

У нас всё ОК!

Алексей Деревянкин

В 1956 г. датский гонщик Аксель Дамгаард попросил своего товарища, яхтенного конструктора Кнуда Олсена, спроектировать легкий и быстрый глиссирующий швертбот-одиночку. Предполагалось, что этот швертбот станет подготовительным классом для «Финна» и будет, обладая парусом меньшей площади, не столь требователен к весу гонщика.

Первую яхту по проекту Олсена испытали в Ворднингборге осенью 1956 г. По результатам решили: новому классу быть. Его название составили из инициалов конструктора — ОК (в русском языке закрепилось название «ОК-динги»). Уже зимой 1956–1957 гг. в Дании построили несколько десятков таких яхт. А летом 57-го датский журнал *Sejl og Motor* («Яхты и катера») сообщал о 70 готовых ОК. Впечатляющая цифра для такой небольшой страны, как Дания! Осенью того же года прошел первый чемпионат Дании. Аксель Дамгаард стал вторым среди 29 участников.

Первый парус для ОК сшил олимпийский чемпион в «Финне» Пауль Эльвстрём. Правда, тот оказался слишком маленьким, поэтому изначально яхту оснастили гротом от швертбота-двойки «Пират». На старых фотографиях можно встретить «ОК-динги» под «пиратским» парусом с характерной эмблемой в виде топора. Но вскоре у ОК появился свой парус. Символом класса стали те же буквы ОК, в которых закрашены все промежутки между линиями.

Новая яхта получилась легкой и неустойчивой: в свежий ветер она часто опрокидывалась при неумелом управлении. Современного читателя этим не удивить,

ведь подобным поведением ОК напоминает хорошо известные в России «Лазер» и «Луч». Но для конца 50-х такое было в новинку: рулевым, пришедшим с тяжелых швертботов наподобие «Финна», а то и с килевых яхт, было непросто приноровиться. Чемпион мира 1968 г. в «Финне» датчанин Хеннинг Винд приводил такое образное сравнение: «Если швертбот «Финн» можно назвать конем, то ОК придется назвать мустангом». Поэтому ОК не всем пришелся по душе: на протяжении нескольких лет раздавались голоса парусных функционеров, призывавших запретить яхту как «слишком опасную» и даже «непригодную для хождения под парусом».

В действительности перевороты не были критичны благодаря наличию встроенных баков плавучести (а вот у «Финна» их тогда не было): корпус не заполнялся водой, и яхту нетрудно было поставить на ровный киль. Однако споры бушевали несколько лет и стихли только в начале 60-х, когда ОК уже широко распространился не только в Дании, но и в других странах.

По вооружению и набору настроек ОК походил на «Финн», но был примерно вдвое дешевле. Он заметно меньше весил, и два-три взрослых человека без труда грузили яхту на трейлер или багажник легкового автомобиля. А угловатые обводы корпуса с довольно



На чемпионате мира 1963 г.

яхт достигло 10 000. Первые корпуса «ОК-динги» делали из фанеры; в середине 60-х начали появляться более легкие стеклопластиковые яхты. Среди современных яхт часто встречаются комбинированные варианты: пластиковый корпус с деревянной палубой.

Деревянный шверт с годами уступил место алюминиевому. Мачта ОК сперва тоже была деревянной; в 1973 г. ассоциация класса разрешила использовать алюминиевые, а в 2003 г. — углепластиковые мачты, которые сделали яхту немного быстрее; чтобы уравнивать возможности гонщиков, некоторые регаты теперь проводят с гандикапом. По состоянию на январь 2024 г. коэффициент RYAPY (этот коэффициент об-

плоскими панелями хорошо подходили для самостоятельной постройки.

Становлению ОК очень помог Эльвстрём, которому новый класс понравился. Летом 1957 г. знаменитый гонщик стал первым председателем национальной ассоциации класса (хотя сам продолжал ходить на «Финне»), а на первых двух чемпионатах Дании возглавил гоночный комитет. Эльвстрём спорил с противниками ОК, убеждая их, что яхта на самом деле хорошая, просто нужно научиться управлять ею. Выезжая на международные соревнования, он брал с собой чертежи, чтобы распространить их среди местных гонщиков. Авторитет Эльвстрёма помог классу быстрее завоевать популярность как в самой Дании, так и за ее пределами (в первую очередь во Франции, Великобритании и Бельгии). За заслуги перед «ОК-динги» имя Эльвстрёма в 2012 г. включили в Зал славы ОК, хотя сам он никогда не гонялся на этой яхте.

Аксель Дамгаард в конце 50-х переехал в Сиэтл. Он тоже захватил с собой чертежи ОК, благодаря чему этот класс стал известен и в Америке. В 1959 г. была основана американская ассоциация ОК, а через пять лет в США насчитывалось уже 650 яхт. Интересно, что в середине 50-х Дамгаард «перевез через океан» другой известный швертбот: доставив из США в Данию чертежи «Оптимиста», он очень помог его распространению по Европе.

В 1960 г. первые ОК построили в Австралии; вскоре с этим классом познакомились в Новой Зеландии и Таиланде. В 62-м появилась международная ассоциация класса; на будущий год во французском Мобюиссоне прошел первый чемпионат мира, собравший 68 участников. Класс стремительно развивался и в 60-е гг. даже рассматривался как претендент на замену «Финна» в олимпийской программе; к середине 70-х число построенных

ратно пропорционален средней скорости яхты: чем он меньше, тем она быстрее. — *Прим. авт.*) составляет 1104 для углепластиковой мачты и 1134 для металлической. Это означает, что при прочих равных углепластик будет выигрывать у алюминия чуть больше полутора минут в часовой гонке. Для сравнения приведу и коэффициент «Лазера»: 1101. Как видите, его скорость практически такая же, как у современного ОК. Это объяснимо: «Лазер» полегче, но и парус у него меньше.

Любопытно, что на первых ОК не было гик-оттяжки: ее заменял клин, вдвигающийся в расположенную под гиком щель на мачте. Загоняя его глубже, можно было сильнее ограничить перемещение гика вверх. Кстати, так же были оборудованы и ранние «Финны» (я не зря написал о схожести вооружения). Пока не появилась традиционная оттяжка, некоторые гонщики изобретали довольно оригинальные конструкции. Так, один из них использовал гик, проходящий через мачту насквозь и выступающий за нее к носу яхты примерно на полметра; специальные тали оттягивали этот конец гика вверх, к мачте, работая, как и традиционная оттяжка, только с большим плечом.

С середины 70-х развитие ОК приостановилось — в первую очередь из-за конкуренции, которую стал ему создавать близкий по характеристикам «Лазер». В США и ЮАР практически перестали ходить на ОК, однако в Европе, Австралии и Новой Зеландии интерес к яхте сохранился: в 70–90-е гг. число участников чемпионата мира не опускалось ниже полусотни.

За упадком последовало возрождение класса, которое началось в середине 2000-х. Многие гонщики занялись восстановлением старых ОК; увеличился выпуск новых. Появился даже гимн ОК, который написал один из французских гонщиков. Большим праздником стал

чемпионат мира 2007 г. в польском городе Леба, посвященный 50-летию класса. По такому случаю организаторы расширили обычную квоту (80 яхт), и в соревновании приняли участие 118 гонщиков. Тогда же был основан и Зал славы ОК. Первым введенным туда гонщиком стал датчанин Йорген Линдхардтсен — за верность классу: на тот момент его стаж хождения на ОК составлял больше 40 лет. Линдхардтсен много раз принимал участие в чемпионате мира, становился его победителем и неоднократно призером.

Рекордное количество яхтсменов (145 из 11 стран) собрал юбилейный, 50-й чемпионат мира в 2012 г. В 2023-м немного недотянули до рекорда: 143 заявки из 13 стран. В последние годы росту популярности класса поспособствовало и то, что некоторые финнисты пересели на ОК после исключения «Финна» из олимпийской программы. Хотя международная ассоциация ОК была против такого решения и в 2019 г. даже направила в World Sailing письмо в защиту «Финна». Не помогло...

«ОК-динги» наиболее распространены в Германии, Великобритании и Польше (по 150–200 яхт в каждой из стран). Заметные флоты также имеются в Дании, Швеции, Бельгии, Франции, Австралии и Новой Зеландии. Понемногу возрождается ОК в США.

Всего на сегодня построено более 15 000 швертботов «ОК-динги». Их корпуса производят примерно полтора десятка компаний, включая хорошо известную Ovington Boats. До сих пор практикуется сборка яхт из готовых комплектов. Среди фирм, выпускающих их, наиболее известна новозеландская Leech Boats. Собранные из таких наборов швертботы оказываются вполне конкурентоспособными. Они, например, заняли два первых



Король Таиланда Пхумипон Адульядет заканчивает постройку швертбота «Вега-2»

Основные размеры швертбота ОК:

Длина 4,00 м
Ширина 1,42 м
Осадка (со швертом) 0,91 м
Вес корпуса 72 кг
Площадь паруса 8,50 кв. м



места на чемпионате мира 2014 г. Идея не нова: такие комплекты выпускались еще в 60-е гг. Только реализуется она сегодня на более высоком технологическом уровне: детали теперь нарезают на станках с ЧПУ.

Ассоциация класса ведет мировой рейтинг, учитывающий результаты выступлений на крупных международных соревнованиях за последние два года; о популярности ОК говорит то, что текущая версия рейтинга включает почти 800 гонщиков из 21 страны! Раз в год выходит журнал с рассказами об основных соревнованиях и событиях из жизни класса, новостями национальных ассоциаций и интервью с известными гонщиками.

Последний чемпионат мира в ОК прошел в начале прошлого года в австралийском Брисбене. Победил на нем англичанин Ник Крейг, автор известных на Западе книг *Helming to Win* («Вести яхту к победе») и *Tactics to Win* («Тактика победы»). Выиграв, он сделал себе хороший подарок к 50-летию. Это уже шестой его титул — больше нет ни у кого в ОК; если же добавить сюда победы Крейга на чемпионатах мира в других классах, то общее их количество будет приближаться к 15. За свои достижения Крейг удостоился звания Яхтсмена года в Великобритании.



«Если швертбот «Финн» можно назвать конем, то ОК придется назвать мустангом»

Коль скоро зашел разговор об известных гонщиках, назову еще несколько фамилий. Хотя ОК и не олимпийский класс, на нем гонялось немало тех, кто впоследствии (или, наоборот, до того) сделал себе имя в олимпийском парусном спорте. Так, олимпийский чемпион в классе «Финн» Матеуш Кушнеревич в юности дважды становился призером чемпионата мира на ОК. А последний олимпийский чемпион в «Звездном» Фредрик Лёэф, напротив, пересел на ОК уже в солидном возрасте, по завершении своей олимпийской карьеры. Любопытно, что оба они не раз становились чемпионами мира в «Финне» и «Звездном», где конкуренция очень высока, а вот достичь того же на ОК им не удалось.

Ну а самым «высокопоставленным» среди всех яхтсменов, гонявшихся на ОК, был, по-видимому, король Таиланда Пхумипон Адульядет (Рама IX). Побед мирового уровня он не одержал, но гонщиком был неплохим: в 1967 г. разделил со своей дочерью, 16-летней принцессой Убол Ратана, 1-е место на Играх полуострова Юго-Восточной Азии. Дата их победы — 16 декабря — объявлена Национальным днем спорта Таиланда. Не страшился Рама IX и дальних плаваний: в 1966 г. он вместе со своим четвероюродным братом принцем Пхисадечем Рачани на самостоятельно построенных ими швертботах ОК пересек северную часть Сиамского залива от Хуахина до Тейнгама, за 17 часов преодолев 60 миль. В 1987 г. Международный олимпийский

комитет наградил короля Золотым Олимпийским орденом за заслуги перед спортом.

Теперь об истории ОК в нашей стране. В СССР «ОК-динги» появился в начале 70-х. Фанерные швертботы производили на Ленинградской экспериментальной судовой верфи (ЛЭС), стеклопластиковые выпускали на Таллинской экспериментальной верфи и привозили из Польши. У нас этот класс рассматривался исключительно как юношеский, переходный от «Оптимиста» к «Финну», поэтому взрослый чемпионат СССР не разыгрывался. Проводилось юношеское первенство страны и Малая Балтийская регата, на которую приезжали экипажи из ГДР и Польши.

К сожалению, жизнь «ОК-динги» в СССР оказалась недолгой: его «похоронил» «Луч», выпуск которого освоила Таллинская верфь в 1984 г. Как это не раз происходило с другими классами яхт, ОК был немедленно выведен из календаря соревнований. Доходило до грустных курьезов: в опубликованном летом 1985 г. каталоге яхт, выпускаемых ЛЭС, швертбот «ОК-динги» еще значился, однако на всесоюзных регатах того сезона ОК уже не стартовали.

Яхты списали или убрали в глубину клубных эллингов, где некоторые экземпляры дожили до наших дней. Так, 15 лет назад ребята из муромской парусной секции «Гюйс» восстановили три пластиковых ОК 1976 г. в., на которых участвовали в клубных гонках. Недавно

секция закрылась; одну или две яхты передали в Козьмодемьянск, где на них продолжают ходить спортсмены детского парусного клуба. Два или три ОК есть в яхт-клубе «Альбатрос» г. Курчатова (Курская обл.); не так давно их еще можно было увидеть на ходу, но последние четыре года на воду они не выходили, понемногу приходя в негодность. Любопытный артефакт обнаружился и в одном из московских дворов: вкопанный в землю пластиковый корпус ОК со снятой палубой используется в качестве клумбы для цветов. Острые на язык яхтсмены тут же окрестили эту малую архитектурную форму могилой ОК.

Насколько замена ОК на «Луч», да еще и столь поспешная, была оправданной? Рапортуя о начале выпуска «Луча», журнал «Катера и яхты» 40 лет назад писал: «Много лет велись дискуссии о замене уже устаревшего швертбота-одиночки юношеского класса «ОК-динги» более современным, простым в управлении и неприхотливым в эксплуатации судном... И вот такой швертбот наконец появился на дистанциях наших соревнований».

Ник Крейг на чемпионате мира 2024 г.



На мой взгляд, сказанное весьма спорно, особенно с позиций сегодняшнего дня. Зарубежный опыт показывает, что ОК и сейчас не устарел, а рассматривать его исключительно как юношеский класс совершенно неправильно. Представляется и то, что в управлении «Луч» не сильно проще ОК. У него действительно меньше настроек, но можно ли считать это достоинством?..

В общем, кому как, а мне жаль, что ОК был столь стремительно изгнан из советских яхт-клубов. Долгое время казалось, что это навсегда. Но пять лет назад петербургские тренеры Альберт Кулаков и Игорь Шлюев решили наладить производство фанерных комплектов для сборки ОК. Я расспросил Игоря про этот проект:

— Как вы решились на такое необычное начинание?

— Я сам в юности гонялся на ОК, это была моя первая яхта. ОК — хороший, продуманный швертбот. Со спортивной точки зрения он интереснее «Луча» и «Лазера», и я думаю, он мог бы стать в нашей стране новым национальным классом для взрослых.

— А почему фанерные комплекты, а не стеклопластик?

— Во-первых, такой набор проще отправить в другой регион, чем готовый корпус. Во-вторых, в России немало людей, которые могут и любят что-то делать своими руками и которым было бы интересно собрать корпус из таких комплектов. В-третьих, на фанере можно немного поэкспериментировать с обводами корпуса в рамках правил класса. Наконец, пластик требует более оснащенного производства, больше оборудования. Наша же идея — для начала сделать несколько корпусов и посмотреть, что из этого получится. Если ОК действительно начнет развиваться в нашей стране, если яхтсмены станут говорить «дайте нам пластиковые корпуса», что ж, сделаем и пластик.

— Вы наверняка много с кем обсуждали свой проект. Есть ли у гонщиков интерес к такой яхте?

— И немалый. Кто-то даже готов был внести предоплату!

— Такая самостоятельно построенная яхта будет в классе? Ведь тот же «Лазер» построить у себя в гараже нельзя...

— В ОК политика иная. Если яхта отвечает правилам класса, то совершенно неважно, кто и где ее построил. Яхта проходит обмер и получает мерительное свидетельство, с которым можно принимать участие в любых соревнованиях.

— Есть ли представление, сколько будет стоить ваш ОК?

— Значительно меньше «Лазера». По предварительным прикидкам, примерно как «Луч».

— В каком состоянии сейчас работа?

— По разным причинам дело движется не так быстро, как хотелось бы. Сейчас первый корпус собран на 90%, пошито несколько парусов. Осталось дожидаться, когда будет готова мачта.

— Надеюсь увидеть ваши ОК на воде. Успехов!



Автор благодарит Михаила Ворожбиева, Илью Лебедева, Эдуарда Мануйлова и Игоря Шлюева за помощь в подготовке статьи.

Игорь Шлюев на Trofeo VMComposites. 2023 г.

