



ТЕМПЕСТ

Алексей Деревянкин

В ноябре 1961 г. комитет по политике и организации классов IYRU (предшественник World Sailing) объявил о необходимости разработать новую двухместную гоночную килевую яхту-монокласс со спинакером.

Предполагалось провести конкурс проектов, чтобы предложить лучшую яхту на замену олимпийскому классу «Звездный» на Игры-1968. Поначалу комитет не сформулировал никаких конкретных требований к характеристикам, оборудованию и дизайну, ограничившись заявлением о том, что это должна быть яхта «современной концепции», и не уточнив, что именно имеется в виду. Известный гонщик и яхтенный журналист Джек Найтс остроумно обыграл эту неопределенность в заглавии своей статьи для журнала *Yachts & Yachting*, вышедшей в сентябре 1962 г.: публикация называлась «Мы хотим сидеть в ней или на ней?».

В 1963 г. IYRU опубликовал более точные требования к конкурсным проектам: были зафиксированы длина яхты, максимальный вес, площадь парусности. Яхта должна была иметь спинакер и трапецию. В декабре 1964 г. известный британский конструктор Ян Проктор взялся за дело. Работа в основном была завершена в феврале следующего года, а в марте началось строительство яхты, названной «Темпест» (с англ. — буря). В мае 1965 г. прошли отборочные соревнования представленных на конкурс килевых «двоек». «Темпест» блестяще показал себя, выиграв восемь из девяти гонок (с одной пришлось сойти из-за поломки руля). Яхта, ведомая опытным экипажем в составе Клиффа Норбери и Джона Окли, была быстра, удобна в управлении и настолько легко выходила на глиссирование, что это стало сюрпризом даже для самого конструктора.

«Темпест», выступавший на этих соревнованиях, был фанерным. Однако серийное производство предполагалось наладить из стеклопластика, ведь Проктор был известен как пионер внедрения этого материала: еще за 10 лет до «Темпеста» он спроектировал швертбот *Kestrel* — одну из первых в мире стеклопластиковых яхт, предназначенных для серийного строительства. Это





Ян Проктор (в середине) в окружении Клиффа Норбери (слева) и Джона Окли после победы в отборочной регате 1965 г.

обстоятельство заставило членов отборочного комитета задуматься. Пластиковый «Темпест» будет тяжелее деревянного. Будет ли он столь же хорош? Чтобы развеять сомнения, организовали еще одну гонку, перед стартом которой в кокпит яхты загрузили два 20-килограммовых мешка с песком. Лишний груз не помешал «Темпесту» вновь оказаться первым. Боб Бавьер, член отборочного комитета IYRU, позже писал: «Я не думал, что возможно построить яхту, сочетающую в себе легкость и динамичность швертбота со стабильностью и остойчивостью

килевой яхты. «Темпест» доказал, что я ошибался. Он сочетает в себе лучшие качества швертботов и килевых яхт и представляет собой настоящий прорыв с точки зрения дизайна... по правде говоря, мы влюбились в «Темпест»: новая яхта вызвала у членов комитета полный восторг. Наше решение было единодушным. Я полагаю, что яхтсмены получили прекрасную яхту».

Бавьеру вторил Дэйв Маккомб, известный гонщик и историк кораблестроения, одно время бывший председателем международной ассоциации класса. Он посвятил «Темпесту» книгу Sandbag, название которой («Мешок с песком») отсылало к той истории на отборочных гонках. В предисловии он так охарактеризовал свои первые впечатления от нового класса: «Никогда до того я не видел яхту-монотип, столь успешно сочетающую в себе изящество и мощь». Маккомб отметил такие ее качества, как скорость, маневренность, остойчивость, мореходность, прочность, удобство снаряжения и транспортировки (яхта имела выдвижные киль и руль, что было крайне удобно при ремонте или перевозке на трейлере; это решение Проктор уже использовал на своем более раннем



Основные характеристики яхты класса «Темпест»

- Длина наибольшая 6,70 м
- Ширина наибольшая 1,97 м
- Осадка 1,10 м
- Водоизмещение 480 кг
- Площадь парусов (грот + стаксель) 22,91 кв. м
- Спинакер 20,9 кв. м (по старым правилам)



Валентин Манкин и Виталий Дырдыра на борту «Темпеста»

проекте Peregrine в 1961 г.). Важным свойством он посчитал и универсальность в подборе экипажа: «Темпест», вне зависимости от силы ветра, давал шансы на победу и тяжелым, и легким гонщикам. Восхищение Маккомба вызвал также тот факт, что яхтой можно управлять в одиночку, при этом даже выходя на трапецию. Отдельно он отметил плоское дно кокпита, которое, по его словам, «превращало управление лодкой в мечту: никаких синяков!». Любопытно, что хотя сам Проктор, по-видимому, даже не предвидел подобного применения, «Темпест» допускал переоборудование для крейсерства: на яхте удавалось разместить два спальных места, камбузную плиту, рундуки для хранения вещей и продуктов... В книге описано путешествие на такой яхте.

По итогам отборочных гонок IYRU присвоил новому классу международный статус. Отдала должное Проктору и Ассоциация яхтенных журналистов, удостоив его звания «Яхтсмен года» (тот редкий случай, когда награда была вручена яхтсмену не за спортивные или организационные достижения, а именно как конструктору). Двумя годами позже Проктор получил от Королевского общества искусств, промышленности и торговли титул Королевского промышленного дизайнера. Об успешности проекта говорит и тот факт, что практически сразу более 60 судостроительных компаний из разных стран подали заявки на лицензию. Уже в 1966 г. состоялся первый чемпионат Европы (кстати, победил тогда Кейт Масто, основатель бренда парусной одежды Musto), а на будущий год и чемпионат мира (его выиграл Клифф Норбери, управлявший «Темпестом» на регате претендентов).

Казалось бы, после такого впечатляющего старта вопрос с олимпийским статусом «Темпеста» просто не мог не решиться положительно. Но на какое-то время IYRU словно бы забыл о существовании этой яхты. Только в ноябре 1969 г. было принято долгожданное решение о вводе «Темпеста» в олимпийскую программу: новый класс был призван заменить ветерана Олимпиад класс «Звездный». Замена велась постепенно: в 1972 г. на Играх в Мюнхене (парусные гонки проходили в Киле) выступали оба класса, а уже в 1976 г. — только «Темпест». Любопытно, что «Темпест», хотя и безоговорочно победил в конкурсе 1965 г., не был единственным претендентом



на место в олимпийской программе: новые веяния привели к тому, что в 1969 г. выбор стоял между ним и тремя швертботами: «505», «470» и Fireball.

Главным энтузиастом нового класса в нашей стране стал олимпийский чемпион «Мехико-68» Валентин Манкин. Вместе с Владимиром Витюковым он начал осваивать первый в СССР «Темпест». Новое давалось непросто, ведь у «Финна», с которого перешли гонщики, не было ни спинакера, ни трапеции, ни стоячего такелажа... Валентин Григорьевич вспоминал: «В те дни взрывы хохота сопровождали каждое наше появление у новой яхты. Смеялись матросы с «Летучих голландцев», смеялись рулевые с больших яхт: у нас постоянно что-то оказывалось лишним, болтались какие-то «ненужные» снасти. Мы осваивали «Темпест» на ощупь, с трудом разбираясь в такелаже, проводках».

Подготовка шла непросто, в предолимпийском цикле Манкин дважды менял шкотового.

«К концу второго сезона «Темпест», можно сказать, перестал быть для меня загадкой. Каждая снасть, каждый сантиметр корпуса, все три паруса — все изучено. И не только на своей лодке. Пожалуй, я не пропустил ни одного чужого «Темпеста», чтобы не сфотографировать его, не разобраться, чем он отличается от других».

Работа принесла свои плоды: в 1972 г. Валентин Манкин и Виталий Дырдыра выиграла дебютную для «Темпеста» олимпийскую регату. А год спустя Манкин и его новый (уже четвертый!) шкотовый Владислав Акименко впервые среди советских яхтсменов завоевали титул чемпионов мира. Символично, что произошло это в Неаполе — там же, где тринадцатью годами раньше Тимир Пинегин и Федор Шутков стали первыми в нашей стране олимпийскими чемпионами по парусному спорту...

На Олимпиаде 1976 г. в Монреале Манкин и Акименко поднялись на вторую ступень пьедестала, уступив шведскому экипажу Альбрехтссон/Ханссон.

Казалось бы, класс ждало прекрасное будущее. Но в конце 1976 г. «Темпест» неожиданно исключили из программы Олимпиад, вновь заменив его на «Звездный». Что же случилось? Об этом можно только догадываться. К сожалению, процедура определения программ Олимпийских игр в парусном спорте никогда не отличалась понятными правилами и прозрачностью, и примеров тому можно привести массу. Не многое изменилось и в наши дни.

Как бы то ни было, «Темпест» лишился олимпийского статуса, после чего стал терять популярность. С 1980 г. перестали организовывать чемпионаты Европы; отменили даже запланированный чемпионат мира 1981 г. в Ньюпорте. Ушел «Темпест» и с гоночных дистанций СССР: даже в лучшие годы количество выступавших на нем экипажей не превышало пяти со всей страны.



А как только класс покинул олимпийскую программу, его немедленно вычеркнули и из календаря всесоюзных регат. Валентин Манкин ушел на «Звездный», остальные гонщики разошлись по разным классам. По-видимому, в нашей стране сохранилась единственная яхта этого класса: «Темпест» Манкина установлен на вечную стоянку в клубе ЦСК ВМФ, том, за который выступал прославленный яхтсмен.

Однако «Темпест», как и многие другие классы яхт, когда-то бывшие олимпийскими, не умер. Меняются правила, строят новые яхты (хотя их давно уже производит всего одна верфь — немецкая «Мадер»), проходят соревнования. До пандемии коронавируса ежегодный чемпионат мира собирал около 40 вымпелов, но и в 2021 г. на старт вышло 27 яхт. Сейчас «Темпест» наиболее популярен в Европе, в первую очередь — в Германии (с 1982 г. немецкие гонщики выиграла 31 чемпионат мира из 39) и Швейцарии, несколько меньше — в Австрии, Франции и на родине — в Великобритании. Небольшой флот сохраняется и в США (в частности, на ходу есть две лодки 1967 и 1970 гг. постройки), хотя американские гонщики редко появляются на международных соревнованиях и давно уже не задают там тон. В 2012 г. «Темпест» входил в программу Vintage Yachting Games, прошедших на итальянском озере Комо. Эта регата проводится в классах яхт, бывших в разное время олимпийскими.

Можно ли назвать судьбу «Темпеста» счастливой? С одной стороны, внезапный уход из олимпийской

программы сильно и совершенно незаслуженно ударил по его популярности. Одна из статей, посвященных 50-летию класса, так и называлась: «Лучшая килевая яхта, на которой вы никогда не ходили». С другой стороны, «Темпест» все же имел олимпийский статус, а многие прекрасные проекты так его и не удостоились. Одно можно сказать точно: яхта действительно опередила свое время и получилась очень удачной. Возможно, это лучший из всех проектов Яна Проктора. Что помогло ему добиться такого успеха? Предоставим слово самому конструктору: «Проектирование «Темпеста» я бы даже не назвал работой — для меня это было скорее огромным удовольствием. Я очень хотел спроектировать эту яхту и увидеть ее под парусами: в ней я видел идеальную машину, которая позволила бы экипажу продемонстрировать все лучшие навыки современного парусного спорта».

Два обстоятельства отличали работу над «Темпестом» от остальных моих проектов. Во-первых, все яхты, которые я создавал до того, были сделаны на заказ. А в работу над «Темпестом» я включился по собственной инициативе и мог не связывать себя никакими требованиями и ограничениями, кроме основных параметров, заданных IYRU: длиной и площадью парусности. Во-вторых, конкурс IYRU собрал конструкторов со всего мира, и участие в нем само по себе представляло большой интерес...»

Проктор умер в 1992 г. Лучшим памятником этому выдающемуся конструктору служат его замечательные яхты, среди которых одно из самых почетных мест занимает «Темпест».

