

ОПЯТЬ ПРО 5 и 5

Алексей Деревянкин

34



Классов яхт много, и об интересных проектах, оставивших яркий след в истории парусного спорта, мы рассказываем на страницах журнала. Раньше мы никогда не возвращались к уже рассмотренным классам яхт, но на этот раз сделали исключение. Мы уже писали про 5.5m в третьем номере «Тарпона» за 2016 г. В основу статьи легли воспоминания известного яхтенного конструктора Виктора Владимировича Чайкина, и речь в ней главным образом шла об истории класса в СССР. Продолжить повествование мы решили... после письма из Финляндии.

Дело в том, что финский яхтсмен, меритель классических яхт Матти Муониоваара является большим любителем класса 5.5m и в течение многих лет работает над книгой по его истории. Не коснуться в ней СССР немислимо: почти каждая седьмая яхта, построенная во всем мире, была советского производства! А вот материалов у него очень мало. Именно поэтому лет шесть назад он обратился в ВФПС с просьбой посодействовать ему в поисках сведений о 5.5m в СССР. И очень огорчился, когда в Федерации ему ответили, что данная тема не представляет интереса.

Матти прислал в редакцию свой вариант регистра советских яхт класса 5.5m, а мы, переведя обратно на русский язык названия яхт, захотели поделиться им с читателями, а заодно рассказать более подробно об истории класса и его современном состоянии.

В годы Второй мировой войны европейский флот метровых классов, в том числе и наиболее популярных 6mR и 8mR, пришел в упадок. Его восстановление требовало немалых средств; в такой ситуации Международный союз парусных гонок (YRU, ныне — World Sailing) принял логичное решение разработать более дешевый их аналог. Строго говоря, такой уже имелся: по «метровому» правилу строились 5-метровики.

Они были распространены в Скандинавии и Финляндии, но класс так и не получил статус международного. По размерам лодки были близки к «Дракону», но получались значительно дороже при неочевидных преимуществах.

В ноябре 1947 г. на ежегодном совещании YRU в Лондоне приняли «5,5-метровое правило», предложенное английскими конструкторами Чарльзом Николсоном и Молденом Хексталл-Смитом. За основу своей формулы они взяли правило международного А-класса, разработанное Хексталл-Смитом для моделей яхт еще в 1922–23 гг.

Общая идея была такой же, как и у «метрового» правила, которому подчинялись классы 5mR, 6mR, 8mR и аналогичные им. Правило представляло собой некоторую функцию от длины корпуса, площади парусности и водоизмещения, значение которой не должно было превышать заданной величины. После поправок 1949 г. формула 5.5m приняла свой современный вид:

$$0,9 \cdot \left(\frac{L\sqrt{S}}{12\sqrt[3]{D}} + \frac{L + \sqrt{S}}{4} \right) \leq 5,5m,$$

где L — длина яхты, измеренная на 82,5 мм выше ватерлинии, S — площадь парусности, D — водоизмещение, переведенное из тонн в кубические метры путем деления на условную плотность морской воды (1,025). Две последние характеристики дополнительно ограничивались следующими пределами:

$$26,5m^2 \leq S \leq 29m^2$$

$$1,7m^3 \leq D \leq 2m^3$$

Таким образом, новый класс, как и все другие метровые, был не монотипом, а формульным: конструкторы могли экспериментировать с обводами корпуса и вооружением, лишь бы характеристики их проекта вписывались в формулу.

«The Deb», самая первая яхта класса 5.5m

Основные размеры яхты 5.5m*:

Длина 9,5 м
Ширина 1,9 м
Осадка 1,4 м
Вес корпуса 1700 кг
Площадь парусности 26,5–29,0 кв. м

* Класс не является монотипом, поэтому размеры у разных яхт различаются



Яхта 5.5m получилась примерно вдвое легче «шестерки» и, соответственно, намного дешевле. Первую яхту нового класса, «The Deb» (сокращение от debutante — «дебютант»), спроектировал в 1948 г. и построил в 49-м сам Николсон на своей верфи Camper & Nicholson. К сожалению, эта яхта не сохранилась: в 1978 г. ее уничтожил шторм, сорвавший ее с якоря и выбросивший на берег.

В 1949 г. 5.5m был признан YRU международным классом, а в октябре следующего года утвержден в качестве олимпийского, заменив «Ласточку» (Swallow). 50-е гг. стали хорошим временем для 5.5m. Но к началу 60-х он, будучи на тот момент самым крупным олимпийским классом, показался слишком дорогим и архаичным. Формульные классы разонравились спортивным чиновникам: в то время все популярнее становились монотипы — небольшие швертботы и легкие килевые яхты. Не спасло ситуацию и «осовременивание» яхты, выразившееся (как и у многих других классов, спроектированных в 40–50-е гг. или еще до Второй мировой войны) в переходе на алюминиевый рангоут и синтетические паруса на рубеже 50–60-х гг.

Угроза нависла не только над 5.5m: в 1961 г. были анонсированы планы YRU по реформированию олимпийской

программы, предусматривавшие замену четырех из пяти олимпийских классов (исключение сделали лишь для только что появившегося «Летучего голландца»). «Финну» и «Звездному» тогда удалось, хоть и не без сложностей, удержаться: их пребывание в олимпийской программе завершилось уже в XXI в. А вот большим килевым яхтам-«тройкам» (5.5m и «Дракон») повезло меньше: их место занял «Солинг». Последней для 5,5-метрового класса стала Олимпиада 1968 г. После этого пути гонщиков разошлись: одни пересели с 5.5m на «Солинг», других привлекли крупные крейсерские яхты, боровшиеся за Адмиральский кубок, который в те годы становился все более популярным, третьи и вовсе завершили выступления. Впрочем, многие остались гоняться на 5.5m.

Соревнования продолжались, а правила класса регулярно менялись, позволяя использовать более современные материалы и конструкторские решения. Так, в 1970 г. разрешили устанавливать руль отдельно от киля, а несколько позже узаконили постройку стеклопластиковых корпусов. В 90-е гг. алюминиевый рангоут уступил место углепластиковому, а полиэстеровые парусные ткани — кевлару и углеволокну.

Возможность экспериментировать с обводами корпуса стимулировала конструкторский интерес. В 70-х гг. появилось немало новых конструкций, заметно отличавшихся от классических 5,5-метровиков 50–60-х гг. Настоящую революцию осуществила яхта «Chlika-Chlika», спущенная на воду в Швейцарии в 1990 г.: внимание гонщиков

Яхта «Chlika-Chlika»





Bossom Cup, 1961 г.

и специалистов привлекали корпус радикально новой формы и киль с крыльшками Уиткомба и триммером. Конструкция действительно оказалась удачной: яхта дважды подряд, в 1991 и 1992 гг., выиграла чемпионат мира.

Понимая, что старым яхтам, многие из которых и сегодня в строю, трудно конкурировать с современными, руководство ассоциации класса ввело три отдельных зачета: Classic — для яхт, построенных не позднее 1969 г., Evolution (1970–1995 гг.) и Modern (с 1994 г.). Помимо года постройки, в дивизионах Classic и Evolution появились дополнительные ограничения. Так, например, яхтам Classic запретили использовать углепластиковый рангоут, устанавливать руль отдельно от киля и киль с крыльшками.

Некоторые удачные проекты 5.5m продолжили свою жизнь как самостоятельные классы-монотипы. Например, в 1961 г. на основе яхты «Vision», серебряного призера Олимпиады 1956 г., в Великобритании был спроектирован класс Daring. Эти яхты выпускались до 1992 г., и хотя их было построено всего 37 штук, практически все они гоняются по сей день. А яхта «Carina» дала жизнь сразу двум американским проектам: гоночной Columbia 5.5 и крейсерской Sabre с рубкой.

До 1968 г., когда 5.5m потерял олимпийский статус, на воду было спущено около 650 яхт. После этого флот пополнялся более скромными темпами: за всю 75-летнюю

историю класса построено около 800 лодок, из которых сохранилось примерно 450. В последнее время в мире строится в среднем один 5,5-метровик в год. Вероятная причина, ограничивающая развитие класса, — цена: новая яхта в полной комплектации обойдется примерно в 250 тыс. евро. Больше всего 5.5m (по 100 вымпелов) сейчас в Швейцарии и Германии. Гоняются на этих яхтах в Финляндии, Норвегии, Швеции, Дании, Франции, Нидерландах, Великобритании, Польше, Австрии, Италии, Греции, Австралии, США, на Багамских о-вах и в Канаде.

Подробнее остановлюсь на некоторых регатах и гончихках. Класс 5.5m входил в программу пяти Олимпиад. Успешнее всего на них выступали экипажи из Швеции (две золотые, одна серебряная и одна бронзовая медали) и США (два золота и две бронзы). Сегодня главное соревнование класса — чемпионат мира, который проходит ежегодно с 1961 г. и в последнее время собирает по 25–30, а то и под 40 яхт. Последний чемпионат был разыгран в августе–сентябре в Беноде (Франция): из 29 яхт девять соревновались в дивизионе Evolution и две — в Classic. Кстати, зачет Evolution выиграла «Chlika-Chlika» под новым именем «Chlika-Chlika-Chlika». Больше 25 лет она стояла заброшенной, а недавно ее восстановили.

Другая интересная регата — «Золотой кубок Скандинавии», основанный еще в 1919 г. Возможно, это одно из старейших ежегодных парусных состязаний. Правда, в первые годы своего существования кубок разыгрывался

в других классах яхт: сперва среди шхерных крейсеров 40 м², затем — в 6mR. «Шестерку» заменили на 5.5m в 1953 г. Любопытная особенность кубка: как и на Олимпиаде, каждая страна может быть представлена лишь одной яхтой.

В большинстве регат имеют право участвовать яхты всех годов постройки, но проводятся и отдельные кубки для дивизионов Classic и Evolution. Отдельно расскажу про кубок Эносимы — своеобразную «машину времени», переносящую гонщиков в 60-е гг. К участию в этой регате допускаются лишь яхты, соответствующие правилам класса тех лет; в гонках используются принятые тогда 10-минутная стартовая процедура и треугольная дистанция, а подсчет очков ведется по старой логарифмической системе, применявшейся до середины 60-х.

В 2012 г. 5.5m вошел в программу Vintage Yachting Games. Эта регата проводится в классах яхт, ранее бывших олимпийскими. На оз. Комо собралось 14 экипажей из семи стран, допускались только яхты дивизиона Classic.

Листая списки победителей и призеров крупных соревнований, можно встретить немало яхтсменов, известных своими выдающимися результатами в других классах. Так, трехкратный олимпийский чемпион в «Финне» и «Солинге» немец Йохан Шуман дважды выигрывал чемпионат мира в 5.5m, на который пересел после «Солинга». Становился чемпионом мира на 5,5-метровике и олимпийский чемпион в «Финне» поляк Матеуш Кушнирович. Известный американский медиамагнат Тед Тёрнер, которого любители парусного спорта в первую очередь знают как победителя Кубка «Америки» (1977), в 70-е гг. был победителем и неоднократным призером чемпионатов мира. Ну а самый успешный гонщик класса 5.5m норвежец Кристиан Нергаард в 1990–2020 гг. 11 раз становился чемпионом мира! Возраст не помеха: на последнем чемпионате мира Нергаард стал вторым, хотя сейчас ему уже за шестьдесят.

Назову еще два интересных имени: в 70-е гг. король Норвегии Улаф V на руле «Bingo II» дважды выигрывал бронзу чемпионата мира. Его сын Харальд (тогда еще кронпринц, а ныне король) в те же годы завоевал на чемпионатах мира две серебряные медали. Он два раза участвовал в Олимпиадах на 5.5m, но там выше 8-го места подняться не смог. И отец, и сын в разные годы были президентами Международной ассоциации класса 5.5m; сейчас Харальд V занимает пост ее почетного президента.



Завершу статью рассказом об истории 5.5m в нашей стране. В Советском Союзе постройка этих яхт началась в 50-е гг. Их изготовлением в основном занимались Ленинградская верфь ВЦСПС и Таллинская экспериментальная верфь спортивного судостроения. По некоторым сведениям, несколько экземпляров построили в Риге, Одессе, Ростове-на-Дону и на Лазаревской верфи под Сочи. За 15 лет советские верфи выпустили порядка сотни яхт. Для ведущих гонщиков покупались и импортные лодки. Авторами советских проектов были известные конструкторы и гонщики П. Бутте, В. Васильев, Т. Вейде, Н. Григорьев, Н. Ермаков, Б. Мирохин, М. Порцель, А. Тетсман, В. Чайкин... Но, пожалуй, лучшим оказался проект Анатолия Киселева, трудившегося на верфи ВЦСПС. Сборник «Катера и яхты» писал о Балтийской регате 1962 г. так: «На новых яхтах ленинградского конструктора А. П. Киселева, которые уже зарекомендовали себя с самой лучшей стороны в гонках на Черноморской регате (май 1962 г.), выступало несколько экипажей. Ленинградцы С. Малыгин, Л. Дмитриев и К. Бехтерев на этих яхтах легко уходили от остальных судов при лавировке».



Уместно вспомнить, что Киселеву принадлежал и весьма удачный проект национального класса «Л-6», по которому в 60–70-е гг. было построено около сотни яхт. Многие из них и сегодня в строю.

Сильнейшим среди советских рулевых 5.5m на протяжении всех 50-х и 60-х гг. был участник четырех Олимпиад Константин Александров из ЦСК ВМФ: он выиграл 12 из 16 чемпионатов СССР, проведенных в 1953–1968 гг. (еще два раза Александров становился чемпионом страны в других классах: «Л-3» и «Л-4»). Добивался он успеха и на международной арене: с первого чемпионата Европы, прошедшего в 1968 г. в Швейцарии, на Невшательском озере, экипаж Александрова привез серебро. На чемпионатах мира и Олимпийских играх его яхта призовых мест не занимала, но в 1962 г. Александров стал четвертым среди 23 участников чемпионата мира. Второй советский экипаж с рулевым Виктором Горловым занял на той регате 7-е (по другим данным, 9-е) место. И Александров, и Горлов гонялись на яхтах Киселева. Конструктор был так рад этому успеху, что организовал фуршет для строителей этих яхт и конструкторов, помогавших ему в работе, прямо на лужайке Центрального яхт-клуба.

После вывода из олимпийской программы 5.5m в нашей стране немедленно ликвидировали как класс. Соревнования больше не проводились, постройку новых яхт



прекратили, а существующие экземпляры либо списали и уничтожили, либо переделали в крейсерские яхты. «Катера и яхты» даже опубликовали пару проектов такой перестройки: «Пятерка» превращается в крейсер» — характерное название одной из статей, вышедшей в 1970 г.

Некоторые переделанные экземпляры сохранились, хотя самым молодым из них скоро исполнится 60 лет. В одном только Петербурге их без малого десяток; правда, на ходу сейчас только две. Капитан «Аризоны» Андрей Поляков рассказал, что подобрал эту яхту на помойке в 1996 г. Работы по ее восстановлению заняли семь лет, но начались не сразу и шли с перерывами, так что спустить «Аризону» на воду удалось только в 2018 г. С тех пор ее регулярно можно видеть на воде. В строю еще и «Эос», хотя в прошедшую навигацию он оставался на берегу. Остальные питерские 5,5-метровики либо брошены и медленно разрушаются, либо законсервированы, либо находятся на восстановлении. Например, в Кронштадте длительное время ремонтируется «Неман», построенный в 1962 г. в Ленинграде: кронштадтский гонщик В. Листопадов в 1965 г. занял на нем 2-е место на чемпионате СССР. Сохранившиеся экземпляры переделанных 5.5m можно встретить и в других городах России и постсоветского пространства.



Автор благодарит Михаила Каменского и Андрея Полякова за помощь в подготовке статьи.

Яхта «Дружба II». На руле К. Александров