

# ФОЛЬКБОТЫ

«Фолькботы» в гонке Золотого кубка, 2024 г.

**Алексей Дервянкин**

*В 20–30-е гг. XX в. парусный спорт в Европе и Америке становился все более популярным. Огромные яхты с большим экипажем (типа J-класса) были очень дороги и плохо подходили для массового любительского спорта, что привело к появлению в межвоенные годы новых, более доступных вариантов: швертботов, яхт для прибрежных семейных путешествий, килевых гоночных яхт.*



Так сейчас откренивают «Фолькботы»

Н е осталась в стороне от этих процессов и Скандинавия, где самыми популярными классами к началу Второй мировой войны были «Дракон», 5mR и 6mR. Но для основной аудитории их стоимость (особенно последней) была высоковата, да и для путешествий они не предназначены. Поэтому в 1941 г. Скандинавская ассоциация парусного спорта при поддержке Королевской шведской ассоциации парусного спорта объявила конкурс проектов яхты-монотипа, которая была бы доступна по цене, проста в изготовлении, мореходна и годилась как для прогулочных плаваний, так и для гонок, обеспечивая возможность размещения трех-четырех яхтсменов. Условиями конкурса прописывались основные размеры и материал: для корпуса и рангута — породы деревьев, произрастающих в Скандинавии и Финляндии, для фальшкиля — чугун (шла война, и свинец был в дефиците).

Ни одна из почти 60 конкурсных работ не удовлетворила организаторов в полной мере. Жюри приняло решение не присуждать первую премию, выделив шесть наиболее интересных проектов. Шведскому конструктору Торду Сундену поручили сделать на их основе итоговый, взяв от каждого лучшее. Практически по Гоголю:

«Если бы губы Никанора Ивановича да приставить к носу Ивана Кузьмича, да взять сколько-нибудь развязности, какая у Балтазара Балтазарыча, да, пожалуй, прибавить к этому еще дородности Ивана Павловича»...

Итоги конкурса подвели в августе 1941 г., а уже в сентябре Сунден представил финальный проект. Позднее его авторство стало поводом для многочисленных споров и судебных разбирательств, им же инициированных. Несмотря на то что жюри решило опубликовать чертежи без подписи конструктора, делегировав авторские права Скандинавской ассоциации парусного спорта, сам Сунден всегда считал настоящим автором себя. С 50-х гг. он начал требовать выплаты роялти за построенные яхты, а потом и судиться с производителями и Шведской ассоциацией парусного спорта. В 1966 г. он получил небольшой гонорар за уже построенные яхты, однако официально его авторство так и не признали. Тяжбы продолжались до самой смерти Сундена в 1999 г.

Но вернемся в 1941 г. В октябре в Гётеборге началось строительство первой яхты, которую нарекли «Лилл-Инга». Закончили к Рождеству, а спустили ее на воду 23 апреля 1942 г., на следующий день после того, как вскрылся лед в гавани. Кстати, эта яхта сохранилась. Она не раз меняла хозяев и к началу 90-х гг., когда ее подарили

Морскому музею Финляндии, находилась в плачевном состоянии. После переезда музея в Котку в 2008 г. яхту отреставрировали, и сейчас она там экспонируется.

Новый класс получил название «Фолькбот» («Народная яхта») — по аналогии с «Народным автомобилем» — «Фольксвагеном», массовое производство которого планировали развернуть в Германии в конце 30-х гг. Возможно, впрочем, что создатели яхты позаимствовали название у одноименного немецкого проекта 1941 г., не получившего распространения. Эмблемой класса стала латинская буква «F». При взгляде на корпус в первую очередь бросалась в глаза его клинкерная, то есть уступами, обшивка, которая в производстве была дешевле карвельной (встык) и прочнее при той же толщине досок. Она и сейчас служит своеобразной визитной карточкой «Фолькбота», выделяя его на фоне других яхт.

Первые отзывы оказались противоречивыми. Многие гонщики в штыки приняли необычный дизайн новой яхты с коротким кормовым свесом и высоким надводным бортом; ее критиковали за недостаточную площадь парусности, за то, что она проигрывала таким быстроходным классам, как International One Design, 6mR или шхерным крейсерам, забывая, что она и не задумывалась как гоночный снаряд. «Фолькбот» действительно не слишком быстр: для массы почти 2 т парусность 24 кв. м. маловата. Для сравнения упомяну две яхты, спроектированные

Основные размеры яхты Folkboat:

Длина:  
полная 7,6 м  
по ватерлинии 6,0 м  
Ширина 2,2 м  
Осадка 1,2 м  
Водоизмещение 1,9 т  
Площадь парусности 24 кв. м



в 60-е гг. и имеющие примерно одинаковую с «Фолькботом» площадь парусов: «Солинг» примерно вдвое легче, «Темпест» — в четыре раза. Спинакера на яхте нет: прикидки показали, что он даст небольшой выигрыш в скорости. Впрочем, в некоторых странах, например в Великобритании, Финляндии, Эстонии и частично в США, национальные ассоциации разрешили использование спинакеров; допускалось это и в Советском Союзе. Ну и, конечно, никто не запрещает ставить этот парус в прогулочных плаваниях.

Отмечу и спартанское, особенно по нынешним меркам, убранство «Фолькбота». Каюта не слишком просторна, а выпрямиться в ней человек среднего роста не сможет. Галюнь не предусмотрен. Некоторое неудобство представляет глубокий несомотливной кокпит. «При большом волнении достаточно срезать два-три хороших «гребешка» — и «Фолькбот» оказывается буквально на грани затопления», — жаловались судовладельцы в одном из выпусков журнала «Катера и яхты». Правда, в то время, когда этот класс создавался, такая конструкция была скорее нормой.

Однако время показало, что достоинства «Фолькбота» перевешивают его недостатки. Это очень мореходная яхта, устойчивая на курсе благодаря длинному килю с навешенным на него рулем. «Фолькбот» хорошо сбалансирован и не лежит на руле. Пауль Эльвстрём вспоминал: «Сначала «Фолькбот» никому не понравился. Потребовалось



«Лилл-Инга» — самый первый «Фолькбот». Выставлен в экспозиции Морского музея Финляндии (г. Котка)



Гонка «Фолькботов» в Ленинграде, 70-е гг.

время, чтобы яхтсмены поняли, как мореходна эта яхта и как она хороша в штормовую погоду». О мореходности свидетельствует тот факт, что яхта не раз успешно совершала переходы через открытое море, например из Германии в Швецию. Да что там Балтика! В 1960 г. двое из пяти участников первой трансатлантической гонки одиночек OSTAR шли на модернизированных «Фолькботах»: Герберт Джордж (Блонди) Хаслер — на «британском», Валентайн Хоуэллс — на «классическом». Предпринимались на «Фолькботах» после их необходимого переоборудования и более продолжительные плавания. Так, Адриан Хэйтер совершил переход из Англии в Новую Зеландию, а австралийка Энн Гэш в 1975–1977 гг. в одиночку обошла вокруг света на «Фолькботе» «Илимо» (правда, участок от Ганы до Англии ее яхта преодолела на борту грузового судна).

Постройка «Фолькботов» шла ударными темпами: уже к концу Второй мировой войны было спущено 630 яхт. Наибольшее распространение «Фолькбот» получил в Швеции, Дании, Финляндии и Германии. В Берлине базировался

крупнейший флот, насчитывавший в начале 2000-х гг. 150 яхт. Много «Фолькботов» собралось на Боденском озере, расположенном между Германией, Австрией и Швейцарией. Примечательный факт: в Германии «Фолькботы» использовались для обучения парусному спорту курсантов ВМС. Проект популярен также в США и Великобритании; гоняются на этих яхтах в Эстонии, Канаде, Ирландии и некоторых других странах, даже в Австралии и ЮАР!



Техника откренивания прежних времен



Старт Муху-Вяйнской регаты, конец 70-х гг.

В СССР «Фолькботы» в гонке несли спинакеры

А вот в Норвегии, что удивительно, «Фолькбот» не прижился. Предубеждение норвежских яхтсменов в отношении «народной яхты», по их разумению, уродливой, привело к разработке собственного проекта. В конце Второй мировой войны появилась близкая по характеристикам Кпагт. Этот класс не снискал такой популярности, как «Фолькбот», но все же он распространен в Норвегии, Дании и США.

Знакомы с «Фолькботом» и наши спортсмены: в 60-е гг. яхта выпускалась на Таллинской экспериментальной верфи спортивного судостроения. В советские годы «Фолькботы» базировались в Москве, Ленинграде, на Волге и Каме, на Днепре и на Черном море, на Дальнем Востоке... Больше всего их было в Эстонии. На Муху-Вяйнскую регату собирались экипажи 15–25 яхт, приходили лодки из Ленинграда. В первенстве Ленинграда класс участвовал до начала 80-х гг. Тогда яхтсмены не были избалованы комфортом, и на «Фолькботах» совершали дальние спортивные плавания по Балтике, по достоинству оценив их невероятную



мореходность в тяжелую погоду. Они даже засветились в кино: несколько яхт, стоящих у пирса ленинградского яхт-клуба «Водник», можно увидеть в начале фильма «Гиперболоид инженера Гарина» (1965).



Кильская неделя, 2018 г.

Среди «Фолькботов» проводится немало интересных соревнований. До недавнего времени этот класс входил в программу знаменитой Кильской недели, а самое престижное состязание — Золотой кубок, который проводится ежегодно с 1963 г. (за исключением перерыва в 2020–2021 гг., вызванного пандемией ковида). Этот переходящий приз действительно выполнен из чистого золота и весит, по разным сведениям, 800 г или даже килограмм. Изначально местом проведения кубка выбирался немецкий или датский город; в 1978 г. регату принял шведский Мальмё, в 2016-м — Хельсинки, а в 2023-м — Таллин.

Золотой кубок этого года, прошедший в июле в шведском Хальмстаде, собрал 50 яхт из Великобритании, Германии, Дании, Финляндии, Швеции и Эстонии; рекорд же был установлен в 1984 г., когда на старт вышло 96 яхт. Любопытно, что обладателем кубка считается не экипаж, а клуб, который он представляет (по аналогии с Кубком «Америки»). По регламенту кубка он навечно остается у клуба, завоевавшего его шесть раз. Такое в истории регаты происходило трижды, но все три раза клубы, получившие кубок, благородно жертвовали его обратно.

Помимо классических гонок флота, практикуются и другие форматы. Например, проходящая с 1977 г. международная регата в Сан-Франциско проводится

с пересадками, чтобы сделать участие более удобным для европейцев, которые с удовольствием приезжают на этот кубок, но без яхт (везти их через океан слишком трудно и накладно). Проходят на «Фолькботах» и командные гонки.

На базе «Фолькбота» создано немало модификаций. Как правило, вносимые в проект изменения были связаны с улучшением обитаемости. Иногда клинкерная обшивка уступала место карвельной; порой увеличивалась площадь парусов, добавлялся спинакер. Первой переработанной версией «Фолькбота», видимо, стал «Британский фолькбот». Затем появилась Stella, а на Лондонском бот-шоу 1966 г. состоялась премьера еще одного британского варианта — Contessa 26. Датская верфь Brandt-møllers предлагает яхтсменам «Семейный фолькбот». Он отличается от «северного» увеличенной длиной рубки, самоотливным кокпитом и мачтой, упирающейся в палубу и не загромождающей каюту. У яхты прекрасная отделка, но и цена соответствующая. По этой причине объемы производства «Семейного фолькбота» невелики, и к массовым классам его отнести нельзя. Существовали «немецкий», «американский», «гонконгский» «Фолькботы»...

Самой же известной переделкой стал «Международный фолькбот» (International Folkboat), после претензий со стороны Шведской ассоциации парусного спорта

переименованный в IF-Boat. Его проект в 1967 г. разработал все тот же Торд Сунден. Он изменил обводы носа и кормы, немного нарастил надводный борт, увеличил пространство каюты и площадь парусов, добавил спинакер. Уменьшив глубину кокпита, Сунден сделал его самоотливным. Эмблемой модернизированного класса стала буква «F», заключенная в окружность (возможно, представляющую собой стилизованное изображение земного шара: International все-таки). Корпуса «Международных фолькботов» с самого начала изготавливались из стеклопластика. Производство продолжалось до 1984 г. (по другим данным, до 1987 г.) и было возобновлено одной из верфей в 2018 г.

Иногда за уменьшенную вариацию «Фолькбота» принимают и Juniorbad, или FolkeJunior, спроектированный в Дании в 1927–1928 гг. как молодежный класс и по случайному совпадению очень напоминающий «Фолькбот». Ну а самые маленькие «Фолькботы» — радиоуправляемые яхты метровой длины, гонки на которых популярны в Швеции и Германии. Модели очень точно воспроизводят оригинал — вплоть до тиковых палуб на некоторых экземплярах.

Любопытно, что при таком количестве модернизаций оригинальный «Фолькбот» (его стали называть Nordic Folkboat) остается консервативен. Современные яхты (а постройка «Фолькботов» продолжается и сегодня) принципиально не отличаются от своих предшественников 80-летней давности. За всю историю класса было принято лишь три кардинальных изменения. Думаю, кто-то из читателей уже догадался, какие, ибо «Фолькбот» повторил путь, который прошли многие другие классы яхт, спроектированные в первой половине или середине XX в. Во-первых, в конце 50-х было разрешено использование синтетических парусов. Во-вторых, в середине 70-х началось изготовление корпусов «Фолькбота» из стеклопластика. Переход на новый материал был вопросом выживания класса: рост цен на материалы и рабочую силу сделал изготовление деревянных корпусов слишком дорогим. Пластик был привлекательнее и с точки зрения эксплуатационных характеристик: требовал меньше ухода. Так что решение вполне естественное. Еще раньше на стеклопластик перешли и многие другие старые классы яхт, например «Дракон», «Звездный», «Финн»...

Чтобы обеспечить деревянным «Фолькботам» равные возможности по сравнению с пластиковыми, новые корпуса изготавливались точно такого же веса, формовались с уступами, имитирующими клинкер, хотя с технологической точки зрения в этом не было никакой необходимости. Первый стеклопластиковый корпус построили в 1974 г., двумя годами позже экспериментальный «Фолькбот» из стеклопластика вне зачета принял участие в Кильской неделе. Судьи и официальные лица сочли, что



*Кильская неделя, 2017 г.*

эта яхта не имеет преимуществ или недостатков по сравнению с деревянными (впрочем, позже поползли слухи, что экипаж специально «придерживал» ее). На будущий год Скандинавский союз парусного спорта узаконил новый материал (что интересно, к моменту, когда это произошло, уже было построено заметное количество пластиковых яхт).

И наконец, алюминиевый рангоут, который разрешили лишь в 2000 г. Как и с корпусами, принципиальное требование заключалось в том, чтобы он не давал никаких преимуществ по отношению к деревянному: старые яхты должны были сохранять конкурентоспособность, а старые паруса — подходить к новому рангоуту без каких-либо переделок. Это означало, что алюминиевая мачта не должна отличаться от деревянной по сечению, весу и характеристикам изгиба. Это, в свою очередь, потребовало сложных компьютерных расчетов ее профиля и было непросто уже потому, что характеристики деревянного рангоута не так уж однозначны: две с виду одинаковые деревянные мачты могли сильно различаться по жесткости и весу. Расчеты и испытания заняли несколько лет. «Требуется немало усилий, чтобы соорудить деревянную мачту из алюминия», — шутил Сорен Бэкман, инженер компании Saab Aerospace и страстный поклонник «Фолькбота», спроектировавший новую мачту.

Таковы все существенные изменения, которые претерпел классический «Фолькбот». Что же касается всего остального: размерений и обводов корпуса, размеров и обустройства каюты, площади парусов, оборудования, — здесь все остается как и 80 лет назад.

Пик популярности «Фолькбота» позади: за 80 лет появилось немало новых классов, его превосходящих по своим гоночным качествам. Но и у «Народной яхты» немало приверженцев: одних привлекает ее дизайн, других — аура ретро, третьих — здоровый консерватизм класса, позволяющий старым яхтам участвовать в регатах наравне с новыми. По-прежнему можно встретить «Фолькбот» и в России: немногочисленные представители этого класса сохранились в Москве, Санкт-Петербурге, на Онежском озере и в других регионах, несколько штук привезли из Швеции и Финляндии; попадаются и импортные IF. Иногда «Фолькботы» даже принимают участие в соревнованиях вместе с другими классами, так как на отдельную зачетную группу их в нашей стране не набирается. В 2022 г. в Москве была создана ассоциация класса IF-Boat, правда, к заметному оживлению класса это пока не привело. Что ж, подождем.



Автор благодарит Евгения Китаева за помощь в подготовке материала.