

Особенности национального класса

12

МАРИЯ ШИРЯЕВА

Однажды мне на глаза попался небольшой швертбот с незнакомой эмблемой на парусе. Оказалось, это национальный британский класс, что и было отражено в его названии — National 12. Швертбот с интереснейшей историей, на примере которой можно наглядно проследить витки развития любительского парусного спорта в этой стране. Его массовости и популярности остается пока только завидовать — не так много классов яхт могут похвастаться таким прошлым.







История класса началась почти 80 лет назад. Еще в XIX веке парусный спорт был доступен только очень состоятельным людям. Причем развитие инженерной мысли и постоянное совершенствование технологий год от года делали его все дороже. И тогда в 1887 году Томас Миддлтон предложил использовать принцип one design. Эта идея позволяла не только приостановить «гонку вооружений» в парусном спорте, но и эффективно сравнивать и совершенствовать мастерство гонщиков. Этот год стал годом рождения первого типового класса яхт, получившего название Water Wag. Простенький 13-футовый швертбот с вооружением шлюп стал родоначальником нового направления не только в спорте, но и в отдыхе под парусом.

Идея стала расходиться по британским яхт-клубам и за пределы страны, появлялись новые проекты и новые классы. В те времена проектирование маломерного гоночного судна было новаторской задачей. Существовавшие технологии строительства для этого направления не годились. Нужен был свежий, нестандартный подход, который привнес Уффа Фокс, ставший знаковой фигурой в сфере яхтенного конструирования. Первый действительно популярный класс швертботов в Великобритании создал именно он, и класс этот назывался International 14. Это был еще один поворотный момент в нашей истории. Но новый и очень интересный класс International 14 для боль-

шинства британцев оказался дорогим и сложным. Тогда за дело взялась Королевская Яхтенная Ассоциация (RYA). Для увеличения массовости и популяризации парусного спорта требовалась простая и дешевая лодка, и в 1935 году RYA выпустила свод правил для нового класса. Другими словами, Ассоциация подготовила «королевский заказ» на разработку новой яхты. Правила состояли всего из пяти пунктов:

- корпус должен быть не более 12 футов в длину;
- корпус должен весить не менее 190 фунтов;
- обшивка должна быть клинкерной;
- площадь парусов должна быть не более 90 квадратных футов;
- стоимость должна составлять не более 45 фунтов стерлингов.



При поддержке журнала Yachting World конструктор Уффа Фокс спроектировал первый швертбот, соответствующий этим правилам. Существует легенда, будто изначально конструктор не хотел браться за эту работу, но его авторитет был столь велик, что яхтсмены стали буквально забрасывать его устными и письменными просьбами принять участие в проекте и в случае отказа обещали бойкотировать новый класс! После тридцатого письма тот сдался. Перед презентацией швертбота Уффа Фокс заявил: «Я вложил в этот проект все мои знания. Трудно создать что-то лучшее, и я сомневаюсь, что это когда-либо произойдет!» Чертежи были отпечатаны в марте 1936 года, за две недели было продано около двухсот комплектов, а к первому чемпионату класса в сентябре этого же года было построено уже 150 лодок!

National 12 продолжал развиваться, набирая обороты. Пик его популярности пришелся на 60–80-е годы прошлого столетия, но и сейчас ежегодное количество регат с участием этих яхт, пожалуй, больше числа регат, проводимых на территории нашей страны. Официальный календарь соревнований на 2014 год включает около 50 мероприятий. Что же позволяет поддерживать такую популярность лодке с почти восьмидесятилетней историей и без «олимпийского прошлого»?

Изначально в понятие one design вкладывалось несколько иное значение, нежели сегодня. Правила класса не были



такими жесткими, как у нынешних монотипов. Поэтому задуманный как монотип National 12 сейчас является так называемым «свободным» классом, но в Великобритании нет такого термина — там класс называют развивающимся, и, пожалуй, это более верное слово. Именно благодаря этой своей особенности National 12 ценится не только любителями ретро. С 1936 года было сконструировано более двух сотен модификаций швертбота, и на каждую время накладывало свой отпечаток. Все новые технологии и веяния в яхтенном дизайне тотчас применялись при создании швертбота. В развитии класса принимали участие известные яхтенные конструкторы, оттачивая здесь свое мастерство и реализуя самые смелые решения. Именно на этой лодке была впервые применена клееная клинкерная конструкция корпуса, именно здесь были опробованы паруса из синтетического волокна терилена.



Огромный вклад в развитие класса внес Джек Холт, в первую очередь известный в России как создатель класса «Кадет» и один из основателей ныне разделившейся компании Holt Allen. Он помог восстановить популярность National 12 после Второй мировой войны, создав удобный и недорогой «конструктор» из фанеры для самостоятельной сборки. Чарльз Кюррей, позже разработавший класс Firefly, в свое время входивший в олимпийскую программу, активно работал над швертботом. Многие годы Ян Проктор совершенствовал National 12. У нас он больше известен как автор книги «Плавание под парусом» и основатель производства металлического рангоута. Читателю наверняка приходилось слышать о мачтах «Проктор», так вот: именно в этом классе конструктор опробовал первую гибкую металлическую мачту. Сейчас класс продолжает совершенствоваться, за последние десятилетия здесь не раз отметились конструкторы Фил Мориссон и Джо Ричардс — одни из самых востребованных современных яхтенных конструкторов. Интересно, что каждой модификации традиционно

присваивается какое-то название, и оно может быть весьма причудливым, с оттенком британского юмора, например: Designer soap dish («Дизайнерская мыльница»), Baggy Trousers («Мешковатые штаны»), Bouncer («Вышибала») или Feeling Foolish («Чувствуя глупость»).

За 79 лет первые правила класса National 12, состоявшие всего из пяти пунктов, порядком изменились и сейчас уже занимают десяток страниц печатного текста. Вот некоторые основные особенности класса: National 12 — это швертбот-двойка с гротом и стакселем, при попутном ветре стаксель выносится на реек. Площадь грота приблизительно 10,4 кв. м, вес корпуса с рангоутом и швертом — 78 кг. Легкий, маневренный швертбот с достаточной площадью парусности развивает приличную скорость. Даже без спинакера полные курсы на National 12 не повод для экипажа достать бутерброды — лодка заставляет постоянно работать с весом и парусами, чутко отзываясь на каждое движение, и в свежий ветер легко выходит на глиссирование.

Несмотря на огромные различия между лодками разных модификаций, все они могут участвовать в соревнованиях. Для объективного подсчета результатов существует таблица с рекомендованным гандикапом. В некоторых соревнованиях участников делят на 3 группы по типам корпусов: Vintage boats, Admirals coppers и Double bottoms. В группе Vintage boats соревнуются лодки с клинкерной обшивкой корпуса. Admirals coppers — это лодки с однослойным корпусом (Are single floored boats), преимущественно до 1995 года постройки. Группу Double bottoms составляют лодки с самоотливным корпусом (впервые появились после 1996 года).

Сегодня корпус лодки может быть из дерева, фанеры, пластика, углеволокна — все зависит от ваших желаний и возможностей. Кому-то покажется, что при таком подходе результаты соревнований не могут быть объективны, но это не так: даже среди монотипов есть как новые быстрые лодки, так и потрепанные тихоходы. Зато гибкие правила позволяют даже любителю почувствовать себя конструктором и сделать швертбот по-настоящему «своим». И в нашей стране, и за рубежом еще не перевелись романтики, собирающие свою первую лодку у себя в гараже или на даче. Наличие подобного класса дает большой простор для деятельности в этом направлении. Ведь готовую лодку можно использовать не только для прогулок под парусом по выходным — она сде-



дает тебя частью большого и дружного сообщества, даст возможность получить свою порцию адреналина в одной из многочисленных регат и повышать свое мастерство, перенимая опыт других гонщиков. Класс особенно популярен для семейных выходов. Частенько в экипаже можно встретить супругов, родителей с детьми и даже дедушек или бабушек с внуками, что навряд ли возможно на супермодном глиссирующем скифе. Множество модификаций позволяют подобрать швертбот под различные экипажи и гоночные условия. Бывают более легкие и более сложные в управлении лодки. Одни хороши на полных курсах, другие не любят крутой волны...

Конечно, время берет свое, и даже такой яркий и исторически значимый класс постепенно сдает позиции. На рынке Великобритании представлено множество швертботов на любой вкус, и по численности флота «дедушка» National 12 далеко не лидер. В последние десять лет очередные модификации класса появляются все реже, и новые лодки строятся в незначительном количестве. Видя ситуацию изнутри, конструктор Джо Ричардс в 2009 году сделал подарок поклонникам класса, создав новый дизайн для National 12, который получил емкое название Dead Cat Bounce (дословно «Скачок дохлого кота»). Это словосочетание — жаргонный биржевой термин, обозначающий кратковременное незначительное увеличение котировок падающих акций. К сожалению, даже один из самых талантливых конструкторов не может сегодня вернуть National 12 былую популярность. Слишком много факторов играют против. Это не только высокая конкуренция на рынке, но и меняющиеся требования яхтсменов и их представления о парусном спорте. Огромная часть отрасли погрузилась в развитие экстремальной сферы яхтинга, отколовшись от любительских, размеренных соревнований и выходов под парусом и переманив на свою сторону свежие силы — самых активных, молодых и физически выносливых спортсменов. Человеческая природа обязывает нас искать новые и более сильные ощущения и открывать новые грани.

Тем не менее у National 12 неплохие перспективы. В Великобритании не принято «разбрасываться» лодками, поклонники класса бережно сохраняют и поддерживают его. Ассоциация National 12 работает при поддержке волонтеров, проделывает гигантскую работу: наполнению сайта класса могут позавидовать интернет-ресурсы большинства международных классов. По крупинке собирается информация о каждой лодке. Кстати, швертбот под номером один



постройки компании Uffa King сохранен и до сих пор пригоден для выходов на воду. Многочисленные регаты никому не дают скучать и стабильно собирают приличный флот в 20–30 и более лодок, а учитывая насыщенность гоночного календаря, о котором уже упоминалось, — это отличный показатель. В любой точке Великобритании доступны лодки для тест-драйва. Дружный коллектив владельцев National 12 радушно принимает новичков.



Фотографуи Mike in Kboro, N12 Association

