



Гонка в Элизабет-Сити,
Северная Каролина. 1948 или 1949 г.

руса. За ней последовали другие, и в 1932 г. возникла национальная ассоциация нового класса, получившего название «Moth» («Мотылек»). Легенда гласит, что строители работали в столярной мастерской по ночам при свете старой лампы, вокруг которой кружился мотылек. Так родилось название. По другим версиям, название возникло от способности яхты «порхать» по волнам, а, может, причиной тому мотылек, случайно влипший в лак, которым покрыли построенную яхту...

В октябре 1933 г. американский яхтенный журнал «Rudder» опубликовал статью о «Мотылке». Прочитав ее, австралийцы рассудили, что «Moth» — куда более подходящее название, чем громоздкое «Инверлочский 11-футовый», и, недолго думая, переименовали свой класс. Благо, как мы уже сказали, две яхты были достаточно похожи.

В Европе в это время появился на свет... третий «Мотылек»! Сидней Четвертон взял американский вариант и адаптировал к британским условиям: нарастил мачту, уменьшил площадь паруса. Первый образец был построен в 1932 г. из красного дерева. «British Moth» получился тяжелым, но более устойчивым, чем его американский прародитель. Правда, он сильно уступал в популярности: к началу Второй мировой войны было построено почти полторы тысячи американских «Мотыльков» и только 32 британских.

В 1935 г. в США была создана международная ассоциация яхт класса «Moth»; в том же году провели первый чемпионат мира. После войны американские «Мотыльки» появились в Европе (британский и австралийский же культивировались только на родине). Правда, до 60-х гг. на мировой арене доминировали американские гонщики: лишь в 1960 г. чемпионат мира смог выиграть французский спортсмен Жак Форю. Как и австралийский «Мотылек», американский класс был свободным, что давало конструкторам большой простор для творчества. Так, в 1960 г. бельгиец Алоиз Роланд спроектировал в рамках правил класса яхту, которая вскоре оформилась в отдельный класс-монотип «Европа». В 1992–2004 гг. он входил в олимпийскую программу как женский швертбот-одиночка.

А что же австралийская разновидность класса? Яхта, в 1962 г. первой среди небольших яхт получившая в Австралии статус национального класса, была крупнее и не вписывалась в американские правила класса. И в 60-е гг. началась борьба за изменение правил, которое легализовало бы «австралийцев» и позволило объединить два класса. В итоге в 1971 г. были приняты новые правила, которым соответствовали и американский, и австралийский проект. Они разрешали некоторые технические новшества, такие, например, как «крылья» для открепивания, впервые замеченные на одной из швейцарских



«Мотыльки» вместе с другими яхтами на регате.
Флорида, конец 1930-х или 1940-х гг.



Лен Моррис
на «Флаттербае»

бурна, и следом были построены еще два однотипных суденышка: «Хупи» и «Флаттербай». Три яхты — это уже флот! Местом его базирования стал новый яхт-клуб в Инверлоч. Вскоре были разработаны и приняты правила нового, свободного, класса, получившего название «Инверлочский 11-футовый». Правила не задавали строгих характеристик корпуса и вооружения, а лишь устанавливали некоторые ограничения на них.

Почти одновременно с этим, в 1929 г., в американском городке Элизабет-Сити (штат Северная Каролина) Джоэл Ван Сант и Эрнест Сандерс построили из кипарисовика яхту «Джампин Джунипер». Она оказалась похожа на австралийские 11-футовики, но отличалась более короткой мачтой и несколько меньшей площадью па-

Алексей Деревянкин

У каждой яхты своя судьба, предугадать которую заранее невозможно. Могли ли американские яхтсмены Джоэл Ван Сант и Эрнест Сандерс, построившие в конце 20-х гг. небольшой деревянный швертбот «Мотылек», предположить, какая невероятная популярность ждет их детище? Справедливости ради скажем, что автором «Мотылька» в равной степени может считать себя и австралийский яхтсмен Лен Моррис. Правда, за прошедшие 90 лет «Мотылек» изменился настолько, что и Моррис, и Ван Сант с Сандерсом едва бы поверили, что современный быстроходный швертбот на подводных крыльях ведет свою родословную от их проектов. Но мы-то знаем...

В 1927 г. Лен Моррис оказался в командировке в США, где ему приглянулись популярные на американских озерах швертботы-скоу (о яхтах этого типа «Тарпон» писал в № 3/2018). На следующий год Моррис построил небольшой деревянный скоу длиной 3,4 м и назвал в честь жены — «Оливия». Швертбот хорошо проявил себя на испытаниях в заливе Андерсон близ Мель-



«Оливия»

Лети, «Мотылек»!



Чемпионат США в классе «Classic Moth».
Элизабет-Суми, 2019 г.

лодок. Изменилась и структура управления классом (большую роль в этом сыграл авторитетный британский гонщик, ветеран Второй мировой войны майор Тони Гибберт): отныне оно принадлежало не американцам, а партнерству равноправных национальных ассоциаций, направлявших своих представителей в центральный совет. В 1972 г. ИЯРУ (предшественник нынешней World Sailing) признал международную ассоциацию класса «Moth».

Пока одни яхтсмены решали организационные вопросы, а другие просто гонялись, третьи вытворяли самые невероятные вещи: в 1965 г. в проливе Мак-Мёрдо у берегов Антарктиды Стив Кокли достиг на «Мотыльке» широты 77°50'. Так далеко на юг еще не забиралось ни одно парусное судно. А вот еще необычный факт из биографии «Мотылька». Как известно, многие представители правящих династий успешно занимались яхтингом на самом высоком уровне. Норвежский король Олаф V и король Греции Константин II, будучи еще наследниками пре-

стола, даже побеждали на Олимпиадах. Оказывается, «свой» король был и у «Мотылька»: в середине 60-х правитель Таиланда Пхумипон Адульядет собственноручно построил несколько «Мотыльков», на одном из которых выступал в гонках почти 20 лет, а потом оставил свое хобби «под давлением королевских обязанностей».

К сожалению, после (а, быть может, и вследствие) описанных выше изменений Америка на какое-то время потеряла интерес к «Мотыльку»: в 80-е гг. класс интенсивнее всего развивался в Великобритании и Австралии. А США пошли своей дорогой: в конце 80-х американские яхтсмены нашли и восстановили несколько старых яхт 60-х гг. с вооружением, соответствующим старым правилам класса 1965 г., — тем, что действовали до объединения с австралийской разновидностью. Было решено развивать именно этот, «классический», вариант. В 1990 г. в США создали национальную ассоциацию «Classic Moth». Правила составили на основе правил 1965 г.: они дают конструкторам определенный простор для творчества, но все же ограничивают их так, чтобы яхты не получались слишком уж причудливыми. В частности, оговорена минимальная масса корпуса: 34 кг. Внутри «Classic Moth» существуют три дивизиона: «Винтаж» объединяет яхты, построенные до 1953 г.; «Gen 1» включает в основном яхты 1950–60-х гг. постройки, а к «Gen 2» относятся более современные проекты, отличающиеся от «Gen 1» меньшими весом и площадью смоченной



«Gen 1»



«Gen 2»



«Classic Moth» дивизиона «Vintage».
Яхта построена в конце 1940-х гг.



«British Moth»

поверхности. Результаты соревнований подводят как в общем зачете, так и отдельно в каждом из дивизионов. «Classic Moth» популярен не только в США, но и в Европе (прежде всего, во Франции).

Так «Мотыльков» снова стало три (не забыли про «British Moth»?). Тут-то и началось самое интересное. Классическая разновидность за 30 лет не слишком изменилась. А вот «International Moth» встал на подводные крылья! Первые опыты по применению крыльев на «Мотыльке», предпринятые австралийским гонщиком Фрэнком Рэйзином, относятся еще к 1972 г.: его яхта поднималась на крылья, но очень неуверенно вела себя даже при небольшом волнении. Британский яхтсмен Энди Патерсон в середине 90-х смог добиться более стабильного поведения яхты, но и его конструкция не годилась для успешного выступления в гонках. Бретту Бурвиллу использование наклонных крыльев, выступающих наружу относительно узкого корпуса, принесло победу на чемпионате мира 2001 г.; однако он был дисквалифицирован, так как его конструкцию сочли многокорпусной яхтой, что шло вразрез с правилами класса. В 1999 г. Иэн Уорд оснастил «Мотылек» осевыми плавниками: они крепились к нижним кромкам руля и шверта. Вопреки господствовавшему на тот момент мнению, такая конструкция оказалась вполне устойчивой. Через год Джон Илетт вместе со своим братом Гартом усовершенствовал крыльевую систему Уорда. Вскоре принадлежащая Джону компания «Фастакрафт» начала серийное производство и продажу крылатых «Мотыльков». А когда на чемпионате мира 2004 г. Рохан Вил выиграл на крылатой яхте все восемь гонок, оторвавшись в одной из них от второго места на 10 минут, всем стало окончательно ясно: за крыльями будущее. Вскоре появились другие фирмы, предлагающие «крылатые» «Мотыльки». Одну из наиболее известных, «Бладеридэр Интернейшнл», основал известный гонщик Эндрю Макдугалл. Кстати, перед началом серийного производства он потратил четыре месяца на расчет профиля крыльев.

Но подводные крылья — не единственное, что отличает «International Moth» образца 2020 г. от его прародителей. Первые «Мотыльки» представляли собой скоу с массой корпуса около 50 кг, а корпус современной яхты в пять раз легче. Известны ли еще подобные примеры в яхтостроении? Деревянные мачты заменили алюминиевыми, а те — карбоновыми. Хлопчатобумажные паруса уступили место дакроновым, а дакрон — ламинированному майлару. В общем, несмотря на солидный возраст, нынешний «International Moth» оказывается гораздо современнее многих более молодых классов. «Мотылек» с опытным легким рулевым выходит на крылья при ветре всего 5–6 узлов. Впрочем, вес гонщика не имеет решающего значения: таблица рекордов класса сообщает, что самый тяжелый экипаж, которому удалось выйти на крылья, весил... 150 кг — в 2007 г. Бора Гулари управлял яхтой вдвоем с подругой. Впечатлет и другой рекорд: в мае 2014 г. Нед Госс разогнал свой «Мотылек» до 36,5 узла — почти 70 км/ч! (Для сравнения: рекорд скорости, зафиксированный на «Лазере» в ноябре 2017 г., — «всего» 18,6 узла.) Конечно, управляться со столь



«Лоурайдер»



Чемпионат мира 2017 г. в классе «International Moth»

скоростной яхтой очень непросто, однако такая сложность лишь привлекает многих сильных гонщиков: некоторые рулевые «Мотыльков» раньше успешно выступали в Кубке «Америки», многие пришли из олимпийского паруса (прежде всего, из «Лазера»). Так, олимпийский чемпион Пекина Пол Гудисон трижды подряд завоевывал титул чемпиона мира на «Мотыльке» (2016–2018 гг.). В 2019 г. он не гонялся, и чемпионат выиграл Том Слингсби, победитель лондонской Олимпиады. А вот чемпион Олимпийских игр в Рио-де-Жанейро и чемпион мира 2019 г. в классе «Лазер» Том Бёртон сумел занять на ЧМ-2019 в классе «Moth» лишь 3-е место. Как видите, хоть класс и не олимпийский, конкуренция в нем очень серьезная! Кстати, сообщается, что одно время «Moth» был официальным тренировочным классом японской сборной по парусу: тренеры сочли, что хождение на такой яхте будет полезно для развития чувства равновесия. Уж не знаем, помог ли «Мотылек» японским гонщикам, но идея интересная!

Не все владельцы «Мотыльков» захотели оставить свои яхты и пересест на новые, с подводными крыльями. Инициативная группа британских гонщиков создала еще одну разновидность класса — «International Moth Lowrider». Она объединяет «International Moth» любых проектов с одним условием: на яхте не должно быть крыльев. В Великобритании проводятся отдельные соревнования среди «Лоурайдеров».

Расскажем поподробнее и про «British Moth». После перерыва, вызванного Второй мировой войной, класс продолжил развиваться. С 1947 г. стали проводиться чемпионаты Великобритании. К 1950 г. в стране было зарегистрировано уже более 150 яхт, а к 1960 г. — 400. Понемногу менялись правила класса, чтобы яхта сохраняла свою привлекательность на фоне появляющихся более современных классов. Однако конкурировать оказалось

трудно. В 80-е гг. начался кризис «British Moth»: остался всего один производитель этих яхт, а число участников национального чемпионата сократилось с пятидесяти до двадцати. Но класс не умер и даже на некоторое время вернул себе былую популярность. В 90-е началось строительство лодок из стеклопластика, хотя некоторые верфи производят деревянные «Мотыльки». Встречался и компромиссный вариант: пластиковый корпус с деревянной палубой. Появились современные ламинированные паруса. В общем, класс живет, хотя лучшие его годы все-таки позади. Крупнейшим флотом сейчас располагает яхт-клуб Medley Sailing Club (Оксфорд): почти 30 яхт, из которых 12 регулярно выходят на соревнования. Чемпионат Великобритании ежегодно собирает около 25 участников.

К сожалению, в нашей стране «Мотылек» пока не прижился. Еще в 1970 г. журнал «Катера и яхты» опубликовал статью об этом классе, снабдив ее теоретическим чертежом и рекомендациями для самостоятельной постройки. Возможно, по этим чертежам и были сделаны некоторые швертботы, но распространения в СССР «Moth» не получил. В 2015 г. была создана российская ассоциация класса «Moth», которую возглавил известный гонщик Георгий Шайдуко. В интервью, которое он дал Всероссийской федерации парусного спорта, были озвучены серьезные планы по развитию класса в России. К сожалению, они, похоже, остались на бумаге, хотя в последние несколько лет отдельные «Мотыльки» были замечены в Москве, Петербурге и других городах. А ведь в нашей стране наверняка нашлось бы немало гонщиков, способных освоиться с этой непростой лодкой. (Может быть, проблема в цене? В США новый «Moth» стоит почти 12 000 долларов — Прим. ред.) Хочется надеяться, что мы все же увидим когда-нибудь «Мотыльки» на дистанциях российских соревнований.

