

Фут парусности на фунт веса

Алексей Деревянкин

Кто и когда построил первый катамаран, доподлинно неизвестно: задолго до наступления новой эры люди бороздили воды Тихого океана на двухкорпусных судах. Правда, это были проа — не совсем катамараны. Двухкорпусники в Старом Свете появились в XVII в., а в 1876 г. американский конструктор Натаниэль Херрешофф выиграл гонку в Нью-Йорке на 25-футовом катамаране собственной постройки «Амариллис». Это событие могло бы стать началом эры гоночных катамаранов: пресса расхваливала «самое быстрое судно в мире», а Херрешофф получил немало заказов на новые двухкорпусные яхты. Но, к сожалению, за несколько последующих лет популярность яхт нового типа сошла на нет. Как это нередко бывает, недостатки перевесили достоинства: первые гоночные катамараны были дорогими и очень сложными в управлении. Они неуверенно чувствовали себя на волнении и, несмотря на высокую скорость на попутных курсах, очень медленно лавировали.

Ситуация начала меняться только после окончания Второй мировой войны. Технический прогресс привел к появлению большого количества новых скоростных классов яхт; среди них были и катамараны, которые к середине 60-х гг. перестали казаться чем-то экзотическим. Международный союз парусных гонок (YRU; ныне — WS, WorldSailing) принял решение о включении гонок на катамаранах в программу Олимпийских игр. Чтобы выбрать конкретный класс, поступили традиционным образом: организовали регату яхт-претендентов. Она прошла в 1967 г. отбор, в котором участвовало полтора десятка лодок, выиграл 20-футовый «Торнадо», построенный британским конструктором-любителем Родни Марчем при участии Терри Пирса и Реджинальда (Регэ) Уайта. Яхта имела высокую энерговооруженность (в рекламе «Торнадо» отмечалось, что это первое в мире судно, имеющее квадратный фут парусности на фунт веса) и оказалась очень быстрой: скорость 15–20 узлов не была для «Торнадо» чем-то сверхъестественным.

Балтийская регата, 1975 г.
Фото Владимира Вандышева

Первый «Торнадо» на отборочной регате 1967 г. На руле Рег Уайт, на шкотах Боб Фишер

На будущий год «Торнадо» получил статус международного класса. Тогда же прошли первые чемпионаты мира и Европы. Тогда на дистанцию вышло не так много яхт (14 и 11 соответственно). Однако класс быстро завоевывал поклонников, и в конце 1969 г. постоянный комитет IYRU принял рекомендацию включить «Торнадо» в программу Олимпийских игр 1976 г. Наконец, в 1972 г. «Торнадо» окончательно утвердили в качестве олимпийского класса (кстати, через четыре года первым олимпийским чемпионом стал один из создателей катамарана — Рег Уайт). К тому времени этот класс уже распространился по миру: число построенных яхт перевалило за тысячу. «Торнадо» выпускали на верфях Европы, США, Австралии...



Для строительства высококачественных гоночных яхт лучше подходил стеклопластик, но для массового производства годилось и дерево. Впрочем, хорошо сделанные деревянные корпуса оказывались вполне конкурентоспособными: в 1973 г. американцы Брюс Стюарт и Брюс Харви выиграли чемпионат мира на «Торнадо», построенном из еловой фанеры и об-

Виктор Потапов и Александр Зыбин



Катамаран «Торнадо»:

Длина полная 6,10 м
Ширина макс. 3,08 м
Осадка 0,15 / 0,76 м
Водоизмещение 908 кг
Площадь парусов:
грот 16,61 кв. м
стаксель 5,33 кв. м
спинакер 25,00 кв. м

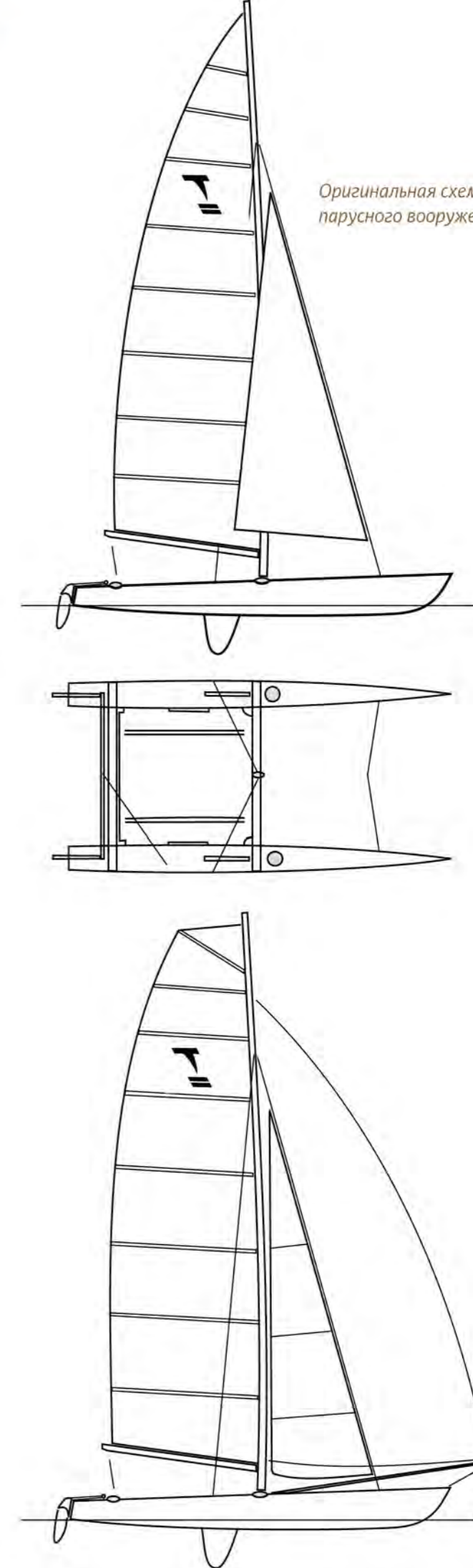
шитом красным деревом. Первое время выпускались и комплекты деревянных заготовок для самостоятельной сборки. Из дерева был выполнен и самый первый экземпляр «Торнадо», построенный Марчем и его помощниками в 1967 г.; кстати, корпус этой яхты частично сохранился благодаря Джону Форбсу, энтузиасту класса из Австралии.

В СССР не торопились с освоением производства «Торнадо»: как это обычно и бывало с новыми классами, выпуск освоили только после того, как класс получил олимпийский статус. Первые «Торнадо» сошли со стапелей Ленинградской экспериментальной судостроительной верфи ВЦСПС в начале 1973 г. Верфь делала серийные катамараны из влагостойкой (условно) фанеры, а спецзаказы — из красноедеревого шпона на болване. Мачты были или деревянные, или алюминиевые, но и те и другие получались слишком тяжелыми, а балки — недостаточно жесткими.

Опыт некоторых яхтсменов показывал, что если на спецзаказовские поправки поставить балки и мачту с польского катамарана, то можно достойно выступать на всесоюзных соревнованиях. Пластмассовых корпусов верфь никогда не делала. В правилах класса «Торнадо» была зафиксирована плата порядка 30 фунтов стерлингов за право использовать это название, но, как обычно, в СССР решили пойти своим путем, поэтому ленинградские катамараны назывались классом «ВМ».

Двухкорпусные яхты не были диковинкой для советских гонщиков: с 1963 г. в СССР конструировали катамараны класса «В». В отличие от «Торнадо», «В» был свободным классом, что давало конструкторам простор для творчества. Случались и курьезы. Например, в яхт-клубе Ленинградского кораблестроительного института был катамаран «В» без стакселя, но зато с высокой мачтой и огромным гротом. Он показывал хорошую скорость в слабый ветер и плохо управлялся в свежую погоду. Правда, после 1966 г. катамараны вместе с другими неолимпийскими классами вывели из программы почти всех крупных всесоюзных соревнований, включая чемпионаты СССР. И вот они вернулись. Наряду со «Звездным», «Темпестом» и «Финном» «Торнадо» стал для советских гонщиков, пожалуй, самым успешным олимпийским классом. Виктор Пота-

Оригинальная схема парусного вооружения





Ленинградские спортсмены Александр Калиниченко и Евгений Лебедев, 1978 г.

пов и Александр Зыбин дважды (в 1978 и 1980 гг.) становились чемпионами мира; в 1988 г. Юрий Коновалов и Сергей Кравцов повторили их успех на чемпионате мира в Таллине. Советские гонщики становились призерами чемпионата мира, победителями и призерами чемпионата Европы, Кубка мира, побеждали на Играх доброй воли... Только вот выступления на Олимпийских играх никак не удавались: лучший результат показали Потапов и Зыбин в 1980 г., остановившись в шаге от пьедестала.

Потом наступили непростые 90-е гг. Однако, несмотря на все трудности, российские гонщики порой показывали очень хорошие результаты: самыми талантливыми из нового поколения «торнадистов» стали Андрей Кирилук и Валерий Ушков, которые в 2000-х гг. дважды становились призерами чемпионата Европы.

Хочется вспомнить про великого датчанина Пауля Эльвстрёма. В начале 80-х легендарный яхтсмен (четырёхкратный олимпийский чемпион) с дочерью Триной начал осваивать «Торнадо». А ведь в то время Эльвстрёму было уже за пятьдесят. Несмотря на возраст, он быстро освоился с новым для себя классом: в 1983–84 гг. семейный экипаж становился чемпионом Европы, а на Олимпийских играх в Лос-Анджелесе занял 4-е

место, совсем чуть-чуть уступив бронзовым призерам. На этом Эльвстрём не успокоился, «подписавшись» еще на один олимпийский цикл: он завершил выступления после Игр в Сеуле, когда ему было почти 60 лет...

На протяжении долгого времени класс «Торнадо» не претерпевал сколько-нибудь значительных изменений. Тем не менее гонщикам иногда удавалось проявить находчивость, оставаясь в рамках правил класса. Например, американец Рэнди Смит сильно увеличил на своем «Торнадо» завал мачты, что давало преимущество в сильный ветер. Нововведение принесло Смицу два титула чемпиона мира в 1981–82 гг.

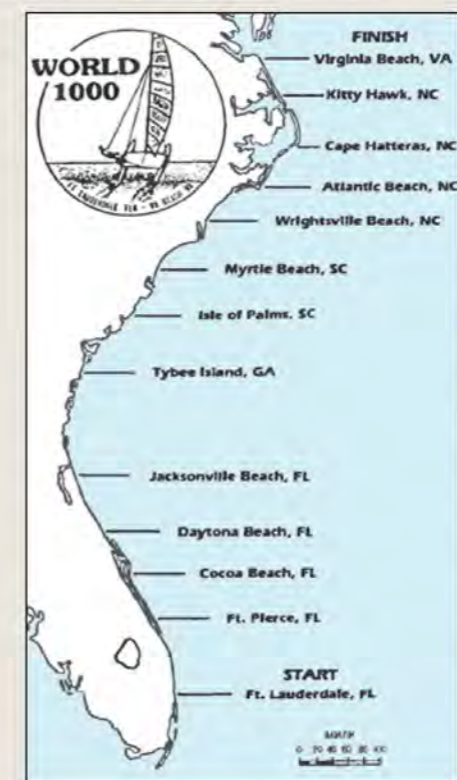
Однако к началу 90-х гг. время стало брать свое: «Торнадо» устаревал. Нужно было меняться, чтобы удержаться в олимпийской программе, особенно с учетом новых требований к зрелищности олимпийских состязаний и их привлекательности для СМИ. Международная ассоциация «Торнадо» серьезно отнеслась к вопросу: было разработано несколько вариантов модернизации вооружения, включая комплектацию яхты спинакером. В 1993 г. в Майами прошли тестовые соревнования, в которых наряду с серийными «Торнадо» участвовало и несколько модернизированных яхт. К тестам привлекли лучшие силы: среди рулевых были

все три призера недавних Олимпийских игр в Барселоне и один из конструкторов яхты Родни Марч. В течение двух недель было проведено 14 гонок, результат которых оказался неожиданным: старты выявили, что увеличение площади грота и стакселя дает лишь незначительный прирост скорости. Не помог и спинакер: оснащенные им яхты выиграли только две гонки.



Юрий Коновалов и Сергей Кузовов на «Уоррелл-1000»

Разумеется, класс «Торнадо» не предназначен для дальних переходов: его «амплуа» — короткие гонки по олимпийской дистанции. И все же на нем порой совершали очень необычные плавания. В 1987 г. Юрий Коновалов и Сергей Кузовов отправились в США, где приняли участие в регате «Уоррелл-1000»: яхты преодолели 1000 миль вдоль побережья Атлантического океана. Дистанция была разбита на 13 участков, самый длинный из которых составил 122 мили (почти 200 км). Советский экипаж занял 4-е место среди 16 команд.



Год спустя команда, которую составили Виктор Потапов, Владимир Костров и Игорь Карпак, завершила регату третьей. А в июле 2011 г. греческие яхтсмены Йорданис Пашалидес и Константинос Тригонис преодолели 540 миль по Эгейскому морю без применения современных навигационных средств: стартовав в Салониках, через трое суток они финишировали на Крите, в городе Ханья. Любопытно, что после этого экипаж восемь раз подряд становился чемпионом мира.



Сибирская парусная регата — 2022. Новосибирское водохранилище

Ничего удивительного, что общее собрание ассоциации класса выступило против изменений вооружения. А вот что решено было поменять, так это гоночные дистанции. В ходе тестовых соревнований были опробованы новые схемы дистанций: в частности, они были короче традиционных, что должно было сократить время гонки и повысить зрелищность мероприятия. Новый вариант пришелся гонщикам по вкусу, и по вопросу об изменении дистанций ассоциация проголосовала «за».

Шесть лет спустя тучи снова стали сгущаться: в 1999 г. ISAF, как к тому моменту стал называться IYRU, решила рассмотреть возможность замены «Торнадо» в олимпийской программе. Были назначены отборочные соревнования. Повод имелся: к тому времени появилось несколько популярных катамаранов-«одноклассников» «Торнадо». При примерно таких же размерах они были более современны: в перечень их оборудования входили спинакер, трапеция для рулевого...

Лучшим на дистанции оказался Mastrom 20, полностью построенный из углепластика. А вот среди остальных классов старый добрый «Торнадо» смотрелся, пожалуй, наиболее привлекательно. Он быстрее всех шел в лавировку, хотя на полных курсах немного уступал современным яхтам с большими парусами и спинакером, да и то лишь при не очень сильном ветре. Вердикт ISAF был следующим: «Торнадо» остается в программе Олимпийских игр 2004 г., но яхта должна быть оснащена спинакером и второй трапецией. Обновленный «Торнадо» появился в начале 2001 г. Он отличался уве-

личенным четырехугольным гротом (трапеция для рулевого позволяла экипажу создавать большой открывающий момент) и стакселем измененной формы (модификация потребовалась, чтобы он не мешал работе асимметричного спинакера).

Изменения конструкции продлили олимпийскую жизнь «Торнадо», но, увы, ненадолго: Игры-2008 в Пекине стали для него девятыми и последними. После перерыва в 2012 г., когда двухкорпусные яхты не входили в олимпийскую программу, его сменил другой катамаран — Nacra 17.

«Торнадо» продолжил жить своей жизнью: как и у любого другого класса, у него есть свои энтузиасты, для которых олимпийский статус не имеет никакого значения. «Торнадо» уступает в массовости многим другим классам: для кого-то из спортсменов-любителей он слишком дорог и сложен в управлении. И все же чемпионаты мира последних лет собирают по 20–25 яхт. А вот с российских дистанций катамаран практически исчез. Последний национальный чемпионат прошел в Анапе в 2009 г. После этого лишь в нескольких городах остались небольшие флоты, поддерживаемые энтузиастами: наиболее организованные базируются в Москве и Новосибирске, где на соревнования выходит по четыре-пять яхт. Два «Торнадо» сохраняются в Тольятти, где летом этого года планируется провести Кубок России. 🚤

Автор благодарит Алексея Капустина, Сергея Кузовова и Александра Калининченку за помощь в подготовке статьи.