

Претендент

АЛЕКСЕЙ ДЕРЕВЯНКИН

ФОТОГРАФИИ CONTENDER WORLD CHAMPIONSHIP 2016 SANTA CRUZ CA

Года два с половиной назад я наткнулся на любопытное видео: на гоночной дистанции при свежем ветре соревновалось несколько незнакомых мне яхт. Это были швертботы, оборудованные трапецией для откренивания. При этом передо мной были яхты-«одиночки», для которых подобное конструкторское решение никак нельзя назвать типичным: рулевому управляться с трапецией непросто. Чем сложнее устроена яхта, тем больше мастерства и ловкости требуется от яхтсмена. Но ведь тем и интереснее, не правда ли? Так я познакомился с классом Contender.







История этой яхты оказалась не менее любопытной, чем ее технические особенности. Все началось больше полувека назад, в середине 60-х, когда IYRU (Международный союз парусного спорта, сейчас World Sailing) принял решение о замене швертбота-«одиночки» «Финн» в олимпийской программе на более современный класс. В качестве основных претензий назывались малая площадь парусности и чрезмерная зависимость результата от веса и физической силы гонщика. Кроме того, речь тогда шла не только об этом швертботе: начиная с 1972 г. IYRU запретил допускать к олимпийским регатам классы яхт, спроектированные более 20 лет назад. В соответствии с этим положением последней Олимпиадой для «Финна» должны были стать Игры 1968 г. в Мехико.

Забегая вперед, скажем, что вскоре взгляды руководства Парусного союза кардинально изменились: и про положение IYRU об обновлении олимпийских классов довольно быстро забыли, и парус «Финна» перестал казаться недостаточным для «одиночки» (да и сейчас, 50 лет спустя, едва ли язык повернется назвать его маленьким).

В 1964 г. прошел первый конкурс проектов, на который было представлено почти три десятка яхт. А в сентябре 1965 г. в английском городе Веймуте состоялась отборочная регата, в которой принял участие 21 швертбот. Чтобы позволить яхте нести больше парусов, чем у «Финна» (самый крупный из претендентов имел 12,5 кв. м), и дать возможность гонщикам среднего веса эффективно ее откровенить, во многих проектах были реализованы такие экзотические приспособления, как выдвижные сиденья и даже... уста-

новленные на борту скамейки, похожие на парковые или садовые! А знаменитый гонщик и конструктор Пауль Эльвстрём выступил на здоровенном швертботе с трапецией. Вообще-то вариант с трапецией не был предусмотрен условиями конкурса, и жюри допустило яхту к гонкам без энтузиазма, лишь поддавшись авторитету четырехкратного олимпийского чемпиона.



По итогам регаты судьи не смогли прийти к единому мнению и назначили новый отбор. И тут на сцену вышел герой нашего повествования: к следующей отборочной регате, которая состоялась во французском городе Ля Буле в 1967 г., молодой австралийский конструктор и яхтсмен Роберт Клайд Миллер построил швертбот, по примеру Эльвстрёма

оснадив его трапецией. Предполагаю, Миллер внимательно следил за ходом первой регаты и, вполне вероятно, оценил все достоинства трапеции на швертботе-«одиночке».

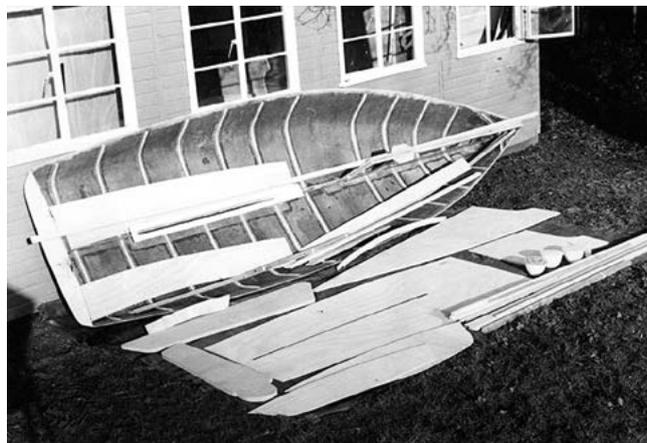
Что же представляла собой новая яхта? Формой корпуса она, пожалуй, больше всего напоминала «Летучий Голландец», но при этом была существенно меньше по размерам («одиночка» все-таки): длина составила 4,9 м, а ширина 1,4 м. Площадь парусности оказалась не намного больше финновской — 10,4 кв. м. Но вот деревянный корпус был заметно легче, чем у большинства претендентов, — всего 66,5 кг. И главная изюминка — трапеция! Такая конструкция требует от рулевого особой ловкости, подвижности и координации: при повороте в свежий ветер нужно не только быстро перейти на другой борт и перехватить румпель, но и успеть отработать с трапецией. Однако практика показала, что выбранное решение вполне жизнеспособно:



Прототип яхты совершенствовался Миллером после гонок в Ля Буле. Фото © D. Thomas Family

представлявший яхту в Ля Буле австралийский гонщик С. Рувес весьма ловко управлялся с ней (как, впрочем, и Эльвстрём в Веймуте двумя годами раньше).

Изначально Миллер назвал свое детище «Dorothy» — в честь жены. Но после окончания постройки возникла сложность: не было денег на перевозку яхты во Францию. На выручку пришла фирма-производитель парусных тканей, спонсировавшая доставку. В благодарность пришлось переименовать судно в «Contender» по названию нового типа парусной ткани, выпускавшегося компанией. Знаком нового класса (также Contender), не мудрствуя, выбрали флаг «С» Международного свода сигналов.



В конце 60-х – начале 70-х гг. Contender можно было заказать в виде комплекта для самостоятельной сборки. Фото © F. Gale / M. Baker

В Ля Буле Contender показал себя очень хорошо, но отборочная регата прошла по слабым ветрам, что не дало возможности всесторонне проверить гоночные качества яхт-претендентов. Поэтому жюри выбрало 9 из 23 наиболее перспективных, чтобы через год провести еще один отбор. В эту девятку попал и Contender.

Третий тур отборочного конкурса состоялся в 1968 г. в голландском городе Медемблике. Ветер был свежим. Contender, которому Миллер добавил еще немного парусности, доведя ее почти до 11 кв. м, был объявлен победителем конкурса. Но, к сожалению для новой яхты, лобби «финнистов» оказалось слишком мощным. В итоге правило о за-

мене олимпийских классов старше 20 лет было отменено, «Финн» остался в олимпийской программе, где пребывает до сих пор (правда, олимпийская история «Финна», похоже, все-таки подходит к концу: в ноябре World Sailing приняла решение о том, что Игры-2020 в Токио станут последними для ветерана Олимпиад). А за Contender остался статус международного класса, присвоенный ему IYRU в ноябре 1968 г., после гонок в Медемблике.

Неудача в олимпийском проекте не поставила крест на яхте: в конце 60-х началось серийное производство швертботов, в то время как большинство его соперников по отборочным регатам так и остались экспериментальными образцами. В 1970 г. в Англии, на острове Хейлинг, считающемся родиной виндсерфинга, прошел первый чемпионат мира в классе Contender. Развитие этого класса до первой половины 80-х гг. хорошо иллюстрируется числом участников чемпионатов мира: если в калифорнийском Пало-Алто в 1976 г. собралось 32 гонщика, то спустя год в Киле их было уже 49, а еще через три года на Хейлинг, повторно принявший чемпионат, прибыло 96 яхт. Чемпионат мира 1984 г. на озере Гарда впервые собрал более ста (114) выпелов.

В начале 90-х гг. на короткое время возобновились дискуссии о замене «Финна» в олимпийской программе. И снова старый швертбот отстоял свои позиции. К этому времени интенсивный рост класса Contender прекратился: размер флота и число участников на крупных соревнованиях более или менее стабилизировались. Правда, в последнее время количество вышедших на дистанцию чемпионата мира лодок сильно колеблется в зависимости от места его проведения: так, в 2012 г. в американском Сент-Питерсберге на гонки вышло всего 43 яхты, а через год на озере Гарда рекордные 182 выпела. Объясняется это тем, что сейчас большая часть спортсменов уровня чемпионата мира представляет Европу, поэтому регаты, проходящие в Америке или Австралии, менее популярны: все-таки класс не олимпийский.



Фото Тим Олин

Высочайшая квалификация Миллера-гонщика не вызывает сомнений: достаточно упомянуть, что в 1970 г. он стал бронзовым призером чемпионата мира в классе «Летучий Голландец». Боб Миллер удачно сочетал в себе талант спортсмена и инженера-конструктора: на его счету немало отличных проектов яхт. Построенная Беном Лексеном (этот псевдоним взял себе Миллер в середине 70-х гг.) яхта «Австралия II» с «крылатым» килем произвела настоящую революцию и позволила впервые за более чем столетнюю историю Кубка «Америки» отобрать его у американцев.

Талантливый конструктор скоропостижно скончался от сердечного приступа в 1988 г. в возрасте 52 лет.

За полувековую историю класса Contender было построено около 2500 яхт (в среднем по 50 в год). Сейчас темпы строительства несколько снизились, тем не менее ежегодно порядка 30 новых яхт, изготавливаемых в Австралии, Новой Зеландии, Великобритании, Италии, Германии и Франции, отправляются к своим хозяевам. Национальные ассоциации класса существуют почти в 20 странах. Сейчас Contender не тот, каким был 50 лет назад: давно уже разрешено изготовление стеклопластиковых корпусов, а в начале 2000-х были сняты ограничения на материал мачты и гика (до того им мог быть только алюминий). Многим гонщикам пришелся по вкусу новый углепластиковый рангоут. Contender даже по нынешним временам очень быстрая яхта: его портсмутский индекс гандикапа равен 970, в то время как у «Финна» он составляет 1053, а у «Лазера» — 1087. Это значит, что в часовой гонке равных рулевых Contender выигрывает у «Финна» без малого 5 минут, а у «Лазера» — почти 6,5.

Как видим, Contender живет и развивается. В чем же секрет его популярности? «Он делает взрослых людей моложе», — сказал когда-то семикратный чемпион мира в этом классе итальянский гонщик Андреа Бонетти. Сейчас ему 49 лет, и на последнем чемпионате мира он занял 3-е место среди 90 участников. Похоже, он прав... 

