



# СВЕРЕ ОЛСЕН + ЯН ЛИНГЕ = СОЛИНГ

Алексей Дервянкин



Команда Яна Линге на чемпионате Европы, 1968 г.

Периодом больших перемен в парусном спорте стали 1960-е гг., и это объяснимо. Развитие технологий и начало массового производства новых материалов: пластмассы, стекловолокна, синтетики — вынуждало идти в ногу со временем. И в 1961 г. были анонсированы планы Международного союза парусных гонок (IYRU, ныне — WS, World Sailing) по реформированию олимпийской программы. Планировалось заменить более современными килевые яхты всех классов, в частности самые крупные из них — яхты-«тройки» 5.5m (хотя этот класс был вообще-то вполне современным — он появился в 1949 г., всего на год-два раньше швертботов «Финн» и «Летучий Голландец», входящих в программу олимпийских регат) и «Дракон».

В середине 1963 г. комитет по политике классов IYRU сформулировал общие требования, которым должна была удовлетворять новая олимпийская «тройка»: предполагалось, что это будет не экстремальная конструкция, а полноценная яхта, способная совершать плавания на открытой воде и представляющая разумный компромисс между скоростью и мореходностью. Поскольку речь шла о яхте для сравнительно коротких гонок, она должна была иметь открытый кокпит (в крайнем случае небольшую полурубку). Обязательными были встроенные баки плавучести, обеспечивающие непотопляемость. Также

оговаривались максимальные значения длины, осадки, водоизмещения и площади парусов.

В ноябре 1963 г. на ежегодном совещании IYRU развернулась дискуссия вокруг требований к новому проекту. Ее инициатором стал дипломированный инженер-кораблестроитель, один из членов комитета килевых яхт молодой норвежский конструктор Ян Линге. Ему, в частности, принадлежал успешный проект патрульного катера Tjeld (было построено более 40 таких катеров, половина которых ушла на экспорт в ФРГ, США и Грецию). Во второй половине 50-х гг. Линге основал собственное конструкторское бюро, занимающееся постройкой яхт и моторных лодок. Названия его проектов, как правило, заканчивались на «линг»: «Брислинг», «Меклинг», «Смилинг»...

На совещании Линге отстаивал яхту поменьше и подешевле, чем 5.5m и «Дракон». Идея «уменьшить» 5.5m пришла ему в голову еще в конце 50-х гг., когда он проектировал «пятерку» для своего товарища Финна Фернера, собиравшегося на Олимпийские игры в Неаполь. Линге пришел к выводу, что яхта поменьше с коротким килем и отдельным рулем будет быстрой и мореходной.

В ходе дискуссии большинство членов комитета не поддержали конструктора и высказались за крупную лодку, примерно как 5.5m, только монотип. Но Линге не сдался. Когда в начале 1965 г. IYRU наконец объявил

конкурс проектов, он построил на верфи Свере Олсена деревянный прототип, в котором реализовал все свои идеи. Поэкспериментировав с размещением руля, киля и положением мачты, Линге остался удовлетворен результатами работы. И зимой 1965–66 гг. они с Олсеном построили первые пять лодок из стеклопластика. Новый класс получил название «Солинг». Его составили из инициалов Олсена и традиционного для проектов Линге окончания. А эмблемой класса стала лигатура, вобравшая в себя очертания букв «O» и «L».

В сентябре 1966 г. в Киле (ФРГ) состоялась отборочная регата, в которой приняли участие семь яхт. «Солинг», которым управлял уже упоминавшийся Финн Фернер (Линге был одним из шкотовых), был на метр короче конкурентов, весил всего тонну (против 1,6–1,7 т у остальных яхт) и нес на четверть меньше парусов. Лучше всех показала себя яхта «Шиллала» Скипа Этчеллса, выигравшая восемь гонок из одиннадцати. В оставшихся трех гонках впереди был «Конкэрор» Бриттона Чанса — младшего. Но и «Солинг» смотрелся неплохо: несмотря на то что он был заметно меньше всех соперников, ему дважды удалось прийти вторым и дважды — третьим. Особенно хорош он был на полных курсах, в том числе благодаря большому спинакеру. Строго говоря, идеи, заложенные в проекты Этчеллса и Линге, были очень близки, но, как говорится, «размер имеет значение»!

По итогам регаты назначенный IYRU отборочный комитет рекомендовал две яхты: «Шиллала» и «Солинг», — не отдав какой-либо из них предпочтения. Комитет по политике классов поддержал эту рекомендацию. Дело оставалось за постоянным комитетом IYRU. Тот уже был близок к тому, чтобы утвердить выбор, когда один из членов комитета заметил: регата проходила в основном по свежим ветрам, что не дало возможности всесторонне оценить достоинства претендентов. Вслед за этим вспомнили, что «Шиллала» была построена из дерева. Так



Медаль, выпущенная к Олимпийским играм 1980 г.



#### Технические характеристики яхты «Солинг»:

Длина корпуса 8,20 м  
Ширина корпуса 1,90 м  
Осадка 1,34 м  
Водоизмещение 1035 кг  
Площадь парусности 24,45 кв. м  
Площадь спинакера 35–45 кв. м  
Экипаж 3 чел.

будет ли она столь же быстра, когда ее сделают из стеклопластика? Разгорелась дискуссия, по итогам которой постоянный комитет не смог принять никакого решения, и на 1967 г. был назначен следующий раунд испытаний.

Линге не терял времени даром, продолжая строительство «Солингов» на верфи Олсена; к концу лета 1967 г. было спущено на воду уже более 50 яхт. Помимо Норвегии, «Солинги» начали распространяться в Дании (в том числе благодаря инициативе Пауля Эльвстрёма, по достоинству оценившего новую яхту) и Швеции. Уже летом 1967 г. Королевский датский яхт-клуб провел первые международные гонки, в которых стартовали 17 яхт из этих трех стран.

Вторая отборочная регата прошла в августе 1967 г. в западногерманском Травемюнде. Участвовали девять яхт. В их числе были «Дракон» и 5.5m, выступавшие в качестве своеобразных эталонов скорости. И опять быстрее всех были «Шиллала» (выигравшая 10 гонок из 13) и «Конкэрор». 5.5m могла конкурировать с новыми яхтами только в самый слабый ветер, а «Дракону» и вовсе ни разу не удалось уйти с последнего места.



Фото Игоря Федорова



Экипаж Александра Чучелова — победитель чемпионата СССР, 1975 г.

Экипаж Бориса Будникова на Олимпийских играх, 1980 г.



Чемпионат Ленинграда, 1975 г.

«Солинг» Тимира Пинегина

«Солинг», которым управлял Пер Спиллинг (Линге и Олсен были шкотовыми), держался в середине флота; однако вердикт отборочной комиссии оказался в его пользу. Помимо неплохих гоночных качеств «Солинга», свою роль сыграли и его сравнительно небольшие размеры, из-за которых яхта оказывалась удобнее при перевозке и в полтора раза дешевле конкурентов в производстве. Комиссия рассудила, что медленнее «Солинг» потому, что он меньше. Решение у многих вызвало удивление: зачем тогда вообще было проводить отборочные соревнования? Впрочем, это было не первое и далеко не последнее «удивительное» решение IYRU и его преемников.

На ежегодном совещании IYRU в ноябре 1967 г. «Солинг» получил международный статус. На будущий год его выбрали олимпийским классом вместо 5.5m. Гонщикам новый класс понравился, а верфи охотно осваивали производство яхт. В апреле 1970 г. в мире насчитывалось уже 1200 зарегистрированных «Солингов». Их флот быстро рос в большинстве стран Европы, США, Канаде, Аргентине, Бразилии, ЮАР, Японии и Австралии. Определились и верфи, строящие лучшие яхты. Начиная с 1967 г. наибольшим успехом у яхтсменов пользовались «Солинги» Билла Эббота из Канады. Спрос был так велик, что в один из годов он сделал более 300 штук! Второе-третье



места делили датские фирмы «Борессен» и «Эльвстрём». Около 90% всех зарегистрированных «Солингов» изготовлено этими тремя производителями.

Сделаю отступление и коротко расскажу о дальнейшей судьбе «Шиллала». Хотя она и не стала олимпийским классом, проект Этчеллса не пропал даром: переименованная в «Этчеллс», эта яхта снискала популярность у яхтсменов многих стран, включая США, Канаду, Австралию, Великобританию, Италию и др. За всю историю класса, которая продолжается и поныне, было построено более тысячи яхт, ежегодно проводятся многочисленные регаты. В чемпионате мира этого года в Майами приняли участие 62 «Этчеллса».

В 1968 г. состоялся первый чемпионат Европы (25 участников). Его выиграл Спиллинг, который годом раньше управлял «Солингом» на отборочной регате. С 1969 г. стали проводиться чемпионаты мира. Первое же мировое первенство собрало внушительный флот — 87 яхт! Победил Пауль Эльвстрём, для которого «Солинг» стал уже седьмым (но не последним) классом, принесшим ему победу на мировых первенствах: до того он

становился чемпионом мира в классах «505», «Финн», «Снайп», «Летучий Голландец», 5.5m и «Звездный».

В СССР первые, импортные, «Солинги» появились в 1970 г. Вскоре Таллинская экспериментальная верфь спортивного судостроения освоила выпуск нелегальной копии «Солинга», получившей название «22»; яхты для ведущих гонщиков по-прежнему приобретали за рубежом. Следует отметить, что с получением отечественного изделия у его экипажа начинался период большого ремонта и переделок. Ходить на советском аналоге без подготовительных работ было попросту опасно. Ванты вырывало вместе с вант-путенсами, а после укрепления палубы мачта начинала разрушать подкрепляющий ее пиллерс. В общем, это был хороший объект приложения творческих усилий для умельцев. Кроме того, яхта комплектовалась деревянной мачтой, участвовать в гонках с которой не имело смысла хотя бы из-за ее веса и характеристик изгиба. Самые сильные гонщики, которым не достался «Эбботт», получали и переделывали импортные алюминиевые мачты от массово списываемых в связи с исключением из олимпийской

Победители Всесоюзных соревнований в классе «Солинг» Ааре Кёэп, Александр Зыбин и Николай Поляков, Сочи, 1983 г.



Балтийская регата, 1975 г.

программы яхт класса «Дракон». Другие всеми правдами и неправдами добывали профили от отечественных мачт катамарана и превращали их в солинговские, проявляя чудеса изобретательности. Отдельной головоломкой было изготовление радиусного погона для «автоматического» стакселя, которым класс «22» не комплектовался. Впрочем, в то время с Кулибиными в нашей стране все было в порядке! К Олимпийским играм 1980 г. было освоено производство достойного качества лицензионных швертботов «470» и «Финн» в Таллине, но «Солингам» повезло меньше. Полный список необходимых переделок и доработок яхт «22» включал не один десяток пунктов. Недаром у советских яхтсменов за копией «Солинга» закрепилось грустное название «22 несчастья».

Поначалу в СССР «Солинг» выглядел экзотикой: чемпионаты 1970 и 1971 гг. собрали всего по два экипажа, вследствие чего звание чемпиона не присуждалось из-за отсутствия кворума. Собственно, откуда было взяться кворуму, если не было яхт... Однако всего через год-два

ситуация заметно изменилась. «Солинги» закупались за рубежом, «22» строились серийно. В новый класс пришло много сильных гонщиков. Во-первых, после исключения в конце 1972 г. «Дракона» из олимпийской программы многим яхтсменам просто, как говорится, деваться было некуда; во-вторых, «Солинг» не требовал столь серьезной физической подготовки, как «Финн», «Летучий Голландец» или «Звездник». Это давало возможность относительно возрастным гонщикам продлить свою карьеру. Ростислав Новодерёжкин, пришедший как раз с «Летучего Голландца», вспоминал: «На «Солингах» тогда собралась очень приличная компания — полтора десятка чемпионов СССР разных лет: Пинегин, Хабаров, Чучелов, Анисимов... Так что борьба шла нешуточная».

Тимир Пинегин, олимпийский чемпион Рима-60, стал рулевым самого первого советского «Солинга»: он осваивал новый класс вместе с Валентином Замотайкиным и Раисом Галимовым под руководством Константина Мельгунова. В 1971 г. экипаж Пинегина занял 2-е место



Чемпионат мира, 2015 г.

на чемпионате Европы, проиграв только Эльвстрёму. А вот на Олимпиаде в Киле он выступил не очень удачно, оказавшись на 7-й строчке таблицы. В следующих поколениях советских и российских гонщиков наиболее сильными рулевыми, выступавшими на «Солинге», были Борис Будников и Георгий Шайдуко. Оба гонщика становились серебряными призерами Олимпиады, выигрывали чемпионат Европы, занимали призовые места на чемпионатах мира. (По грустному совпадению, и Будников, и Шайдуко ушли из жизни в этом году.)

В 1972 г. в Киле состоялась первая для «Солинга» олимпийская регата. Выиграл известный американский гонщик Бадди Мелджес. Впервые с 1948 г. пришлось увеличить число олимпийских классов. «Солинг» заменил 5.5m, но ведь число олимпийских классов пополнил еще и «Темпест», предназначенный на замену «Звездному». Однако было решено, что на Олимпиаде 1972 г. будут представлены оба класса.

Первоначально пришедший на смену 5.5m «Солинг» положил конец олимпийской истории и другой яхты-«тройки» — «Дракона». В результате для сотен яхтсменов нашей страны новая яхта стала «без вины виноватой». Самый массовый класс гоночных килевых яхт в СССР (а «Драконов» в стране было около тысячи) стал не нужен спортивным чиновникам и с конца 1972 г. стремительно уничтожался, в том числе и в прямом смысле: в СССР нельзя было продать списанную яхту частному лицу.

«Драконы» распиливали и сжигали десятками. Одновременно с этим происходило и массовое уничтожение «Звездников», которых, правда, было намного меньше! Массовому парусному спорту в стране был нанесен тяжелейший, видимо, непоправимый удар. Но это уже другая история.

В 90-е гг. IYRU для повышения зрелищности крупнейших соревнований начал пробовать новые форматы регат. По инициативе президента Международной ассоциации яхт класса «Солинг» Сэма Меррика именно «Солинг» стал «площадкой» для подобных экспериментов на олимпийских состязаниях: начиная с Игр 1992 г. традиционные гонки флота становились лишь первым этапом соревнований. Формат регаты все время менялся. Так, в 1992 г. по итогам гонок флота шесть лучших экипажей отбирались в раунд-робин (круговую серию матчевых гонок), когда каждый экипаж по разу встречался с каждым. После этого четыре яхты, одержавшие наибольшее количество побед, разыгрывали чемпионство в серии матчевых гонок на выбывание до двух побед. В 1996 г. схему упростили, выбросив раунд-робин: сразу за гонками флота начинались четвертьфиналы, куда попадали восемь лучших экипажей. В 2000 г. раунд-робин вернули, еще больше усложнив его формат. Возможно, эксперименты продолжались бы и дальше, но олимпийская история «Солинга» закончилась в ноябре 2000 г., когда он не был переизбран в качестве олимпийского класса.

Его заменили на «Инглинг». Как вы могли догадаться по названию, этот класс тоже был проектом Яна Линге. Он был очень похож на «Солинг»: представлял собой как бы его уменьшенную копию. Но если «Солинг» был открытым классом, таким, в котором разрешалось участие гонщиков обоих полов (на практике в подавляющем большинстве случаев в открытом зачете соревновались мужские экипажи), то «Инглинг» занял место в олимпийской программе как женский класс.

«Солинг» был олимпийским классом на восьми Олимпийских играх. Любопытно, что наибольших успехов за эти годы добились датчане: они победили четыре раза. Традиционно сильно выступали яхтсмены из ГДР. Экипажу Йохана Шумана принадлежит забавное достижение: он стал победителем Олимпиады от двух стран. В 1988 г. он выступал за ГДР, а в 1996 г. — уже за объединенную Германию.

В том же 1996 г. Георгий Шайдуко принес первую и пока единственную для России серебряную олимпийскую медаль в парусном спорте, что остается наивысшим достижением российских яхтсменов до сих пор.

Чемпионат Италии, 2022 г.

После 2000 г. строительство новых «Солингов» практически прекратилось, однако многие старые яхты поддерживаются в исправном состоянии. Проводятся чемпионаты мира и Европы, в последнее время ежегодно собирающие от 20 до 40 яхт. А еще гонки «Солингов» входят в программу Vintage yachting games (регата яхт бывших олимпийских классов). Несколько лет назад «Солинг» «осовременили», разрешив использование углепластикового рангоута. Правда, эта модернизация была вынужденной: производители перестали выпускать алюминиевые мачты для «Солингов» (кончились запасы подходящего профиля, а начинать делать его не имело смысла из-за малого спроса). Тогда голландская компания Ceilidh спроектировала углепластиковую мачту, имеющую такой же вес и характеристики изгиба, что и алюминиевые. Таким образом, новые мачты не давали преимуществ при их использовании. Чуть позже к новой мачте добавились углепластиковые гик и спинакер-гик. Как видите, «Солинги» пока не собираются уходить с дистанций.

