

Год «Дракона»

Алексей Деревянкин

В 1928 г. Королевский яхт-клуб Гётеборга объявил конкурс на проект небольшой и недорогой килевой яхты-монотипа, подходящей как для гонок, так и для непродолжительных крейсерских плаваний. От новой яхты требовалось, помимо прочего, чтобы она была «относительно быстрой, изящной и мореходной».



Фото Игоря Федорова

Чемпионат Ленинграда в классе «Дракон», 70-е гг.

Одним из участников конкурса стал известный гонщик и конструктор, двукратный олимпийский чемпион Йохан Анкер. К тому времени он был в числе наиболее именитых конструкторов не только Норвегии, но и мира: еще в 1905 г. он основал фирму, разрабатывавшую и строившую удачные и очень красивые яхты «метровых» классов. В частности, Анкеру принадлежит проект яхты десятиметрового класса «Тарпон II», имя которой носит журнал. Кстати, она до сих пор в строю несмотря на более чем столетний возраст.

Монотипы Анкер недолюбливал, полагая, что они скорее тормозят прогресс яхтостроения, нежели стимулируют его. Но проект на конкурс все-таки прислал. Он и победил. Первый экземпляр новой яхты, названной «Драконом», был спущен на воду в 1929 г. (в некоторых источниках, правда, «Дракону» добавляют год: конкурс относят к 1927 г., а постройку — к 1928 г.). Своими очертаниями с длинными носовым и кормовым свесами (при длине по ватерлинии 5,7 м полная равнялась

почти 9 м) «Дракон» напоминал яхты «метровых» классов. На нем была установлена длинная рубка с дверями, ведущими в небольшую каюту с двумя спальными местами. Суммарная площадь грота и стакселя составляла 20 кв. м. В конце 1920-х гг. маленькие швертботы только начинали входить в моду, а наибольшей популярностью пользовались крупные килевые яхты, на фоне которых «Дракон» был совсем невелик.

К сожалению, происхождение названия нового класса точно не установлено. По одной из версий, Анкера вдохновили драккары (от древненорвежского *dreki* — «дракон») — корабли норвежских викингов, украшенные драконьими головами. Есть также предположение, что произошла банальная путаница. Когда проект яхты рассматривали в штаб-квартире Международного союза парусных гонок (IYRU, сейчас — World Sailing) в Лондоне, за название лодки приняли фамилию ее создателя: норвежское *Anker* стало английским *anchor* — якорь. А когда стали переводить обратно на норвежский, *anchor* превратился в *dreggen* — якорь, используемый на небольших лодках.

«Дракон» быстро снискал популярность в Скандинавии, а к концу 30-х и в других североευропейских странах: Великобритании, Германии, Финляндии. В 1937 г. шотландские яхтсмены учредили международный кубок «Дракона». Вскоре его переименовали в «Золотой кубок» (он действительно выполнен из чистого золота) и с тех пор разыгрывают ежегодно (исключением стали 1940–1946 гг. — из-за Второй мировой войны и 2020 г. — из-за пандемии коронавируса). Это соревнование, до 1965 г. носившее неофициальный статус чемпионата мира, проводится исключительно в Европе: по нынешнему регламенту лишь 11 европейских стран имеют право принять его. Отметим еще одну любопытную особенность регаты: вне зависимости от числа проведенных гонок, результаты подсчитываются без выбросов — все гонки идут в зачет.

После Второй мировой войны вооружение яхты сменили на более современное: мачта переместилась к носу, небольшой стаксель уступил место генуе, добавился спинакер. В 1946 г. было решено включить класс в программу ближайших Олимпийских игр (Лондон, 1948 г.). (Сам Анкер до этого события, к сожалению, не дожил — скончался в 1940 г.) Решение потребовало дополнительной модернизации яхты: из крейсерско-гоночной она превратилась в чисто гоночную. Рубку укоротили, двери из кокпита в подпалубные помещения убрали, каюту ликвидировали.

На Олимпиадах успешнее других выступали гонщики из Скандинавии: в 1948 и 1952 г. регату выиграл норвежский экипаж Тора Торвальдсена, не раз победителями и призерами Олимпийских игр становились экипажи из Швеции и Дании. Также поначалу неплохо

«Дракон»

Основные размеры:
 Длина наиб. 8,90 м
 Ширина 1,95 м
 Осадка 1,20 м
 Водоизмещение 1650 кг
 Площадь парусов:
 грот 16 кв. м
 стаксель 11,7 кв. м
 спинакер 23,6 кв. м



смотрелись Аргентина, Великобритания, Италия, а с середины 60-х — США и обе Германии: Восточная и Западная. Ну а последним олимпийским чемпионом в 1972 г. стал австралийский экипаж Джона Кунео. На этом олимпийская история «Дракона» завершилась. Что поделать: спроектированный еще до Второй мировой войны, он уже не мог выдерживать конкуренцию с такими яхтами, как, например, «Солинг».

В том же 1948 г., когда состоялся олимпийский дебют «Дракона», яхт-клуб Франции учредил ежегодный переходящий кубок Виржини Эрио, названный в память о французской гонщице, олимпийской чемпионке 1928 г. В 1963 г. эту регату преобразовали в чемпионат Европы. В 1961 г. была создана IDA — международная ассоциация класса «Дракон». С 1965 г. раз в два года стали проводить чемпионаты мира.

Рост уровня оплаты труда и цена на материалы привел к тому, что в 1960-е гг. строительство новых деревянных корпусов (а «Драконы» изготавливали, как правило, из сосны или красного дерева) стало очень дорогим. Чтобы решить эту проблему, верфь *Vogtesen* начала экспериментировать со стеклопластиковыми корпусами.



Принц Филипп за рулем «Bluebottle». Справа от него яхтенный конструктор и друг семьи Уффа Фокс, за ним — нынешний король Великобритании Карл III

Они оказались удачными, и с конца 1972 г. была разрешена постройка таких яхт. Еще раньше узаконили металлический рангоут, а небольшой по меркам 1970-х гг. спинакер уступил место новому, увеличенной площади. Синтетические паруса разрешили в 1957 г.; на них стали переходить и многие другие классы.

В конце 70-х — начале 80-х гг. класс начал оживать после спада, вызванного потерей олимпийского статуса. И до сих пор он весьма востребован в мире, в первую очередь — в европейских странах. Самый большой

национальный флот «Драконов» — порядка 400 яхт — зарегистрирован сейчас в Германии. На втором месте Великобритания со 120 «Драконами». За пределами Европы класс наиболее распространен в Австралии, где насчитывается около 50 лодок. В 2008 и 2012 г. «Дракон» входил в программу Vintage Yachting Games. Эта регата проводится в классах яхт, ранее бывших олимпийскими. Помимо прочего, привлекательность «Дракона» состоит в том, что он не предъявляет столь высоких требований к физической подготовке экипажа, как легкие, нагруженные

Гонки «Драконов» в Ленинграде, начало 70-х гг. На старт чемпионата города выходило более 70 яхт



Слева направо: Валерий Афанасьев, Валерий Ружников, Юрий Анисимов — победители чемпионата Европы 1968 г., обладатели переходящего кубка Виржини Эрио



парусами швертботы. Это позволяет возрастным спортсменам на равных конкурировать с молодыми. Подтверждение тому — результаты крупных регат. Среди чемпионов мира в «Драконе» можно встретить немало тех, кто завоевал этот титул в возрасте за 40, а то и за 50 лет...

Каждый год в мире строится около полусотни новых «Драконов». До пандемии солидные международные соревнования нередко собирали по 70–80, а иногда и более 100 вымпелов. Рекорд же был установлен в 2004 г. во французском Сен-Тропе, когда на регате по случаю 75-летия класса собралось 267 экипажей из 31 страны! Их могло быть и больше, но организаторы ограничили число заявок. Флот поделили на пять групп, но в одной из гонок (которая, собственно, и была посвящена юбилею) общий старт дали для всех участников. Дистанция представляла собой петлю специального вида: стартовое судно стояло посередине огромной стартовой линии длиной более 2,5 км. Два верхних знака располагались напротив середины каждой из половинок стартовой линии, и участники должны были по своему выбору обогнуть один из них. Ниже стартовой линии было две пары ворот; пройдя через любые из них, гонщики лавировались к финишной линии, которая проходила на месте стартовой, но была короче. Справиться с таким огромным флотом — задача

не из легких. Судьи дали четыре общих отзыва, прежде чем смогли «отпустить» «Драконов» в гонку (по словам главного судьи Тони О'Гормана, он испытал огромное облегчение, когда это наконец произошло). 69 яхт были дисквалифицированы по правилу черного флага.

«Дракон» — уникальный класс: на яхтах с эмблемой «D» на парусе гонялось и продолжает выступать немало особ королевских кровей. Так, в олимпийской регате 1972 г. участвовал будущий король Испании Хуан Карлос и занял 15-е место. Другой сильный гонщик — датский кронпринц Фредерик (в январе 2024 г. он стал королем Дании Фредериком X), занявший 4-е место на чемпионате Европы; гонялся на «Драконах» и его отец, принц Хенрик (к слову, он пришел вторым в упоминавшейся гонке по случаю 75-летия класса). Замечен в выступлениях в этом классе и нынешний король Швеции Карл XVI Густав. В 1960 г. олимпийским чемпионом в классе «Дракон» стал греческий кронпринц Константин, последний король страны (позже он много лет возглавлял международную ассоциацию класса, скончался в январе 2023 г.). Ну а один из самых знаменитых драконистов — двоюродный брат



Походы на «Драконах» практиковали, чтобы выполнить ценз для получения прав яхтенного рулевого 2-го класса.
На снимке — яхты из яхт-клуба Кораблестроительного института в бухте Дубковая (примерно 50 миль от Ленинграда), 1978 г.

принца Константина Филипп, герцог Эдинбургский, супруг королевы Великобритании Елизаветы II. Кстати, темно-синий «Дракон» «Bluebottle» 1948 г. постройки, преподнесенный Филиппу и Елизавете в качестве свадебного подарка, до сих пор в строю и в прошлом году занял 3-е место на чемпионате мира!

В СССР эти яхты появились в начале 1950-х гг.: после того как страна присоединилась к участникам олимпийского движения, был взят курс на развитие всех олимпийских классов. В 1952 г. на Таллинской верфи спортивного судостроения, а двумя годами позже и на Ленинградской судовой верфи ВЦСПС началось производство советских «Драконов». В конце 60-х — начале 70-х «Дракон» уже был самым массовым классом в СССР. За 20 лет в нашей стране построили почти 1000 яхт (немногим более 300 — в Таллине, остальные — в Ленинграде), закупались и импортные лодки. Впрочем, даже такого количества не хватало: в годы наивысшей популярности на одной яхте нередко ходило по очереди два-три экипажа.

Первый чемпионат Советского Союза в классе «Дракон» состоялся в 1953 г. Интересно, что вплоть до 80-х гг. «Дракон» был единственным олимпийским классом, в котором разыгрывалось первенство СССР среди женщин.

Иногда на «Драконах» предпринимались и дальние крейсерские плавания. Например, в 1959 г. владивостокские яхтсмены на двух серийных яхтах совершили по открытому морю 1500-мильный переход до Советской Гавани и обратно. За это плавание командор похода Генрих Щёголев первым среди яхтсменов Приморья удостоился звания мастера спорта. Не раз «Драконы» перегоняли по Финскому заливу из Ленинграда или Кронштадта в Таллин и Хельсинки. Как видите, требование к мореходности (как, впрочем, и все остальные), заложенное в условия конкурса, Анкер выполнил...

Из выдающихся результатов советских гонщиков на международных соревнованиях можно отметить победу архангелогородцев Юрия Анисимова, Валерия Ружникова и Валерия Афанасьева на чемпионате Европы 1968 г. и 3-е место, занятое ими годом позже. К сожалению, потеря олимпийского статуса поставила крест на развитии «Дракона» в Советском Союзе: несмотря на первоначальные намерения сохранить класс во всесоюзной классификации минимум до 1980 г., регаты в нем очень быстро вычеркнули из всесоюзного и местных календарей. Последний чемпионат СССР прошел в 1974 г. Гонщики разбежались в разных направлениях:

кто на «Солинг», кто в крейсерские гонки, а кто и вовсе завершил выступления... Большинство «Драконов» было уничтожено, а немногие сохранившиеся экземпляры либо использовались для прогулочных выходов (иногда после перестройки в крейсерские яхты), либо просто лежали под открытым небом, постепенно приходя в негодность. В 2000 г., будучи студентом первого курса, я пришел в яхт-клуб МГУ имени М. В. Ломоносова. Рядом с эллингом стояло два или три полусгнивших «Дракона». Невооруженным глазом было видно, что их уже давно не спускали на воду. Через несколько лет их сожгли...

В XXI в. благодаря усилиям энтузиастов класс «Дракон» снова появился на дистанциях нашей страны. В 2003 г. состоялся первый чемпионат России; вскоре российские экипажи начали регулярно выезжать на международные соревнования. Центрами развития класса стали Москва и Санкт-Петербург, однако сейчас основная часть российских «Драконов» базируется в Северной столице. С 2010 г. чемпионат России неизменно проводится именно там.

Когда в России началось возрождение «Дракона», гоняться на нем пришли многие ветераны-профессионалы, бывшие первыми номерами еще советской сборной в других классах: Сергей Бородин, Борис Будников, Виктор Потапов, Олег Хопёрский, Георгий Шайдуко... В прошлом году одним из участников чемпионата России стал олимпийский чемпион Таллина-80 Александр Музыченко. Соревнуются на «Драконах» и те, чье пребывание в национальной сборной пришлось уже на 1990-е и 2000-е гг. Появление многочисленных «звездных» команд стало возможным благодаря финансированию со стороны владельцев яхт, среди которых немало представителей крупного бизнеса. Такие экипажи оказались весьма конкурентоспособны на мировом уровне. Так, в 2008 г. Максим Логутенко, Михаил Сенаторов и Владимир Крутских завоевали титул чемпионов Европы, а восемь лет спустя экипаж Анатолия Логинова, Вадима Стаценко и Александра Шалагина повторил их успех на «домашней» воде, в Санкт-Петербурге.

«Драконы» в Невской губе, начало 70-х гг.

В 2010 г. Логинов, Шалагин и Андрей Кирилук привезли в Россию из шведского Марстранда «Золотой кубок». И это только победы; перечислить же все призовые места россиян на главных международных регатах не позволяет формат статьи.

Разумеется, неверно было бы полагать, что все российские драконисты — профи. Среди них немало и любителей, которые, впрочем, несмотря на более скромные возможности, иногда умудряются дать самый настоящий бой профессионалам.

Нельзя не упомянуть отдельной строкой Бориса Хабарова, впервые пришедшего в класс 70 лет назад. Будучи одним из сильнейших советских драконистов конца 60-х — начала 70-х, он представлял нашу сборную на Олимпийских играх 1972 г. Когда «Драконы» снова появились на дистанциях, Хабаров с удовольствием вернулся на любимую лодку. И до сих пор Борис Александрович, которому в мае исполнится 90 лет, управляет «Драконом» на регатах.



В 2006–2010 гг. в Санкт-Петербурге, на верфи «WESTпроект» было налажено производство новых яхт. К сожалению, успели выпустить всего семь корпусов: рост предложения на вторичном рынке обвалил цены, сделав строительство нерентабельным. Владельцу верфи Сергею Языкову пришлось переключиться на восстановление деревянных «Драконов». Работа кропотливая и не быстрая: на одну яхту уходит в среднем около года. Из последних работ Сергея упомяну таллинский краснодеревый «West» 1970 г.в., спущенный на воду после ремонта летом прошлого года. Яхта успела принять участие в чемпионате России, где заняла 3-е место в дивизионе Classic («Драконы», построенные до 1972 г.).

Дальнейшие перспективы «Дракона» в России (читай — в Петербурге, так как в других городах сколько-нибудь серьезной активности не наблюдается) туманны: с одной стороны, за прошедшие 20 лет вокруг класса собралось солидное сообщество яхтсменов, желающих

и дальше развивать его, с другой — сегодня он испытывает трудности с доступными для базирования маринами. Так, в начале прошлого сезона в одном из петербургских яхтенных портов стоимость месячной стоянки «Дракона» составляла 45 000 руб. — сумма, для многих неподъемная. В середине лета тариф снизили, однако некоторые яхты так и провели всю навигацию на берегу. Не добавляет оптимизма и международная обстановка: на текущий момент членство России в IDA приостановлено по известным причинам.

Совсем скоро «Дракон» отметит 100-летие. Хочется, чтобы и российские «Драконы» не остались в стороне от этого праздника!



Автор благодарит Сергея Языкова за помощь в подготовке материала.

Кубок «Дракон Классик», Санкт-Петербург, 2022 г. Фото Дмитрия Сенькина

