



## Ангелочек

*Повествование о создании того или иного класса яхт в послевоенное время очень часто начинается историей о том, как какой-то конструктор решил спроектировать лодку, которую легко построить в условиях домашней мастерской силами одного-двух человек. Впрочем, это неудивительно, ведь экономика только восстанавливалась после войны, у большинства людей с деньгами было неважно, и построить самому швертбот было проще, чем купить готовый. И класс Cherub (с англ. — «херувим», «ангел») — не исключение.*

**П**римерно так Джон Спенсер и рассказывал о своем 12-футовом швертботе, спроектированном в 1951 г. Сам он был увлеченным яхтсменом и хотел построить лодку для гонок в Окленде (Новая Зеландия), где могли участвовать швертботы длиной до 12 футов (примерно 3,7 м), с площадью парусности 100 кв. футов (около 9,3 кв. м). Он и представить себе не мог, что этот проект станет не только успешным стартом карьеры начинающего конструктора, но и толчком для развития проектирования яхт в Новой Зеландии, и в итоге выведет нацию в число ведущих парусных стран мира.

Проект Спенсера был во многом схож с яхтой 14-футового класса из Великобритании Merlin Rocket, но его



Основные размеры швертбота Cherub:

Длина 3,70 м  
 Ширина 1,50 м  
 Осадка 1,30 м  
 Водоизмещение 50 кг  
 Площадь парусности 9,3 кв. м





обводы были с острыми скулами, в отличие от британского швертбота. Это позволяло строить корпус из 5-мм фанеры, обладая минимальными навыками работы с деревом. Рэй Эрли — один из новозеландских яхтсменов, регулярно выступавших в гонках на 12-футовых швертботах — заинтересовался проектом и под руководством конструктора построил первую лодку. Она получила имя «Cherub» в честь дочери Рэя, которую он дома называл ангелочком. Швертбот превзошел самые смелые ожидания его создателей — произвел настоящую сенсацию, выиграв множество гонок в Новой Зеландии.

В течение следующих восьми лет было построено еще 450 однотипных лодок, правда, исходный проект заметно усовершенствовали. Любопытно, что поначалу новозеландская парусная ассоциация не хотела признавать новый класс, чтобы не менять национальную классификацию, но множество энтузиастов настояли на этом. Уже в 1956 г. первые «Ангелочки» появились и за границей.



В 1963 г. в Великобритании было зарегистрировано 112 швертботов, быстро рос флот и в Австралии.

Правила постройки, разработанные ассоциацией класса, были весьма свободными и позволяли экспериментировать с обводами, материалами и парусным вооружением. В итоге типичный швертбот родом из 50-х гг. превратился к нашему времени в современную экстремальную гоночную машину с двумя трапециями, огромным геннакером и корпусом из углепластика.

Начиная работу над проектом, Спенсер хотел сделать скоростной швертбот, и это ему, безусловно, удалось. В 1973 г. парусник признали самым быстрым из существующих 12-футовиков: во время тестов он развивал до 25 узлов. Современные «Ангелочки» при благоприятных условиях шутя превосходят это достижение. Cherub очень легко выходит на глиссирование, но требуется немалый опыт экипажа, чтобы морская прогулка в свежий ветер не превращалась в непрерывное вынужденное купание. Нельзя сказать, что Cherub очень популярен в мире, однако в регистре, который ведет ассоциация, имеется около 3200 лодок (главным образом в Великобритании, Новой Зеландии, Австралии и Франции).

Успех класса Cherub вдохновил его разработчика и на другие подобные проекты. Самым удачным из них оказался Javelin, больше всего похожий на увеличенный Cherub, но он получил распространение только в Австралии и Новой Зеландии. Однако роль Спенсера в новозеландском парусном спорте не ограничивается конструкторской



работой над быстроходными швертботами. В подростковом возрасте на его верфи трудились и приобретали опыт будущие знаменитые конструкторы яхт Брюс Фарр и Рон Холланд. Видимо, это не менее важная заслуга Джона Спенсера. 🚩

