалью Спорткомитета СССР.

Но останавливаться на достигнутом было нельзя. Многочисленные соревнования демонстрировали постоянное улучшение конструкции лодок и их ходовых качеств. К примеру, на верфи Немеца Vator в Финляндии строились очень хорошие яхты класса 5.5m. Они были заметно остойчивее отечественных «пятерок», фальшкиль весил на 400 кг больше. Дело в том, что финские судостроители обшивали корпус яхты тонкой доской, а не рейкой, как у нас, и таким образом заметно облегчали вес корпуса. Поэтому работа советских яхтенных конструкторов продолжалась. Еще два проекта, по которым были построены лодки, разработали Борис Мирохин и Виктор Чайкин. Строились новые «пятерки» и в Таллине, по чертежам А.Тетсмана.

Золотой век «пятерки» длился в СССР до 1964 года, а позже, из-за неудачных выступлений в этом классе на Олимпийских играх, финансирование строительства яхт 5.5m было сокращено. И вскоре все закончилось — в момент, когда класс был исключен из программы Олимпийских игр. «Пятерка» показалась слишком дорогой для олимпийского спорта. Яхты, строящиеся на верфях, были разобраны, многие «гоночные лошадки» переделаны в крейсерские суда.

В итоге в период с 1954 по 1968 год в СССР в Ленинграде было построено 37 яхт класса 5.5m, одна — в пос. Лазаревский и от 20 до 30 яхт — в Таллине.

Любопытно, но в Европе, в частности, в Финляндии, многие яхтсмены считают, что в СССР было построено несколько сотен яхт класса 5.5m. По-видимому, это мнение

возникло по аналогии с яхтами класса «Дракон», которых в СССР действительно было очень много.

Класс, вычеркнутый из советского яхтинга, продолжал существовать. По-прежнему проводились соревнования, мировые чемпионаты — интерес к «пятеркам» не ослабевал. Конструкции совершенствовались, в правила постройки вносились дополнения, открывающие проектировщикам новые перспективы. В 1967 году на яхтах 5.5m разрешили применять горизонтальную плоскость (шайбу), увеличивающую гидродинамическое удлинение килля, в 1970 году — устанавливать руль отдельно от килля. Класс развивался, шел в ногу со временем. При этом ассоциация уважительно отнеслась к своей истории; со временем, чтобы у владельцев «старых» яхт не пропал интерес к гонкам, флот начали делить на три дивизиона, по времени постройки: Classic, Evolution и Modern. Считается, что лучшие лодки строятся в Швейцарии.

Сегодня по всему миру насчитывается около 800 яхт класса 5.5m. Соревнования, организуемые Международной ассоциацией яхт 5.5m, собирают много участников. И, может быть, вспомнив историю советской «пятерки», кто-то перелистнет новую страницу — «пятерки» российской? Мечтать не вредно, тем более яхта этого заслуживает.



Автор выражает благодарность Виктору Владимировичу Чайкину и Дмитрию Сергеевичу Люблинскому за воспоминания об этом классе яхт и предоставленные материалы.



*Яхта SR51 конструкции
Мирохина в Таллине*