

Польские долгожители

Игорь Митрофанов

Фотографии Татьяны Пелевиной

«Конрад 25» не торопится уходить на пенсию, хотя на нем выросло не одно поколение яхтсменов.

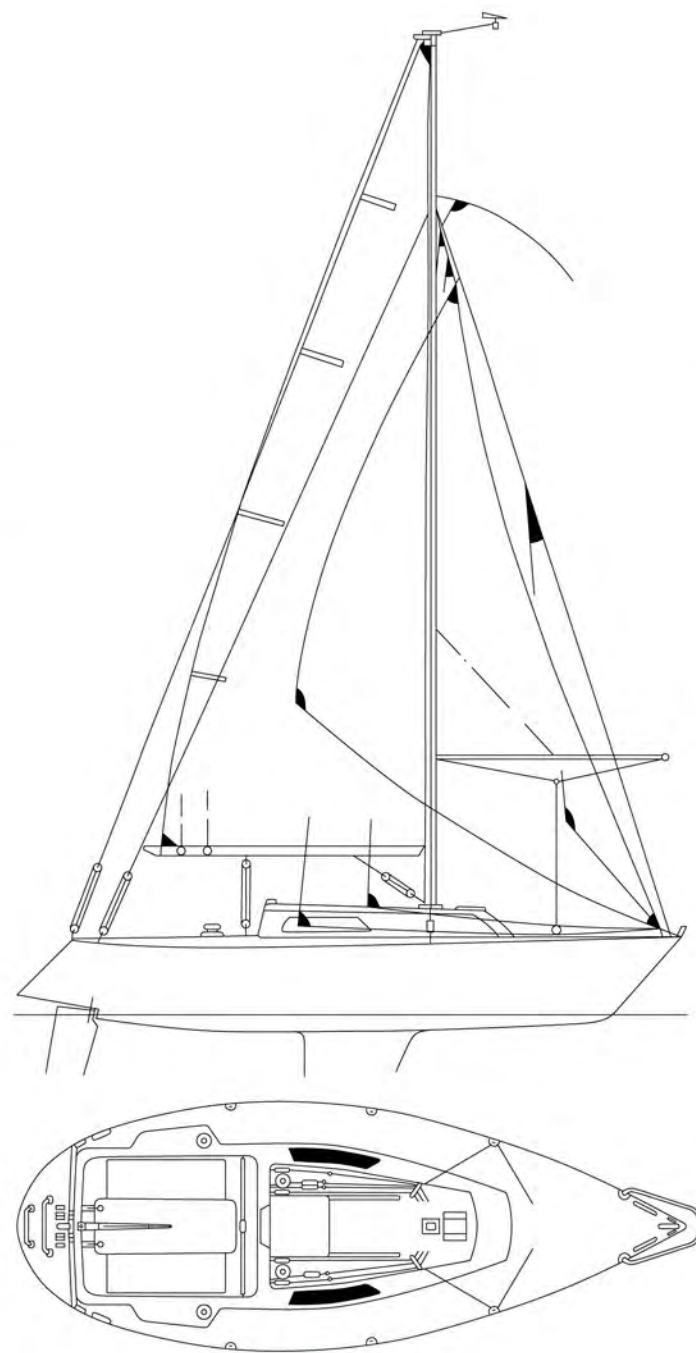
Яхты этого проекта продолжают успешно участвовать в гонках и многодневных переходах, составляя основу российского флота «четвертьтонников» — самого массового крейсерского класса в России.

Как к нам приехал «Конрад 25»

Парусные лодки в СССР долгое время были большой редкостью. И никто не знает, как могло сложиться будущее яхтинга в нашей стране, если бы не воля случая. 70-е и 80-е гг. стали временем обновления для совет-

ских яхт-клубов. Тогда в нашу страну хлынул целый поток польских яхт, которые сразу покорили спортсменов современными материалами и хорошо продуманным дизайном. В разработке этих проектов нередко принимали участие самые талантливые конструкторы того времени. «Конрад 25» (также известен как «Конрад 760») — творение американского дизайнера Дугласа Петерсона, чьи яхты обмерной формулы IOR показывали отличные результаты на гонках по всему миру. Одним из самых успешных проектов этого конструктора был «четвертьтонник» «Петерсон 25», впервые построенный





Яхта типа «Конрад 25 РТ»

в США в 1973 г. А потом патент на производство этой лодки купила польская верфь имени Джозефа Конрада, благодаря которой в 1979 г. достижения американского яхтостроения стали доступны в СССР.



Дуглас Блэр Петерсон. Создатель «Конрада» с начала своей карьеры прослыл новатором. Он не стал следовать традиционным подходам к дизайну яхт, а использовал принципиально новые, иногда

немного угловатые обводы.

Первым проектом Дугласа стал 34-футовый «однотонник» «Ганбар», который сразу же оказался в центре внимания яхтенного сообщества: благодаря смелым дизайнерским решениям новая лодка опередила конкурентов в своем классе за счет меньшего водоизмещения, хорошей управляемости и превосходных ходовых качеств.

Вскоре последовали и другие успешные проекты. Яхты, разрабатываемые Петерсоном, восемь раз побеждали в чемпионатах мира и регулярно занимали первые места в регатах, проводившихся по правилам обмера IOR. Но главными достижениями конструктора стали две лодки знаменитого Кубка «Америки». В 1992 г. яхта «America» отстояла Кубок для США, а в 1995 г. уже новозеландский «Black Magic» сумел огорчить американцев.

Благодаря стараниям польской экспортной компании «Навимор» и советской государственной программе по развитию спорта «Конрады 25» быстро разошлись по всей стране. Всего было поставлено 220 яхт, так что вскоре без них уже невозможно было представить акватории: на них гонялись и на студенческих регатах, и на серьезных многодневных соревнованиях. Еще бы, ведь благодаря удачной конструкции «Конрад 25Р» отлично зарекомендовал себя и на коротких, и на маршрутных гонках.



Яхты класса «Конрад 25» в яхт-клубе «Семь футов» (Владивосток)



Жесткая борьба на Горьковском водохранилище

Универсальная яхта

Одна из главных причин быстрого роста популярности «Конрадов 25» — сочетание хороших гоночных качеств и неплохой мореходности. Маневренность этих яхт позволяет вести интересную тактическую борьбу на короткой дистанции, на гоночных модификациях имеется возможность настройки парусного вооружения для разнообразных условий, что, конечно, повышает интерес к этому проекту.



Сергей Прокопенко, капитан: ««Конрады» сейчас незаслуженно забыты. Однако это очень хорошие лодки — мореходные, быстрые и относительно комфортабельные, легко управляются даже в одиночку».

Конечно, необходимость травить и набивать бакштаги при поворотах добавляет работы экипажу, но зато такой тип вооружения «Конрадов 25» (модификаций «Р»

и «РТ») расширяет возможности настройки. Гоночные качества сочетаются здесь с неплохой обитаемостью. В яхте, особенно в модификациях «РТ» и «Т», достаточно просторно, чтобы переночевать на стоянке или восстановить силы между вахтами. Это ценная возможность во время долгой офшорной гонки, когда даже самый опытный и техничный экипаж может проиграть из-за усталости и нехватки сна.

Классовые вопросы

Наряду с регатной модификацией (ее признак — буква «Р» в названии), «Конрады» поставлялись в СССР в двух версиях с улучшенной обитаемостью. «Конрад 25Т» («туристический») отличался упрощенным топовым вооружением и увеличенной рубкой, ради которой пришлось пожертвовать размером и удобством кокпита. Компромиссным вариантом, сочетающим в себе повышенный комфорт с гоночными качествами, был «Конрад 25РТ»

(«регатно-туристический»). В этой модификации на корпус версии «Т» ставили мачту «Р» с дробным вооружением, которая придавала лодке неплохие ходовые характеристики. В руках опытного экипажа более тяжелые «РТ» в свежий ветер зачастую не только не проигрывают «регатным» лодкам, но и одерживают победы.

В любой модификации «Конрады 25» не являются монотипами. Например, в зависимости от серии у них могли различаться плавниковые кили, мачты, толщина палубы и весовые характеристики. К тому же каждый экипаж дорабатывал свою лодку, иногда внося в ее конструкцию существенные изменения. Поэтому (а также ради большей массовости соревнований) «Конрады 25» обычно участвуют в регатах с гандикапом наравне с другими представителями класса «четвертьтонников», а часто и яхт иных проектов похожего размера.

Однако у каждого правила есть исключения. Так получилось, что в Приморском крае флот «Конрадов 25» насчитывает целых 57 лодок — больше, чем в любом другом российском регионе. Во Владивостоке для яхт-клуба «Семь футов» были приобретены и отремонтированы по одинаковому проекту порядка тридцати «Конрадов 25Р». Там их решили выделить в самостоятельный класс со своими правилами. В частности, ежегодно проводится отдельный чемпионат России — Кубок залива Петра Великого, куда съезжается много экипажей из других регионов.

Школа чемпионов

В 80-е гг. «четвертьтонники» (а значит, в первую очередь, лодки «Конрад 25») были классом номер один для тех, кто хотел заниматься крейсерским парусным спортом. Они были намного мобильнее и проще в обслуживании, чем «полутонники», поэтому на «Конрадах» выросли целые поколения советских, а потом и российских яхтсменов.



Андрей Маслов, руководитель Спортсудорегистра ВФПС:
«Конрад 25» стал культовой лодкой в СССР, а затем и в России. Именно на базе их флота в СССР начали формироваться спортивные команды на каютных яхтах. И именно после появления этой лодки советский человек увидел спортивный потенциал «крейсеров»».

В Москве обычно все начиналось с небольших местных соревнований, на которых новички получали шанс попробовать свои силы. Если им удавалось вписаться в экипаж и они активно участвовали в обслуживании лодки, наступал следующий этап — освоение премудростей парусного спорта под руководством более опытных членов команды.

А потом появлялась возможность попасть на более сложные и интересные гонки. Особенно важным событием были всесоюзные соревнования — Онежская регата, на которую многие экипажи из разных городов шли своим ходом либо привозили яхты на грузовиках и теплоходах. Кстати, самым массовым проектом на этой престижной гонке неизменно оставался «Конрад 25».



Максим Гершков, президент Ассоциации флота «четвертьтонников»:
«Я познакомился с классом «четвертьтонников» и «Конрадом 25Р», когда учился в МАИ. Тогда меня взяли в экипаж «Гулона» — яхты, выступавшей за наш институт. Я почти ничего не умел, кроме работы на открене, но мне очень понравилась участвовать в гонках. Особенно вдохновлял удивительный сплав опыта и компетентности старших товарищей с задором студентов-новичков, которым все было в диковинку».

Члены экипажа не только тренировались и участвовали в гонках, но и должны были ремонтировать лодку. Это касалось и переделок «под себя», и более масштабных работ — от ремонта и покраски корпуса до замены фальшкиля.



Непрерывная оптимизация разных элементов конструкции помогала улучшать характеристики лодки, оставаясь при этом в границах класса. Такой перфекционизм мог заметно увеличить шансы на победу в очередной гонке, а заодно способствовал «взрослению» и повышению мастерства экипажа.

Так «Конрады 25» и другие «четвертьтонники» помогали формировать в нашей стране культуру крейсерского яхтинга, став базой для обмена опытом и подготовки будущих спортсменов. И сейчас, несмотря на свой возраст, лодки продолжают выполнять свою миссию.



ВЗГЛЯД КАПИТАНА

Хожу на «Гепарде» больше 20 лет и, конечно, люблю свою яхту. Но должен заметить, что офшорные регаты и «четвертьтонники» — понятия несовместимые: можно говорить лишь о прибрежных гонках и гонках на внутренних водоемах — чтобы вести яхту с максимальной скоростью, требуется работа всего экипажа, так как лодку надо постоянно откренивать в свежий ветер. Уход даже одного члена экипажа с борта ощутимо снижает скорость, так что о полноценном отдыхе между вахтами можно забыть. Как-то довелось участвовать в штормовой гонке до Медвежьегорска на Онежской регате, которая для нас длилась почти сутки. Устроили один перекус, причем во время приготовления пищи и ее подачи один человек (самый легкий) находился внутри лодки, — минус 0,5 узла хода. Как мы узнали после финиша, некоторые экипажи не позволили себе даже чая. Так что 100-мильная гонка — это предел, после которого нужен день отдыха.

Говоря же о массовом появлении яхт «Конрад 25» в СССР, нельзя не вспомнить о роли Анатолия Николаевича Кондакова в этой истории. Парусный спорт в 70–80-е достиг в нашей стране наивысшего развития: практически на любой более или менее крупной акватории были свои яхт-клубы, парусные секции при водных станциях, клубы юных моряков, в составе которых занимались и парусом. Но крейсерские гонки традиционно проводились в приморских городах: Ленинграде, Таллине, Риге. Для развития же крейсерского спорта на внутренних водоемах требовались яхты четверть- и полутонного класса, которых было очень мало. Анатолий Николаевич, в прошлом сильный гонщик на «Летучем Голландце», стал чиновником в Спорткомитете СССР, вхожим в «высокие кабинеты». Будучи заинтересованным в массовости крейсерского спорта, он сумел обосновать закупку большого количества «четвертьтонников» для создания условий подготовки спортсменов-олимпийцев в классе «Солинг». Понятно, что это не сильно помогло олимпийскому движению, но привело к расцвету паруса как такового.

Александр Калиниченко, капитан яхты «Гепард» («Конрад 25РТ»)

Немного о перспективах

В 1990 г. в нашу страну приехал последний польский «Конрад 25». Но в России у этого проекта до сих пор немало поклонников, а «четвертьтонники» сохраняют звание самого массового крейсерского класса, участвуя во множестве регат: в Подмосковье и Санкт-Петербурге, в Ленинградской области, на Онежском озере и Дальнем Востоке, в Поволжье и Краснодарском крае. Сейчас в Спортсудорегистре ВФПС состоят на учете 148 «Конрадов 25», и это только зарегистрированные лодки! В Новороссийске группа энтузиастов восстанавливает их флот, а в Севастополе с 2015 г. проходит новая ежегодная регата «Дружба».

Максим Гершков:

«Понятно, что «четвертьтонники» — ретро-класс, поэтому не стоит ожидать взрывного роста его популярности. Но класс очень интересный, и это не только мое мнение. По проекту «Конрад 25» до сих пор строятся новые лодки, а старые каждый год приводятся в порядок, дорабатываются и выходят на дистанцию. Класс живет активной, насыщенной жизнью — и на воде, и на берегу».

Несмотря на появление новых глиссирующих лодок, в наши дни «Конрад 25Р» все еще привлекает многих любителей парусного спорта развитой системой настройки, низкой стоимостью обслуживания, срав-



нительно небольшими габаритами и относительной простотой транспортировки. К тому же лодки этого проекта в несколько раз дешевле современных аналогов. «Конрады 25» интересуют не только ветеранов, которые продолжают на них ходить, просто потому что привыкли. На них учатся и делают первые шаги в парусном спорте десятки новичков, как и много лет назад. А преемственность поколений всегда была одной из важнейших основ яхтенной культуры.

