

ТЫ ТЕПЕРЬ НЕ СОЛНЦЕ, А СКОРЕЙ ЛУНА

Алексей Деревянкин

В конце 1930-х гг. в американском городе Уотербери, штат Коннектикут, жили два друга: Александр Брайан и Кортландт (Бад) Хейнигер. Они трудились плотниками: строили небольшие деревянные дома, потом взялись за сооружение буеров. Однажды даже сделали планёр, но он не полетел. Мастерить из дерева им нравилось: Хейнигер вспоминал, что лучшим рождественским подарком, который он когда-либо получал в детстве, были 10 фунтов гвоздей.

В годы Второй мировой войны друзей призвали на военную службу, а когда они вернулись, выяснилось, что сарай, в котором хранились их буера, сгорел. Но была и хорошая новость: за погибшее здание и имущество полагалась неплохая страховка. Получив выплату, Брайан и Хейнигер решили основать свой бизнес. Компаньоны арендовали чердак над складом лесоматериалов и снова занялись плотницким делом, изготавливая на заказ мебель, буера, гребные лодки... Фирму они назвали Alcott — по первым буквам своих имен.

В 1947 г. к ним обратился представитель местного отделения Красного Креста с просьбой изготовить небольшую доску, примерно как для серфинга, которая служила бы для спасения утопающих. Брайан и Хейнигер сделали чертеж, однако заказчик отказался от проекта: стоимость изготовления показалась ему слишком высокой. Выкидывать чертежи было жалко, и друзьям пришлось в голову

сделать на их основе небольшую прогулочную яхту. Они построили доску, добавили к ней руль, шверт и поставили парус от каноэ. Получившийся швертбот, названный Sailfish (рыба-парусник), смотрелся необычно. Во-первых, его корпус был очень узким, меньше метра в ширину, с абсолютно плоской палубой, благодаря чему за яхтой вскоре закрепилось прозвище «гладильная доска»; кстати, первый вариант названия — Sailboard (парусная доска). Но, в отличие от появившейся позже доски для виндсерфинга, предполагалось, что яхтсмен будет управлять Sailfish сидя.

Второй особенностью, отличавшей Sailfish от швертботов того времени, стало латинское вооружение: верхняя шкаторина треугольного паруса крепилась к наклонному рейку, который за середину подвешивался к топу мачты. Рангоут изготавливался из ели, парус — из хлопка. Вскоре появился Super Sailfish с увеличенным корпусом и выросшей с шести до семи квадратных метров площадью паруса.

За первый год друзья продали около 100 экземпляров своей яхты. Дальше дело пошло живее благодаря двум счастливым случаям. В 1948 г. Брайан и Хейнигер представили Sailfish на Нью-Йоркском национальном бот-шоу, где их швертбот получил место рядом с роскошной 57-футовой яхтой фирмы Wheeler. Такое контрастное соседство привлекло внимание яхтсменов и прессы, сделав Sailfish неплохую рекламу. А на будущий год кто-то из друзей то ли Брайана, то ли Хейнигера (по прошествии лет они уже и сами не помнили) пригласил свою знакомую покататься на Sailfish. Девушке, оказавшейся сотрудницей редакции журнала Life, прогулка очень понравилась. И вскоре в издании вышла статья, в которой Sailfish был назван «самой мокрой и спортивной яхтой». После публикации фирму буквально завалили заказами: Брайан и Хейнигер и мечтать не могли о таком развитии событий. Александр вспоминал: «Когда мы с Бадом начинали, у нас не было никаких конкретных бизнес-целей. Мы просто искали занятие, которое приносило бы нам удовольствие».

Послевоенные годы стали благоприятным временем для развития парусного спорта: начинался новый виток прерванного войной увлечения техникой и скоростью, который подогревался наступившим экономическим бумом, особенно в США. Ну а конкретно Sailfish привлекал любителей яхтенных прогулок своей доступной ценой (меньше \$ 200, что в пересчете на современные

деньги эквивалентно \$ 2000), удобством использования (яхту можно было спустить на воду прямо с пляжа) и перевозки: корпус, который весил 45 кг, два-три человека без труда грузили на прицеп или крышу автомобиля. По всем этим характеристикам конкурентов у Sailfish не было.

В 1951–1952 гг. по просьбе жены Брайана Эйлин, опытной яхтсменки, сотрудник Alcott Карл Мейнелт начертил новый корпус с кокпитом. Дело в том, что Эйлин ждала ребенка, и сидеть на доске, вытянув ноги вперед, в ее положении было не очень удобно. Парус площадью 7 кв. м взяли от Super Sailfish. Новую яхту назвали Sunfish (дословно — «рыба-солнце», но любопытно, что в русском языке этот житель океанов зовется луной-рыбой). «Лодка показалась мне какой-то толстой, круглой, как рыба-солнце», — объяснял позже Хейнигер. Так же легко и быстро, по его словам, родилась и эмблема класса. «Я нарисовал пятицентовую монету и добавил плавники, хвост и глаз. Знаете, мы ни над чем особо долго не думали». Новый швертбот был крупнее и тяжелее, чем Sailfish: он весил немногим больше 60 кг.

Sailfish и Sunfish выпускались параллельно. Швертботы изготавливали из фанеры. Можно было купить готовый корпус или комплект для самостоятельной сборки — тогда подобное практиковалось и во многих других классах яхт. С 1959–1960 гг. Alcott перешла на изготовление стеклопластиковых корпусов, хотя производство



фанерных комплектов продолжалось до конца 60-х. Брайан впоследствии признавался, что переход на пластик огорчил его. «Все изменилось. Приятные ароматы опилок, стружки и дерева, стоявшие в цеху, сменил запах вонючего клея. Конечно, переход на стекловолокно привел наше предприятие к процветанию. Но радость ушла».

Мачта стала алюминиевой, паруса — синтетическими; вскоре на смену одноцветным парусам пришли полосатые, в которых чередовались полотнища белого и какого-нибудь яркого цвета: синего, красного, желтого, зеленого. Позже вошли в моду пестрые паруса из трех-четырех и даже большего числа цветов. По-немногу вводились и другие изменения: например, в 1971 г. на Sunfish появилось окошко в парусе, на будущий год — сливной эжектор в кокпите. В 1985 г. ассоциация класса разрешила использовать откровенные ремни. Самым консервативным оборудованием оставались плавники и румпель, которые изготавливали из дерева вплоть до 1990–2000-х гг., когда оно наконец уступило место стеклопластику и алюминию.

В 60–70-е гг. появилось несколько интересных модификаций Sunfish. Первой из них в 1964 г. стал катмаран Catfish с большим (10 кв. м) бермудским парусом. Было построено около полутора тысяч таких яхт.

С 1971 по 1983 г. выпускался Minifish с уменьшенным корпусом и парусом. Были и варианты с бермудским вооружением: большой, Super Sunfish (1974–1984 гг.), и маленький, Minifish II. Размеры и пропорции их парусов примерно соответствовали «Лазеру» и «Лазеру-радиалу».

Вплоть до 1975-го или даже 1980 г. продолжали строить и Sailfish. А вот Sunfish, который в 1984 г. получил статус международного класса, производится и по сей день. Сведения об общем количестве сильно разнятся: нередко можно встретить упоминания о том, что за все время было выпущено 500, 750 тыс. или даже миллион экземпляров этой яхты, хотя более достоверна оценка 300–350 тыс. Но и это — огромная цифра, ведь больше, чем швертботов Sunfish, было спущено на воду только «Оптимистов» (около 400 тыс.) и, возможно, американских швертботов Snark (около 500 тыс., хотя это суммарно по всем моделям линейки).

Sailfish и Sunfish не раз служили источниками вдохновения для яхтенных конструкторов, подсказывая

им похожие решения. Так, в 1956 г. в Австралии спроектировали швертбот-скоу без кокпита, тоже назвав его Sailfish. Благо он не только обводами, но и размерениями был похож на свой американский прототип, хотя и оснащался бермудским парусом. Весьма напоминала Sunfish и британская яхточка Piccolo. Возможно, и идея оснастить латинским парусом упомянутый выше Snark пришла его конструкторам при взгляде на Sunfish.

За семьдесят с лишним лет производитель Sunfish неоднократно менялся. Первый раз это произошло в 1969 г., когда Брайан и Хейнигер продали свой бизнес компании AMF; сначала они консультировали новых владельцев, но через два-три года отошли от дел. Под крылом AMF дела у Sunfish продолжали идти успешно: в год в среднем выпускалось 10 тыс. новых яхт, а в начале 80-х дилерская сеть в США и других странах насчитывала 700 точек продажи. Потом Sunfish выпускали другие фирмы, включая известную Laser Performance (LP). В 2017 г. конфликт между LP и Международной ассоциацией класса Sunfish (ISCA) привел к разрыву их отношений. Сегодня LP уже не делает Sunfish (и даже называется иначе — Performance Sailcraft), но ассоциация класса потеряла право на торговую марку Sunfish и была вынуждена переименовать яхту. Сейчас швертбот под разными названиями строят две компании: Zim Sailing, одобренная ассоциацией класса, — под именем ISCA; и SERO Innovation — под исходным названием Sunfish. Примечательно, что несколько лет спустя похожая история, также с участием LP, приключилась с другим очень известным швертботом — Laser.



Основные размерения швертбота Sunfish:

Длина 4,19 м

Ширина 1,24 м

Площадь паруса 7,00 кв. м

Вес 54 кг

Заслуга Sunfish и его конструкторов в том, что этот недорогой массовый швертбот изменил представление Америки о том, что такое яхта, сделав прогулки под парусом более доступными и популярными. Джим Ронсхаген, вице-президент AMF по маркетингу, объяснял: «Хождение под парусом всегда было уделом обеспеченных людей, но благодаря Sunfish это представление ушло в прошлое». Известность Sunfish была такова, что в 1968 г. о. Монтсеррат в Британской Вест-Индии посвя-

тил ему марку достоинством пять центов; два года спустя на Багамских о-вах выпустили 12-центовую марку с Sunfish. Когда в 1977 г. журнал Fortune составил список из 25 современных товаров с самым совершенным дизайном, Sunfish оказался в нем наравне с автомобилем Porsche 911 и кроссовками Adidas. Под парусом Sailfish и Sunfish бывали замечены такие известные всему миру персоны, как Джон Кеннеди и Пол Маккартни.



Брайан испытывает прототип Sunfish



Sunfish (слева) и Sailfish 1950-х гг. выпуска

Долгое время Sunfish рассматривали исключительно как прогулочный швертбот: соревнования в этом классе не проводились. Однако, несмотря на свою «пляжную» репутацию, яхта обладает неплохими ходовыми качествами. Пусть она и уступает в скорости тому же «Лазеру» при практически равной с ним площади паруса и массе (корпус современного Sunfish весит 54 кг), но тем не менее легко всходит на волну и, благодаря почти плоскому, с небольшой V-образностью, днищу с острыми скулами хорошо глиссирует, а латинский парус достаточно эффективен, особенно на полных курсах. С начала 60-х гг. стали проводиться гонки на Sunfish. Многие экземпляры по-прежнему приобретались в качестве прогулочных яхт, однако яхтсмены понемногу начали пересматривать отношение к Sunfish как к несерьезной пляжной игрушке. На этой яхте нередко гонялись опытные яхтсмены, до того уже добивавшиеся высоких результатов в других классах. Так, первым чемпионом мира на Sunfish стал Гарри Хойт, на тот момент — бронзовый призер чемпионата мира на «Снайпе» и участник Олимпийских игр 1968 г. в классе «Финн». А олимпийский чемпион Афин-2004 в классе «470» Пол Форстер четыре года спустя стал чемпионом мира в Sunfish. На Sunfish учился парусному мастерству будущий чемпион мира в «Звездном» и трехкратный победитель Кубка «Америки» Дэннис Коннер.

Чемпионат мира 2024 г., г. Хум (Техас, США)



В 1963 г. прошел первый чемпионат Северной Америки, а с 1970 г. проводятся чемпионаты мира. Уже первый из них, в Назарете, на Виргинских о-вах, собрал 56 яхт. В конце 70-х число участников нередко переваливало за сотню, а рекорд был установлен в 1996 г. в Бока-Чике (Доминиканская Республика): 111 выпелов. За полвека гонки на Sunfish не утратили своей привлекательности: так, чемпионаты мира 2023 и 2024 гг. собирали ровно по 100 яхт. Их могло быть и больше, если бы не квоты, ограничивающие число участников от каждой страны. Интересно отметить, что раньше участникам чемпионатов мира предоставлялись совершенно одинаковые новые яхты подобно тому, как это сейчас делается на Олимпийских играх в классе ILCA.

С 1999 г. гонки на Sunfish входят в программу Панамериканских игр; ну а перечислить все национальные и местные регаты, в которых участвует этот класс, невозможно. Среди них встречаются очень необычные. Так, например, в свое время трехдневная маршрутная гонка по реке Коннектикут от Хартфорда до Эссекса с дистанцией около 70 км собирала порядка 100 яхт.

Сегодня Sunfish распространен примерно в 20 странах Северной, Центральной и Южной Америки; за пределами Нового Света на этой яхте ходят только в Италии и Нидерландах. В 1980-е гг. огромный флот из 300 яхт был в Саудовской Аравии, на берегах Персидского

залива и Красного моря, но, видимо, это в прошлом: сейчас саудовская федерация парусного спорта не упоминает Sunfish в числе классов, культивируемых в стране. Отдельные экземпляры Sunfish бывали замечены в Испании, Великобритании и даже России. История появления класса в нашей стране заслуживает отдельного рассказа: Laser Performance «в нагрузку» вручила один экземпляр этого швертбота своему российскому дилеру — компании «Фордевинд-Регата». Летом 2008 г. Sunfish протестировали в акватории Речного яхт-клуба в Санкт-Петербурге, а меньше чем через год нашелся и покупатель: приобрела яхту гражданка США, работавшая в Москве и желавшая иметь швертбот, напоминавший ей детство. В районе 2014–2015 гг. единственный

русский Sunfish еще выходил на воду, но дальнейшие его следы теряются.

В 1995 г. класс Sunfish был одним из первых включен в Американский зал славы парусных яхт, а в 2021 г. и его создателей ввели в Зал славы парусного спорта. Ни Брайана, ни Хейнигера давно нет в живых. Но они были бы рады узнать, что Sunfish и в свои 75 лет не собирается сходить с дистанций.



Автор благодарит Олега Коваленко за помощь в подготовке статьи.

Испытания швертбота Sunfish на р. Малая Невка, 2006 г.

