



Добавьте воду и ветер

Алексей Деревянкин

В начале 1960-х во Франции были очень популярны два современных швертбота-«двойки»: «420», спроектированный Люсьеном Лянавером, и «505», созданный английским конструктором Джоном Вестелом по заказу французской ассоциации класса Caneton. Обе яхты были хороши, но имелась одна проблема — слишком серьезный разрыв между классами. Небольшой «420» был, по сути, молодежным классом, не очень интересным для опытных взрослых гонщиков; «505», напротив, больше всего подходил мастеровитым и хорошо подготовленным физически мужским экипажам. Нишу между «420» и «505» было бы неплохо заполнить каким-нибудь современным классом, годящимся для легких экипажей, в том числе женских, молодежных и, наоборот, возрастных. Сделать это решил французский конструктор Андре Корню.

Проектируя новую яхту, Корню, которому тогда уже было за пятьдесят, в каком-то смысле преследовал свои собственные интересы. Он писал: «С годами мне стало тяжело гоняться на «505». Что же было делать? Килевые яхты меня не прельщали. Возвращаться на «Мотылек» (Moth. — Прим. ред.)? Он слишком легкий. Так если яхты, которая подходила бы мне, нет, почему бы не спроектировать ее?»

Весной 1963 г. Корню спустил на воду лагуны Аркашон яхту с необычной эмблемой на парусе — «470». Построил ее Жан Морен, владелец верфи неподалеку от Бордо. Яхта из стеклопластика, оснащенная встроенными баками плавучести, смотрелась весьма современно; она была довольно быстрой и легко выходила на глиссирование, несмотря на сравнительно небольшую площадь парусности. В августе 1963 г. состоялась ее презентация в яхт-клубе Киброна. Ален Коркюф, тренер яхт-клуба,



Швертбот «470»
Основные размеры:
 Длина 4,70 м
 Ширина 1,69 м
 Осадка 0,15/0,97 м
 Вес корпуса 120 кг
 Площадь парусов:
 грот 9,12 кв. м
 стаксель 3,58 кв. м
 спинакер 13 кв. м



вспоминал: «Нас попросили опробовать новую яхту на воде. Мы не колебались ни секунды! По возвращении на берег мы единодушно поставили ей высокую оценку. Многие из тех, кто попробовал пройтись на «470», очень быстро стали ее убежденными поклонниками». Уже в октябре на верфи Морена стартовала серийная постройка «470». К концу 1963 г. было продано около 50 яхт, в том числе и за рубеж. В ноябре появилась ассоциация класса, а весной 1964 г. прошли первые соревнования среди «470». Класс полюбился гонщикам и быстро набирал популярность: на верфи Морена не было отбоя от желающих приобрести новый швертбот. К середине 1964 г. было построено около 200 яхт, к концу — 500. Едва накопился опыт эксплуатации швертбота, проект стал понемногу модернизироваться. В середине 1964 г. Корню переработал обводы носовой части, чтобы яхта лучше преодолевала волну (Морен и Корню решили не афишировать это изменение, чтобы не беспокоить обладателей корпусов первого поколения). Вскоре деревянный рангоут уступил место алюминиевому: растущие объемы производства грозили дефицитом деревянных заготовок. В 1968 г. на яхте появились краспицы, пяртнерс и регулируемая проводка стаксель-шкотов. Тогда же была разрешена центральная проводка гика-шкота вместо изначальной кормовой.

Первый же чемпионат Франции, прошедший в августе 1964 г. в Киброне, собрал 40 яхт. Корню занял 3-е место, а его сын Жан-Клод (чемпион мира в классе «505») — 2-е. К тому моменту яхты, построенные на верфи Морена, в большом количестве шли на экспорт: в Швейцарию, Бельгию, ФРГ... Полюбили «470» и в бывшей Французской Африке: новый швертбот можно было встретить в таких странах, как Марокко, Алжир, Берег Слоновой Кости, Мадагаскар. В июле 1965 г. учредили ассоциацию класса, а на будущий год во Франции прошел первый чемпионат Европы, собравший 63 яхты. Годом позже европейское первенство оспаривали уже 128 экипажей. В 1966 г. закончилась монополия верфи Морена: лицензии на строительство корпусов «470» получили фирмы из Бельгии и Испании. «Семидесятка» завоевывала мир. Конечно, руководители ассоциации класса мечтали о международном статусе. Но решение этого вопроса зависело от Международного союза парусных гонок (IYRU, позже — ISAF, ныне — World Sailing). Чтобы ускорить процесс, Жан-Клод Корню сделал нетривиальный ход. В ноябре 1968 г., в дни ежегодной международной конференции IYRU, он подкатил вооруженную «470» прямо ко входу в штаб-квартиру IYRU — так, что прибывающие на конференцию делегаты могли в деталях ознакомиться с устройством яхты. На происходящее довольно быстро обратила внимание полиция, которая велела Корню убираться. Однако дело было сделано: на той конференции «470» обрела международный статус, правда, только класса «В». Но уже через год «семидесятка» получила и класс «А»: его имели наиболее популярные международные

Фотография первой «семидесятки» с автографом Корню, 1963 г.



Регата во Франции, 1965 г.

классы, из которых выбирались те, которые будут гоняться на Олимпиадах. Наличие международного статуса ускорило распространение класса «470» в тех странах, где он до того был не слишком популярен (например, в США). Строительство «семидесятки» освоили такие известные фирмы, как американский Vanguard и английская Jack Holt.

В Олимпийских играх 1972 г. должно было участвовать не пять, а шесть классов яхт. В ноябре 1969 г. на конференции IYRU принималось решение о том, какой же класс пополнит олимпийскую программу. Варианты с офшорной крейсерской яхтой и катамараном отпали достаточно быстро; окончательный выбор предстояло сделать между «Темпестом», «Файрболем», «505» и «470». «Семидесятка» вышла в финал многоступенчатой отборочной процедуры, однако итоговое решение оказалось в пользу «Темпеста». Впрочем, «470» недолго оставалось ждать своей очереди: через три года, в ноябре 1972 г., и она стала олимпийским классом, опередив «Файрбол» по результатам голосования.

Во второй половине 1960-х у «470» появились два «младших брата»: на Парижском бот-шоу 1966 г. Корню и Морен представили яхту 4м, а тремя годами позже был построен швертбот «430». Однако эти яхты оказались далеко не столь популярны, как «470». Во Франции «4м» использовался для тренировок детских и юношеских экипажей, но распространения за пределами страны не получил. А «430» не смог потеснить очень близкий по своим параметрам класс «420».

А вот у «470» дела шли хорошо. В 1970 г. во Франции состоялся первый чемпионат мира, в котором приняла участие 51 яхта из 14 стран, включая далекую Австралию. В том же году мировой флот «семидесяток»

Жан-Клод Корню и Жан Морен, 1965 г.



Виктор и Александр Потаповы, 1973 г.

достиг 10 000 вымпелов. С 1973 г., то есть как только класс стал олимпийским, его начали развивать в СССР и других соцстранах. Среди советских гонщиков одним из пионеров «470» был олимпийский призер Виктор Потапов, пересевший с «Финна». Очень скоро «семидесятка» оказалась, пожалуй, самым массовым классом в стране: этому поспособствовала и универсальность класса, подходящего для всех, кроме тяжеловесов, и то, что на Таллинской экспериментальной верфи спортивного судостроения наладили массовый выпуск «семидесяток» — сперва их нелегальных копий под названием «13», а пока не было отечественных настоящих «470», нишу заполняли неплохие, но тоже нелегальные швертботы польского производства.

До середины 1980-х гг. в классе «470» не было отдельного женского зачета: женщины гонялись вместе с мужчинами на общих основаниях. В такой ситуации доминировали мужские экипажи. Впрочем, встречались и приятные исключения: так, в середине 1970-х одним из сильнейших экипажей мира был семейный дуэт Жана-Франсуа и Клер Фонтейнов. В 1975 г. они заняли 3-е место на чемпионате мира и выиграли предолимпийскую регату. К сожалению, на Олимпиаду в канадский Кингстон от Франции отправился другой экипаж, а первыми олимпийскими чемпионами стали Франк Хюбнер и Харро Боде из ФРГ; экипаж Виктора и Александра Потаповых до последней гонки претендовал на золотые медали, но в итоге занял 4-е место, уступив бронзовым призерам лишь по дополнительным показателям.

К середине 1970-х головной болью организаторов крупных регат в классе «470» стали массовые фальстарты. На одном из соревнований судьи дали 17 общих отзывов подряд, прежде чем смогли отпустить яхты на дистанцию. По инициативе французской ассоциации класса в порядке эксперимента опробовали правило: любая яхта, оказавшаяся за стартовой линией в течение последних пяти минут перед стартом, получала дисквалификацию на эту гонку. Правило оказалось весьма эффективным, и его быстро взяли на вооружение гоночные комитеты по всему миру. А в 1996 г. оно было зафиксировано в очередной редакции правил парусных гонок как правило «черного флага».

Класс «470» стал пионером еще в одном важном начинании. С конца 1970-х IYRU вынашивал планы введения отдельного мужского и женского зачета на Олимпийских играх. Класс «470» подходил для этого как нельзя лучше. Международный олимпийский комитет идею поддержал, и на Играх 1988 г. в «семидесятке» разыгрывалось два комплекта медалей (на чемпионатах мира женский зачет появился еще раньше, в 1985-м). Со временем идеи гендерного равенства в олимпийском движении стали мейнстримом, и на Играх 2024 г. мы увидим абсолютный



паритет между мужскими и женскими классами. В 1983 г. начали проводиться мастерс-чемпионаты для гонщиков 35+ (впрочем, шкотовый может быть и моложе; главное, чтобы рулевому было минимум 35 лет, а суммарный возраст экипажа составлял 70 лет или более); позже была введена категория Apprentice для тех, кому за тридцать.

До начала 1970-х гг. на международных соревнованиях в классе «470» доминировали французы. Но очень скоро серьезную конкуренцию им стали составлять экипажи из Голландии, а впоследствии и из других, в том числе не самых парусных держав, таких, например, как Япония (кстати, на момент выхода из печати этого номера журнала японцы Кейдзу Окада и Михо Йошиока являются действующими чемпионами мира). Советские гонщики чемпионами мира или Олимпийских игр не становились, но иногда показывали высокие результаты. Скажем, в 1977 г. братья Юрий и Василий Корячкины стали чемпионами Европы; на будущий год Михаил Кудрявцев и Эдгар Терехин повторили их успех. А на Олимпийских играх 1988 г. «семидесятки» принесли в копилку советской сборной сразу две медали: братья Тьну и Тоомас Тьнисте заняли 2-е место, Лариса Москаленко и Ирина Чуниховская — 3-е. Этот результат был неожиданным:



20

медалей, которые должны были разыгрываться в Лондоне в 2012 г., с 11 до 10; кроме того, некоторые национальные федерации выступали за введение в женскую программу современного скоростного швертбота-«двойки» типа 49er (к тому моменту он был представлен на Олимпиадах только как мужской класс). Международной ассоциации класса «470» пришлось постараться, чтобы убедить ISAF сохранить статус-кво. Одним из аргументов стала широкая распространенность «семидесятки» (в чемпионате мира 2007 г. участвовало 48 стран) и наличие программы поддержки развивающихся стран, включающей в себя помощь с материальной частью, финансированием и организацией тренировочного процесса. Усилия принесли свои плоды: ISAF решила пожертвовать катамараном «Торнадо», а введение в программу Игр новой женской «двойки» отложили. В следующем олимпийском цикле ISAF вознамерилась высвободить один комплект медалей, заменив мужской и женский зачеты «470» на смешанный (в него допускаются экипажи, состоящие из одной женщины и одного мужчины), но протесты Международной ассоциации «470» и национальных федераций вынудили ISAF пойти на попятную. И все же впоследствии такое решение было принято: на Олимпиаде-2024 «семидесятки» будут соревноваться в смешанном зачете.

Будущее «470» как олимпийского класса туманно: в настоящее время очевидна тенденция к включению в программу Олимпиад современных скоростных классов. Это обстоятельство говорит не в пользу «470»: конечно, спроектированная 60 лет назад яхта смотрится архаично на фоне того же 49er или Nacra. С другой стороны, нельзя сбрасывать со счетов ее популярность: за 60 лет построено больше 40000 яхт этого класса, и сегодня на «470» ходят более чем в 60 странах. С третьей стороны, мы хорошо помним, что популярность — не панацея: не спасла же она «Финн» от исключения из олимпийской программы. В общем, поживем — увидим. Но что бы ни решили деятели парусного спорта, нужно признать: яхта у Корню получилась на редкость удачная. А секрет ее успеха сформулировал еще в 1965 г. Анри Нувель, один из первых активистов класса: «Выберите из всех существующих легких швертботов один, которого не существует. Поручите спроектировать его конструктору, который знает, как придать ему все лучшие качества, не совместимые друг с другом. Закажите его на верфи, которая построит его лучше и дешевле любой другой. Соберите вместе команду фанатиков, которые сделают эту яхту своей страстью, своей семейной сагой. Найдите сотни энтузиастов, которые полюбят яхту, как собственное дитя, и которые дадут ей динамику, жизнь, стиль. Добавьте воду и ветер. Шедевр готов».



Чемпионат мира 2019 г.

тренеры сборной не возлагали на «470» особых надежд, делая ставку на другие классы. Возможно, это и помогло: после того как руководство махнуло рукой на «семидесятчиков», те получили возможность спокойно готовиться к Олимпиаде так, как они с тренерами считали нужным, не испытывая особого психологического давления.

После распада СССР наибольших успехов на постсоветском пространстве добивались спортсмены Украины: Евгений Браславец и Игорь Матвиенко становились победителями Олимпийских игр и чемпионата мира, Руслана Таран и Елена Пахольчик завоевали две олимпийские бронзы и три золота чемпионата мира. Успехи российских спортсменов были скромнее: из побед на крупных международных соревнованиях можно назвать лишь золото Дмитрия Берёзкина и Евгения Бурматнова на чемпионате Европы 1996 г.

С начала 90-х гг. формат гонок на крупнейших соревнованиях стали корректировать, чтобы сделать регаты более зрелищными. Изменения затронули все

олимпийские классы, включая «470». Продолжительность гонки уменьшилась с двух с половиной часов до одного, зато выросло количество этих гонок. Позже, в середине 2000-х, состязания дополнила короткая медальная гонка, в которую попадали десять лучших экипажей; очки за такую гонку удваивались.

В 1993 г. чемпионат мира проходил во французском Крозоне. В рамках регаты отмечали 30-летие класса; благодаря серьезной рекламной кампании в соревновании приняло участие рекордное число экипажей — 236 яхт из 29 стран.

В 1995 г. было введено важное изменение в правила класса: отныне при силе ветра более 12 узлов гоночный комитет имел право, подняв соответствующий флаг, разрешить экипажам пампинг — быстро повторяющиеся движения парусом, его подборание и потравливание (позже граница была снижена до 10, а затем и до 8 узлов).

В 2006 г. над олимпийским будущим «семидесятки» сгустились тучи. МОК сократил число комплектов