



Яхты класса «Звездный» были популярны в СССР начиная с 1950-х гг. На снимке — чемпионат СССР 1956 г. Фото из коллекции музея СПб РЯКП

Звезда на парусе

Алексей Деревянкин

В 1906 г. Джордж А. Корри, возглавлявший небольшой коллектив яхтсменов из Нью-Йорка, попросил своего друга Уильяма Гарднера, инженера-судостроителя и владельца проектного бюро, сконструировать небольшую и недорогую гоночную килевую яхту.

Гарднер поручил заказ одному из своих сотрудников, и тот разработал проект под названием «Жук» (Bug). Однако результат не удовлетворил яхтсменов: яхта вышла не очень мореходной, оказалась слишком маленькой и «мокрой» (кокпит сильно заливался волнами и брызгами). И осенью 1910 г. Корри вместе с одноклубниками вновь обратился к Гарднеру. Новую яхту спроектировал



Яхта «Жук»



Первоначальное гафельное вооружение яхт класса «Звездный»



Уильям Гарднер

в 1910 г. Фрэнсис Свейсгут, конструктор фирмы Гарднера. Она напоминала «Жука», заметно увеличившегося в размерах. Корри и предложил назвать ее «Большим Жуком», но остановились на названии «Звезда» (Star). Корпус длиной почти 7 м имел достаточно плоское днище с острыми скулами, что делало удобным его постройку из широких деревянных досок. Яхта несла парусное вооружение гуари, обычное в то время: длинный гафель поднимался почти вертикально, являясь практически продолжением мачты; таким образом, форма грота была близка к треугольной. К гику и гафелю он крепился сизневкой, а передняя шкаторина соединялась с мачтой скользящими по ней сегарсами. Смена грота была настолько трудоемким процессом, что, принятовив, его старались уже не снимать до окончания сезона. Помимо грота, «Звезда» была оснащена сравнительно небольшим стакселем.

За зиму 1910–1911 гг. в Порт-Вашингтоне (штат Нью-Йорк) на верфи Исаака («Айка») Смита были построены первые 22 лодки по этому проекту. Так родился новый класс. С чьей-то легкой руки этот класс в нашей стране получил название «Звездный», поэтому и мы дальше будем его использовать.

Первые «Звездники» продавались по 230–240 долларов плюс 20 долларов за комплект парусов. Половина была приобретена Американским яхт-клубом, остальные разошлись по стране.



Джордж А. Корри



Джордж Элдер

многие из них прекращали существование уже через два-три года после появления на свет. Разобщенность яхт-клубов того времени хорошо иллюстрируется забавной историей. Зимой 1910–1911 гг. еще 11 «Звездников» сошли со ступеней верфи Green Brothers для членов Nahant Dory Club (Массачусетс). Яхты строились по тому же самому проекту, но получили наименование Nahant Bugs, хотя и несли звезду на парусе. В последующие годы нью-йоркские «звездаристы» не раз приезжали в Массачусетс погоняться на других яхтах, но никто из них не обращал внимания на то, что местные Nahant Bugs — точно такие же «Звездники», как те, на которых они соревнуются у себя дома. И лишь спустя 10 лет этот флот присоединился к «Звездному».

Так что же Элдер? Он предложил идею широкого распространения одного класса-монотипа по всей стране, а возможно, даже и миру. Управлять классом, разделенным на территориальные флота в соответствии с местом их базирования, должна была ассоциация: она бы устанавливала единые правила, решала вопросы

Дебют нового класса состоялся 30 мая 1911 г. на гонке в честь Дня Поминовения, проводимой яхт-клубом Гарлема. Стартовало четыре или пять лодок; выиграл Корри на яхте «Малая Медведица».

Проект оказался удачным, и за первой партией яхт последовали другие. В 1914 г. одну из них приобрел Джордж Элдер. Этому человеку суждено было совершить революцию в организации парусного спорта; возможно, своим долголетием и популярностью «Звездный» обязан ему больше, чем кому-либо еще. Чтобы по достоинству оценить заслуги Элдера, нужно учесть, что в те годы не существовало привычной нам системы международных и национальных классов-монотипов: в каждом яхт-клубе разрабатывались собственные проекты, и гонки монотипов в подавляющем большинстве случаев носили локальный, клубный характер. Жизнь каждого такого класса полностью зависела от энтузиазма членов культивирующего его яхт-клуба;



В 20-х гг. «Звездник»
получил бермудское вооружение

цу. Грот стали крепить к гик так же, как к мачте: на сегарсах. Снимать его с рангоута стало намного проще, и некоторые гонщики обзавелись комплектом парусов на разную погоду, выбирая наиболее подходящий непосредственно перед соревнованиями. С новым вооружением яхта стала быстрее и сбалансированнее, избавилась от тенденции зарываться носом в волну при свежем ветре.

Любопытна история «Звездника» № 7 «Цети». В 1913 г. эта яхта была продана в канадский Квебек, где использовалась как прогулочная. Поскольку «Цети» не участвовала в гонках, у владельцев не было необходимости перевооружать ее, поэтому она ходила с оригинальным гафельным вооружением вплоть до 1983 г., после чего ее передали в морской музей города Мистика. Удивительно, но сохранился оригинальный грот, изготовленный в 1911 г. Кстати,

организации крупных национальных и международных соревнований. Сейчас идея Элдера представляется совершенно очевидной и естественной, но, предложенная столетие назад, она значительно опередила свое время. Организация крупных национальных соревнований виделась тогда делом далекого будущего, ведь лодки нужно как-то перевозить к месту гонок, а в те годы даже в США это было проблематично... Возможно, именно поэтому от идеи до ее воплощения прошло немало времени: Элдер впервые высказал свои предложения в 1915 г., а Ассоциация класса «Звездный», основанная в соответствии с его принципами и объединившая поначалу пять флотов из США, была учреждена только 20 января 1922 г. В том же году были приняты первые правила класса. Президентом Ассоциации стал Джордж Корри; в 1926 г. его сменил сам Элдер. В 1923 г. первые «Звездники» появились за пределами США — в Канаде, и Ассоциация добавила к своему названию слово «международная» (ISCYRA, International Star Class Yacht Racing Association). В том же году состоялся первый чемпионат мира, в котором участвовал даже гонщик из Австралии! Правда, на арендованной лодке. Но зато на будущий год яхты этого класса уже были на Кубе, Гавайях и в Новой Зеландии.

В начале 1920-х гг. яхта претерпела первую заметную модернизацию: гафельное вооружение уступило место более современному бермудскому, которое тоже спроектировал Свейсгут. За несколько лет практически все «Звездники» были перевооружены по новому образ-

в упомянутом музее выставлен еще один «Звездник» — «Эйс-2». В отличие от «Цети», «Эйс-2» регулярно участвовал в гонках, а его владелец Адриан Айслин, гонявшийся на нем почти 30 лет и дважды (в 1925 и 1936 гг.) становившийся чемпионом мира, постоянно модернизировал яхту в соответствии с новейшими тенденциями.

В 1930 г. «Звездный» получил новый более эффективный бермудский парус: гик укоротили на 20%, зато мачта стала почти на столько же длиннее. Площадь паруса не изменилась. Кстати, снова не обошлось без участия Свейсгута. На этот раз он входил в состав технического комитета, разработавшего проект нового парусного вооружения.

Модернизация существенно осовременила яхту. Джордж Корри лаконично охарактеризовал произошедшие изменения: ««Звездный» теперь выглядит не толстой коренастой старухой, а стройной и изящной молодой девушкой».



Бермудское вооружение с гротом большего удлинения
с 30-х гг. сохранилось до наших дней

«Звездники»
на чемпионате Европы 1936 г.

Итак, «Звездник» обрел привычный нам внешний вид, но, как говорится, нет предела совершенству! В 1936 г. немецкий гонщик Петер Бишоф победил на Олимпийских играх, используя гибкий облегченный рангоут уменьшенного сечения. Идея использования такого рангоута принадлежала его соотечественнику Вальтеру фон Хютчлеру, который проиграл Бишофу отбор на Олимпиаду, но чуть позже выиграл с аналогичным вооружением два чемпионата мира подряд. По словам Хютчлера, такими гибкими мачта и гик получились случайно — его целью было, в первую очередь, уменьшение их веса.

После Второй мировой войны заметный вклад в совершенствование класса внес португальский гонщик, участник пяти Олимпиад Дуарто Белло. В 1954 г. он спроектировал и установил на свой «Звездник» эжектор, автоматически отсасывающий воду из кокпита во время движения яхты (сейчас этот элемент оборудования является нормой для многих швертботов и гоночных килевых яхт). А в начале 1960-х Белло установил на палубе погон в форме полукруглости для блока оттяжки гика (такая схема проводки используется поныне). «Звездный» обязан Белло и некоторыми другими нововведениями.

Эволюция в 1950–1970-е гг. шла в целом по тому же пути, что и в большинстве других гоночных классов. В 1950-х гг. хлопчатобумажные паруса уступили место синтетическим. Переход на новые материалы занял всего несколько лет: первые дакроновые паруса были замечены на крупных регатах в 1953 г., а на олимпийской регате

1956 г. в Мельбурне уже все без исключения «Звездники» имели такие комплекты. В 1966 г. началась постройка корпусов из стеклопластика. Стеклопластиковый «Звездный» получил встроенные баки плавучести в носу, корме и по бортам. Любопытно, что первые яхты начала XX в. тоже имели такие баки (передовое по тем временам

решение!), однако на деревянных корпусах они постоянно протекали, поэтому от них быстро отказались. В 1971 г. было разрешено использование алюминиевого рангоута. Вскоре появились и углепластиковые мачты, однако позже этот материал попал под за-



Дуарто Белло (справа)
демонстрирует свои
изобретения



Балтийская регата,
Таллинский залив, 1983 г.

Современная яхта
класса «Звездный» —
совершенная гоночная
машина. Возможности
ее тонкой настройки
таковы, что в полной
мере ими может
воспользоваться только
яхтсмен высочайшего
класса

прет. Чуть раньше, в 1969 г., на яхте стали устанавливать ремни, что привело к изменению техники откренивания, сделав его намного более эффективным. С 1981 г. жизнь шкотовых заметно упростилась: разрешили использовать обвязку, облегчающую откренивание яхты.

В 1931 г. Уильям Гарднер, оглядываясь на 20-летнюю историю «Звездного», сказал: «Мое искреннее желание состоит в том, чтобы будущие успехи класса были не менее значительны, чем прошлые». Оно исполнилось: «Звездный» навсегда занял свое место в истории парусного спорта. Достаточно сказать, что он принимал участие в Олимпийских играх 18 раз — на данный момент это больше, чем любой другой класс («Финн» сможет догнать его по этому показателю предстоящим летом, если Олимпиада в Токио, отложенная на год из-за пандемии коронавируса, все же состоится). И хотя после 2012 г. «Звездник» был выведен из олимпийской программы, он

продолжает жить: из 8500 лодок, построенных за более чем вековую историю, сейчас регулярно участвуют в регатах свыше 2000 яхт, объединенных в 170 национальных флотов. В чем же секрет его привлекательности? Еще в 1931 г. Гарднер так ответил на этот вопрос: «Когда я проектировал «Звездный», моей целью было создать быструю, удобную, мореходную и не слишком дорогую яхту, и он удачно объединил в себе все эти качества. Однако своим беспрецедентным успехом он обязан не только им, но и, в значительной степени, заинтересованности владельцев «Звездного» и непрерывным усилиям Ассоциации класса по привлечению внимания к достоинствам яхты».

Думается, Гарднер прав. Сыграло свою роль всё: и удачный проект, и многочисленные модернизации, позволившие классу не терять привлекательность на фоне более современных яхт. И, конечно, люди «Звездного». 🚢

