



ОГНЕННЫЙ ШАР

Наш очередной рассказ — о довольно необычном швертботе, очень популярном в Великобритании и достаточно хорошо известном во многих странах, но совершенно не знакомом у нас.

Питер Милн, создатель швертбота Fireball, вообще-то был редактором яхтенных журналов Classic Boat и Yacht & Yachting, а не профессиональным инженером-судостроителем. В перерывах своей редакторской деятельности он работал конструктором в фирме Norrgis Brothers.

Идея проекта основывалась на североамериканских скоу, которые долгое время привлекали внимание Питера. Это было время, когда новые классы яхт появлялись как грибы после дождя. Милн хотел сделать недорогой быстроходный швертбот, который бы подходил и для самостоятельной постройки.

И вот в 1962 г. в собственном сарае автора проекта, при финансовой поддержке работодателя родился прототип Fireball. Он сохранился до нашего времени и находится в Национальном морском музее в Гринвиче. Во время испытаний нового швертбота возник вопрос: нужна ли трапеция? Пробовали с ней и без нее, и первоначально решили ее не использовать. Необычный проект сразу привлек внимание благодаря прекрасным ходовым качествам. Даже без трапеции Fireball легко обгонял другие швертботы близкого размера. При слабом ветре лодка легко скользила по гладкой воде, выходя на глиссирование уже при трех баллах. Дальнейшее усиление ветра позволяло Fireball развивать феноменальную для того времени скорость, что, впрочем, не сказывалось негативно на его управляемости, как у некоторых экстремальных проектов. Довольно гибкие правила

Основные размеры швертбота класса Fireball:

Длина 5,50 м
Длина по ВЛ 4,00 м
Ширина 1,40 м
Осадка 1,20 м
Водоизмещение 79 кг
Площадь парусности 11,4 кв. м



класса давали возможность верфям и любителям вносить свои изменения, настраивая лодку «под себя».

Первые Fireball были изготовлены на верфях Jack Chippendale Ltd, а чуть позже — на Plycraft. В то же время яхты самостоятельной постройки в течение многих лет давали заметное увеличение численности флота. Первоначально класс рос в основном за счет яхтсменов из Великобритании, Ирландии и Франции.

Использование трапеции разрешили в 1965 г., что дало новый всплеск популярности лодки. К концу года число построенных Fireball перевалило за тысячу. В 1966 г. в Великобритании состоялся первый чемпионат мира, на котором был представлен уже стеклопластиковый корпус, также построенный на верфи Chippendale Ltd.

Класс продолжал развиваться, и в 1969 г. был разрешен спинакер. К 1970 г. в мире уже насчитывалось 5000 Fireball, и швертбот стал активно распространяться в Германии, Швеции, Швейцарии, ЮАР, США и Канаде. В этом же году IYRU (сейчас — World Sailing) признал международный статус класса, и учредили ассоциацию. В 1973 г. был пройден 10000-й рубеж, а количество стран, в которых регистрировали Fireball, достигло 68!

Казалось, все идет к тому, что класс получит олимпийский статус. Но нет, не случилось. В ноябре 1972 г. Fireball проиграл в финальном голосовании классу «470». Как следствие, интерес к нему к концу 70-х гг. начал снижаться. Конечно, чемпионаты мира и Европы проводились регулярно, производство Fireball продолжалось, но уже совсем не теми темпами. Любопытно, что несмотря на относительную свободу, которую давали правила класса, форма корпуса очень мало изменилась по сравнению с оригинальным проектом 1962 г. В строящихся в наше время швертботах практически скопирована удачная

конфигурация обводов и кокпита, предложенная в середине 80-х австралийцем Питером Деланжем. В то же время, построенные им корпуса оказались недостаточно жесткими. В 90-е гг. правила класса были подкорректированы с учетом накопленного опыта, чтобы избежать постройки лодок-однодневок. Несмотря на все улучшения и доработки, сделанные за многие годы, практика показывает, что швертботы ранних годов постройки, если они поддерживаются в хорошем состоянии, позволяют с успехом соревноваться с новыми стеклопластиковыми Fireball.

Класс отметил свое 60-летие, будучи в неплохой форме. Еще в 2010 г. количество зарегистрированных швертботов перевалило за 15000, и их число продолжает расти. Национальные ассоциации есть в 20 странах, чемпионат мира 2024 г. прошел в феврале в Австралии. Fireball привлекает многих начинающих яхтсменов в самых разных странах как сравнительно несложный быстроходный швертбот. Что касается его стоимости, то она сильно отличается у лодок разных лет. В Великобритании новый Fireball стоит порядка 10000 фунтов стерлингов, но, с другой стороны, всего за 500 фунтов можно купить лодку second hand и, приложив немного усилий и денег, получить вполне конкурентный швертбот. И, конечно, остается вариант самостоятельной постройки. Международная ассоциация класса по-прежнему продает чертежи с лицензией всего за 35 фунтов стерлингов.

