

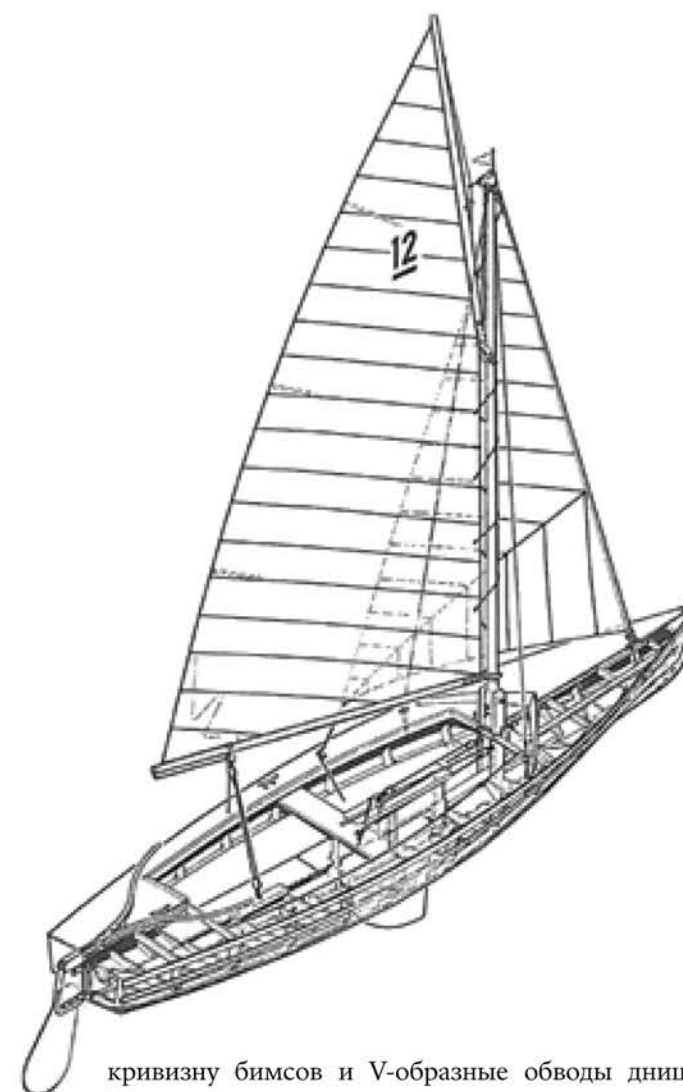


Шарпи 12 кв. м

Мы продолжаем рассказывать о малоизвестных в нашей стране классах яхт, в разные годы участвовавших в Олимпийских играх. На этот раз наша история — о швертботе-двойке, участнике Олимпиады 1956 г. в Мельбурне, — «Шарпи 12 кв. м».

Этот швертбот нельзя назвать иначе как необычным, учитывая его пропорции, больше похожие на каноэ, низкий надводный борт и небольшую ширину. При длине 6 м высота борта лодки в районе швертового колодца составляет всего 15 см! Совсем уж экзотично смотрится грот с высоко поднятым гафелем — гуари — в сочетании с генуэзским стакселем. Когда класс только появился, пытались экспериментировать с бермудским парусным вооружением, но обнаружилось, что высокие мачты приводят к опрокидыванию узкого корпуса во время стоянки на воде. После того как в 1956 г. приняли окончательную редакцию правил класса, бермудское парусное вооружение было запрещено.

Швертбот разработали в 20-е гг. прошлого века братья Крюгер из Варнемюнде для участия в конкурсе на проект быстроходной яхты-двойки для путешествий по внутренним водам Германии. Он и был признан лучшим. В 1931 г. первые лодки этого класса были поставлены в Англию. Удачный швертбот быстро обрел множество приверженцев и в Голландии. «Шарпи» строились на верфи Крюгеров в Варнемюнде, затем в Гамбурге на Abeking & Rasmussen. В Великобританию в основном поставляли гамбургские лодки. Английский конструктор Уффа Фокс построил на родине несколько удачных «Шарпи» слегка измененной конструкции: они были на сантиметр короче, имели большую



кривизну бимсов и V-образные обводы днища. Несмотря на это яхты соответствовали правилам класса. Любопытно, что несколько швертботов было построено прямо на улице в городе Хорсхэме (Сассекс). Они не отличались хорошим качеством, и в Англии их прозвали «Хорсхэмские гробы».

Ни один из «гробов» не дождался наших дней.

Вообще же корпус получился очень прочным: вес строго регламентировался правилами класса. Именно это обстоятельство позволило сохранить достаточно большое количество лодок, которым сегодня по 70–80 лет. Конструкция обычна для классических швертботов: дубовые шпангоуты, обшивка из махагоны. Шверт изготовлен из оцинкованной стали и весит почти 30 кг.



Олимпийские чемпионы класса «Шарпи» 1956 г. новозеландцы Питер Мандер и Джек Кропп

Основные размерения:

Длина	6,00 м
Длина по ватерлинии	5,50 м
Ширина	1,50 м
Осадка	1,00 м
Вес	231 кг
Площадь парусности	12 кв. м



Золотой и серебряный призеры Олимпийских игр из Новой Зеландии и Австралии



Итак, класс был принят для Олимпийских игр 1956 г. Оказалось, что ходить на этих яхтах в сильный ветер совсем непросто, причем для поддержания правильной центровки желательно, чтобы шкотовый был заметно тяжелее рулевого. Трапеция была запрещена правилами класса. «Шарпи» при благоприятных условиях выходит на глисирование, но проблема заключается в том, что опрокидывание практически означает окончание гонки: быстро поставить лодку можно, но требуется длительная откачка воды. Например, в одной из гонок на Олимпиаде 1956 г. из-за опрокидывания не финишировали 8 из 13 участников, включая и советский экипаж. В Мельбурне СССР представляли Борис Ильин и Александр Чумаков на яхте под названием «Кон-Тики». Наши спортсмены были седьмыми, а единственное олимпийское золото в этом классе завоевали новозеландцы Питер Мандер и Джек Кропп.

А что же потом? В 1960 г. на смену «Шарпи» пришел «Летучий Голландец», и класс стал терять

своих поклонников. Первыми «отпали» австралийцы. Они поменяли проект, сделав корпус более легким, поставили алюминиевую мачту с бермудскими парусами и гротом со сквозными латами, к тому же добавив трапецию и спинакер! Лодки этого видоизмененного класса там популярны до сих пор. В Англии сохранилось 60 «Шарпи», многие из них отреставрированы, оригинальные дельные вещи заменены современными. Кроме того, немало швертботов осталось в Германии, Голландии и Португалии. В Великобритании каждый год проходит открытый национальный чемпионат, привлекающий яхтсменов из других стран. Эти же страны по очереди проводят чемпионат Европы, обычно собирающий до 50 лодок. Любопытно, что многие «Шарпи» стали по-настоящему семейными лодками, и сейчас на них ходит уже третье поколение владельцев.

