



## Пять-ноль-пять

Швертбот-двойка «505», спроектированный в 1953–54 гг., видимо, один из лучших, созданных в этот период.

Сразу после появления этой лодки оказалось, что она весьма востребована, а удачный с точки зрения технологии изготовления проект позволял быстро выпускать большие серии корпусов. Яхта показывала прекрасную скорость в самых разных погодных условиях и быстро заняла заметное место в мире гонок на швертботах. Даже в наше время, когда количество классов все время растет, а новые проекты создаются с использованием новейших технологий, репутация класса «505» остается высокой, и заказы на новые яхты не иссякают.

Идея заключалась в создании быстроходной яхты, но в то же время было важно, чтобы на ней могли ходить яхтсмены самого разного уровня подготовки. В отличие от многих современных швертботов, для того чтобы достичь высокой скорости на «505», не требуется высокое мастерство и многолетняя подготовка экипажа. Высокое парусное вооружение

достаточно большой площади позволяет яхте развивать хорошую скорость даже в слабый ветер, а при скорости ветра 10 узлов она уже выходит на глиссирование. Сейчас уже никого не удивит швертботами,



глиссирующими и на лавировке, но в 50-е гг. это было сенсацией. При тяжелой погоде «505» остается вполне мореходным и управляемым.

Яхта задумывалась как монотип, и в ее конструкции за прошедшие 70 лет мало что изменилось. Швертбот спроектировал Джон Вестел по заказу французской ассоциации швертботов Saunetop. Заказчиков впечатлила 18-футовая яхта Вестела «Коронет», которая в 1953 г. участвовала в отборе

**Пауль Эльвстрём и «505»**  
Четырехкратный олимпийский чемпион Пауль Эльвстрём в 1957 и 1958 гг. выигрывал чемпионат мира в классе «505». «Это действительно мой любимый класс. Я гонялся на самых разных швертботах и килевых яхтах, но должен сказать, что ни одна лодка не может сравниться с «505»».

нового швертбота-двойки для Олимпийских игр. Хотя в итоге «Коронет» проиграл, и олимпийским классом стал «Летучий голландец», Джона Вестела попросили немного переработать проект, понравившийся французам.

В том же году прототип Saunetop 505 был готов. Он был чуть короче, легче «Коронета», и имел несколько меньшую парусность. Результаты испытаний оказались настолько впечатляющими, что уже в 1955 г. был зарегистрирован новый класс гоночных швертботов «505», признанный IYRU (сейчас — World Sailing).

505-е строились весьма прогрессивным для того времени методом горячей формовки, разработанным за несколько лет до этого английской компанией Fairey Marine. На этом же производстве первоначально изготавливались корпуса «505» для Франции, а довооружались уже на месте. Вскоре комплектные швертботы в Англии стал делать Джек Чиппендейл и выпускал их до начала 1960-х гг., пока деревянные швертботы не вытеснили стеклопластиковые.

Годы идут, но «505» не становится менее популярным в мире. Всего в регистре Ассоциации числится почти

### Основные размеры:

Длина 5,05 м

Длина по ватерлинии 4,40 м

Ширина 1,90 м

Осадка:

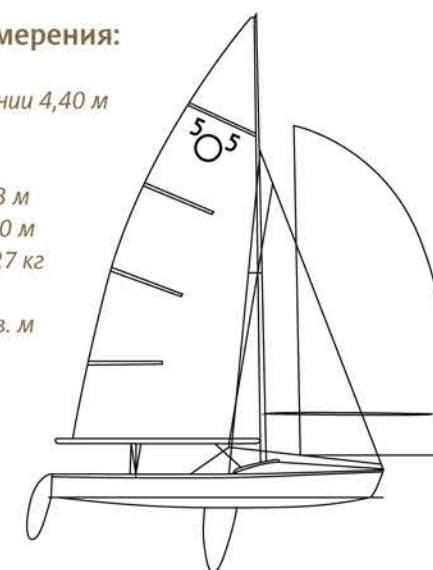
без шверта 0,23 м

со швертом 1,70 м

Водоизмещение 127 кг

Площадь

парусности 16,2 кв. м



10 000 лодок из 20 стран. Наиболее востребован класс в Австралии, Германии, Франции, Великобритании и США. С 1956 г. регулярно проводились чемпионаты мира, прерванные в 2020 г. пресловутым коронавирусом.

Возможно, одна из проблем, ограничивающих рост числа «505», — высокая цена. Лучшие швертботы, как утверждают гонщики, комплектует английская фирма Pinnell & Vax, и стоимость новой лодки приближается к 18000 фунтов стерлингов. Правда, на вторичном рынке Англии такую яхту можно купить и за 500 фунтов.

