



# «Летучий голландец»

Алексей Деревянкин

В конце 1940-х гг. Международный парусный союз (IYRU, ныне — World Sailing) решил заменить в олимпийской программе устаревший двухместный швертботом «Шарти 12 кв. м», спроектированный еще в 1931 г. Не объявляя конкурса, заказ на новый проект передали конструктору Уффе Фоксу. Чтобы яхта получилась более простой и технологичной в производстве, было решено придать ей угловатые обводы (шарти). Правда, сам Фокс не приветствовал такое решение, довольно архаичное для середины XX в. И действительно, спроектированный им в 1950 г. швертботом «Торнадо» (не путать с появившимся в 60-е гг. одноименным катамараном олимпийского класса) получился не слишком удачным: он был легче, чем «Шарти 12 кв.м», но не быстрее.



Чемпионат мира 1959 г., Великобритания, Уитстабл

**И**справить положение взялся известный голландский яхтсмен Конрад Кюльхер. Он поинтересовался у Яна Люффа, председателя голландской яхтенной федерации и главы технического комитета IYRU; что, если оставить вооружение от «Торнадо», но спроектировать новый корпус? Люфф ответил, что это возможно, но для того чтобы новый проект можно было обсудить на ноябрьской встрече IYRU (до которой оставалось два с половиной месяца), нужно успеть построить новую яхту и доказать на воде, что она быстрее «Торнадо».

Кюльхер немедленно взялся за дело. Он заказал своему соотечественнику Усу Ван Эссену новый проект, который был выполнен в кратчайшие сроки, всего за две

недели. В начале сентября 1951 г. его разослали тридцати лучшим рулевым Европы (но не конструкторам — вряд ли они захотели бы выдавать свои секреты!) с просьбой оперативно прислать замечания. Всего за две недели было получено 17 ответов. Еще неделя ушла на переработку проекта с учетом всех отзывов; постройка корпуса из шпона методом горячей формовки заняла еще чуть меньше недели. Разработка шла под наблюдением Люффа, которому понравилась идея Кюльхера «спасти» «Торнадо». И вскоре в Лосдехте состоялись тренировочные гонки новой (пока безымянной — название Flying Dutchman позже предложил президент IYRU Питер Скотт) яхты со швертботами «Шарпи 12 кв. м» и «Торнадо». Яхта произвела на Люффа впечатление, и он, как и обещал, взял

**«Летучий голландец»**  
Длина наиб. 6,07 м  
Длина по КВЛ 5,50 м  
Ширина 1,78 м  
Осадка со швертом 1,07 м  
Водоизмещение 165 кг  
Площадь парусов:  
грот + генуя 18,6 кв. м  
спинакер 21,00 кв. м



чертежи для обсуждения на заседании IYRU. Новый проект понравился функционерам парусного союза. На будущий год состоялись отборочные соревнования на озерах Лосдехте-Плас и Эйsselмер. На регате, в которой участвовало 17 самых разных швертботов, «Летучий голландец» показал себя очень успешно: из 13 гонок он выиграл семь, ни разу не опустившись ниже 7-го места. Правда, возникли сомнения, что яхта с таким низким бортом приспособлена для плавания в морских условиях. Поэтому IYRU утвердил «Летучий голландец» в качестве международного класса, но только для внутренних озер.

Следующая серия испытаний была организована в 1953 г. во французском Ла-Боле, в открытом море. К этому времени на «Летучем голландце» появилась трапеция для шкотового, что дало возможность заменить маленький стаксель большой генуей, почти равной по площади гроту. Немного изменились размерения рангоута, увеличился спинакер. Основным соперником «Голландца» стал новый швертбот «Коронет», на основе которого вскоре был спроектирован известный класс «505». На полных курсах «Коронет» с большим спинакером и гротом был быстрее, но в лавировку «Летучий голландец» вырывался вперед. По итогам испытаний преимущество было отдано «Голландцу», с которого сняли «озерное» ограничение.

Отборочные регаты 1952 и 1953 гг. наглядно продемонстрировали, насколько удачным и интересным получился

проект Ван Эссена. Конечно, «Летучий голландец» того времени отличался от современного по оснащению. Например, допускался вилочный румпель — обычная замена удлинителю на яхтах. Но свои основные достоинства яхта показала с самого начала. «Голландец» получил очень быстрым и легко глиссировал благодаря широкому и довольно плоскому в кормовой части днищу. Он имел большое количество самых разных настроек: историк класса Генри Эрикссон позже назвал «Летучий голландец» «мечтой любителей настраивать яхту, полную блоков и оттяжек». Это вполне соответствовало истине: для снаряжения современного «Голландца» требуется около 50–60 блоков, а суммарная длина всех проводок составляет сотни метров...



Благодаря хорошей работе ассоциации класса и активности Конрада Кюльхера, который ее возглавил, «Летучий голландец» быстро завоевал международную популярность. В 1955 г. состоялся первый чемпионат Европы: победил легендарный датский яхтсмен Пауль Эльвстрём со шкотовым Ааге Бирчем (правда, справедливо ради надо сказать, что Эльвстрём предпочитал все же «505»). На будущий год прошел первый чемпионат мира; тогда же «Летучий голландец» с Кюльхером на руле принял участие

в гонке через Ла-Манш, финишировав раньше остальных швертботов-двоек. А еще год спустя IYRU утвердил «Летучий голландец» в качестве замены классу «Шарпи 12 кв. м» на олимпийских регатах. В 1960-е гг. яхты нового класса можно было встретить уже практически по всему миру, включая такие страны, как Ливан, Марокко, Мозамбик, Венесуэла, Таиланд...

Стоит упомянуть и о том, что в 1954–55 гг. Ван Эссен и Кюльхер разработали предназначенную для юношеских экипажей яхту Flying Dutchman Junior. Внешне она не очень напоминала своего «старшего брата», но обе яхты были довольно схожи по вооружению и настройкам, что позволяло использовать Flying Junior (так со временем стал называться этот класс) как подготовительный для «Летучего голландца». Ассоциацию «маленького голландца» тоже возглавил Конрад Кюльхер. В конце 1960-х или начале 1970-х гг. класс получил статус международного;

сейчас он распространен в Японии, США, Германии, Италии, Бельгии, Нидерландах и некоторых других европейских странах.

В СССР первые «Летучие голландцы» появились в 1958 г. На следующий год советские яхтсмены впервые приняли участие в чемпионате мира этого класса. Сильнейшими рулевыми первого поколения советских «голландеров» стали Александр Шелковников, Ростислав Новодерёжкин и Анатолий Коновалов. С середины 60-х на первые позиции стал выдвигаться Лев Рвалов и чуть позже — Владимир Леонтьев, который оставался первым номером сборной на протяжении всех 70-х гг. Вместе со своим шкотовым Валерием Зубановым он принял участие в трех Олимпиадах: мюнхенской (1972), монреальской (1976) и московской (1980). Лучшими достижениями были пятые места на двух последних. После московской Олимпиады произошла очередная смена поколений; в 80-е гг. лучшими рулевыми страны были Сергей Бородинов, Александр Шпилько и Георгий Шайдуко. Как известно, в 1984 г. СССР бойкотировал Олимпийские игры. К сожалению, в 1988 и 1992 гг. нашим яхтсменам не удалось показать высоких результатов.

Отечественные верфи освоили постройку «Летучего голландца». Обеспечить высокое качество при больших объемах производства было невозможно, поэтому яхта выпускалась в двух вариантах: помимо «настоящего» «Голландца», который был довольно качественным (хотя и уступал лучшим зарубежным образцам), но строился в небольших количествах, было налажено массовое производство класса «ЛГ» — его нелицензионной копии. Конечно, «ЛГ» заметно уступал по качеству лучшим зарубежным и советским «Голландцам», зато такое решение позволило не только обеспечить яхтами сильнейших гонщиков СССР, но и хотя бы частично закрыть потребности многочисленных яхт-клубов, разбросанных по всей стране: к началу 90-х гг. у нас насчитывалось не менее 600 «голландцев» всех версий.

Ростислав Новодерёжкин  
и Олег Уловков



«Летучий голландец» в Ленинграде, 1982 г.

Подобно многим другим классам яхт, «Летучий голландец» шел в ногу со временем: изменения правил, учитывающие появление новых технологий, долгое время позволяли яхте оставаться достаточно современной. Уже в конце 1950-х гг. началось строительство корпусов из стеклопластика, а позже — и из кевлара и углепластика. Однако первое время деревянные «Голландцы» выигрывали у пластиковых в жесткости корпуса, а это качество было особенно важно при сильном ветре и волнении. Только к концу 70-х гг. дерево окончательно сдало свои позиции. Около 1960 г. на «Голландце» появилась закрутка стакселя и окна в парусах; несколько лет спустя — «рукав» для постановки и уборки спинакера. В 2000-е гг. разрешили оснащать яхту углепластиковым рангоутом.



Регата в честь 70-летия класса (Москва, 2021 г.)

После 1992 г. «Летучий голландец» исключили из программы Олимпийских игр. В России такое решение означало приговор классу. В случае с «Голландцем» ситуация усугублялась общим положением в стране: что уж говорить про неолимпийские классы, когда в 90-е гг. и олимпийский спорт испытывал в России значительные финансовые и организационные затруднения. Однако в 2000-х усилиями энтузиастов началось возрождение класса. В Москве возникла инициативная группа яхтсменов, которые учредили ассоциацию класса, вернули «Летучий голландец» в городской календарь соревнований. Собрался флот: восстанавливали яхты отечественной постройки, приобретали матчасть за рубежом (в 2018–19 гг. в Москве даже попытались построить два новых швертбота, но эксперимент не удался). Начали выезжать на международные соревнования, включая чемпионаты мира и Европы. Летом прошлого года в Москве прошла регата, посвященная 70-летию класса. Собралось 13 яхт; двумя из них управляли девушки, что является большой редкостью для такого сложного класса. «Летучие голландцы» восстанавливаются энтузиастами и в других городах России: Железногорске, Сестрорецке, Приморске, Снежинске.

А что же за рубежом? Несмотря на потерю олимпийского статуса класс остается популярным. В настоящее время построено больше 10 000 «Голландцев», и новые лодки сходят со стапелей в Германии и Австралии. На чемпионаты мира порой собирается больше сотни яхт. В 2008 и 2012 гг. «Летучий голландец» входил в программу Vintage yachting games (эта регата проводится в классах яхт, ранее бывших олимпийскими), причем на Играх-2012 выступали два российских экипажа: братья Андрей и Борис Новодерёжкины и Сергей Крючков с Андреем Сизиневым.

Конечно, коронавирус и здесь «сказал свое слово»: чемпионат мира 2020 г. пришлось отменить, а в 2021 г. на мировом первенстве в испанском Альтеа участвовали всего 34 яхты из шести европейских стран. Но на фоне столь длинной и славной истории не такой уж страшной потерей кажутся несколько лет, пришедшихся на пандемию. Она рано или поздно закончится, а «Летучий голландец» долго еще не будет сходить с гоночных дистанций.



Автор благодарит Андрея Новодерёжкина за помощь в подготовке статьи.