



СТОЛЕТИЕ красной «Звезды»

Капитан Врунгель из известного мультфильма говаривал: «Как вы яхту назовете – так она и поплывет». Как поплыла лодка, которая сошла со стапелей американской яхтостроительной верфи Уильяма Гарднера ровно сто лет назад и которая дала начало классу «Star» («Звездный»), говорит история его развития.



Юлия Скачкова, Москва.
Фото автора, Алексея Угрюмова
и Фредерика Джонсона

Начало истории

Авторство и разработка чертежей проекта этой лодки принадлежат конструктору Френсису Свейсгуту. Именно он создал яхту, которая по сей день не потеряла актуальности. Удивительно? Не более, чем любая классика, будь то добротная сделанная вещь или написанная музыка.

«Звезда» родилась не на пустом месте, это была работа, в ходе которой выкристовалась идеальная форма. У «Звездника» был предшественник – лодка с забавным названием «Жук». В 1906 г. лидер небольшой группы яхтсменов Нью-Йорка Джордж Кори попросил своего друга Уильяма Гарднера создать небольшую недорогую килевую остроскулую лодку. Ее спроектировал Кертис Д. Марби, длина ее была 17 футов, а вес киля равен 150 фунтов. Воду «Жук» увидел в 1907 г. Любители паруса рьяно взялись осваивать новую лодку в проливе Лонг-Айленд. Но, от-

катав четыре года, владельцы пришли к выводу, что яхта слишком маленькая, неудобная и с очень малой осадкой. Яхтсмены во главе все с тем же Джорджем Кори вновь пришли к Уильяму Гарднеру. В начале осени 1910 г. за проект взялся Френсис Свейсгут. Правда, много позже он сказал в одном интервью: «Очертания «Жука» были нарисованы не мной. Когда Билли Гарднер попросил меня сделать для него «Звезду», я начал с нуля, не глядя на линии «Жука». Если эти две яхты и похожи, то только потому, что очертания всех остроскулых яхт с дугообразным дном одинаковы».

К сезону 1911 г. старались успеть с постройкой спортивного флота, и потому строительство 33 новых лодок велось еще на двух верфях: Исаака И. Смита в Порт-Вашингтоне, штат Нью-Йорк, и в «Компании Челси» под руководством Ричарда Т. Грина, штат Массачусетс.

Правда, тогда новые яхты носили еще более забавное название – «Жуки Наханта», по названию клуба «Нахант Дори» в Массачусетсе, куда были проданы копии чертежей новой яхты. Существовал и укрупненный вариант – «Большой Жук». Интересно, что, несмотря на название, на парусах яхт Наханта по непонятной причине были нарисованы красные звезды. К счастью для класса, яхтсмен Стуивзанд Уэйнрайт из Американского яхтенного клуба, недолго думая, предложил название «Звезда» как наиболее подходящее для класса. С тех пор красная звезда красуется на больших парусах этих элегантных лодок.

Яхты, поочередно спуская со стапелей, стали нумеровать. Спустя 100 лет последняя спущенная на воду лодка имеет уже номер 8448, и строительство продолжается, не снижая темпов.

Эволюция конструкции

Парусный спорт весьма технологичен. Конструкции судов постоянно устаревают, перестают отвечать стремительно набирающей скоростью «гонке

вооружений». Последние десятилетия – это сплошные модернизации старых моделей или создание новых, заточенных на максимальную скорость. Что же позволяет такому ветерану, как «Звездный», быть конкурентоспособным в этой конструкционной гонке?

По мере эволюции класс пережил немало нововведений. Первое и одно из самых значимых случилось уже в 1920-х гг., и руководил им сам Френсис Свейсгут. Согласно первоначальному замыслу, «Звезда» была яхтой с гафельным вооружением, с длинным гиком, выступающим далеко за трапец, что вполне типично для гоночной яхты того времени. Длина передней шкаторины грота составляла 24 фута

11 дюймов, или 7.60 м (для сравнения: в современном вооружении – 30 футов 6 дюймов, или 9.30 м). Размер нижней шкаторины был равен 18 футам 4 дюймам (5.59 м) в отличие от нынешних 14 футов 7 дюймов (4.45 м). Но по мере того, как «Звездный» класс развивался, стало очевидно, что вооружение нужно и далее модернизировать. Первым важным шагом в конце 20-х гг. стал отказ от гафельного вооружения в пользу бермудского с удлиненным гиком (Маркони, как его тогда называли).

К 1930 г. американцы (в немалой степени под давлением Европы, где класс начал набирать популярность) пришли к выводу, что необходимы дальнейшие изменения. Решение о



внедрении доработок в новое вооружение было принято в общих чертах и затем передано в Технический комитет. В результате длинный гик укоротили до транца, сохранив площадь парусности. Вооружение приобрело вид, сохраняемый до сих пор.

В 1970 г. «Звездный» класс пережил еще один цикл доработок. Это была настоящая технологическая революция. В качестве материала корпуса был утвержден стеклопластик, в рангоуте дерево сменили на алюминий. В последующие 30 лет постоянные инновации стали характерны для «Звездника», но они касались в основном «полезных мелочей».

На протяжении всей своей истории «Звезда» оставалась в числе передовых классов яхт. Хотя корпуса лодок стали делать из стеклопластика, деревянные корпуса долгое время сохраняли прежнюю актуальность. Все это – следствие мудрой политики международной ас-

социации класса, которая ратует за конкурентоспособность всех яхт класса и преследует идею неувеличения стоимости для подтверждения демократичности и всеобщей доступности. Этим цели способствуют довольно жесткие правила класса, они-то и объединяют новые и более ранние яхты.

Only for men

Многое из современного оборудования, что используется в других классах, впервые появилось именно на «Звезде», к примеру, гибкий рангоут, «сосалки» и кулачковые стопора. На сегодняшний день яхта класса «Звездный» – это мощное парусное вооружение, стройный длинный корпус и относительно легкий вес. Глядя на них, кажется, что при небольшом узком корпусе лодка перегружена парусами. Их уравнивает крупный киль и обычно не менее крупный (массивный) экипаж. Потому-то «Звездный»

– это чисто мужской класс, на котором женское присутствие – исключение. Физиология женщин и их стандартно малый вес не позволяют им осваивать эту лодку с ее серьезными нагрузками. Гибкая мачта требует от матроса быть не только «активным балластом», но и участвовать в настройке лодки.

«Звездный» – универсальная килевая яхта. Она прекрасно чувствует себя как на небольших водохранилищах, реках, озерах с гладкой водой, так и на морской волне. Ее способность к глиссированию впечатляет. Это истинный гонщик, сильный и подготовленный.

Международная «звездная» жизнь

Необходимо отметить еще один интересный факт – это первый в мире килевой монотип. Вернемся ненадолго к истории. В мае 1911 г. первые пять лодок участвовали в гонках в проливе Лонг-Айленд. Яхты, как уже сказано, были пронумерованы, что дало начало международной классификации этих судов с прописью каждой лодки в реестре. К 1922 г. их количество достигло 110 вымпелов. И в том же году с подачи активных гонщиков класса во главе с Джорджем Элдером они были собраны в первую в истории яхтинга ассоциацию яхт-монотипов – International Star Class Yacht Racing Association (ISCYRA). Так что Джорджа Элдера можно назвать отцом первой в мире ассоциации, он разработал принципы ее работы и в течение целой четверти века был бессменным председателем.

Сейчас это одна из самых крупных и уважаемых яхтенных ассоциаций в мире. Ее влияние сильно, что подтверждает постоянное присутствие класса в олимпийской программе. Вся парусная жизнь «Звезд» находится в ведении ISCYRA. Она тщательно следит за количеством судов и членов, внося в реестр лодки по заявке производителя. Секрет долгожительства и высокого профессионализма ISCYRA в том, что ассоциация работает на энтузиазме гонщиков класса, причем работает на совесть.

Лидеров ISCYRA выбирают из числа активных яхтсменов, и часто это спортсмены высокого уровня. Международный управляющий комитет со-





стоит из офицеров класса из Европы, Северной и Южной Америки, Австралии. Административный комитет и Центральное бюро находятся в США в Аннаполисе, штат Мериленд. Ассоциация имеет четко структурированную иерархию и разветвляется в международную сеть, первичной ячейкой которой является флот.

Флот должен насчитывать не менее пяти лодок и иметь определенный ареал распространения. В структуре четко отслеживается привязка к территориальной принадлежности флота, а не принадлежность к стране. Так, например, у нас существуют два независимых друг от друга флота – Московский и Волгафлот. Там, где концентрация лодок велика – в Европе и Америке – флотов значительно больше. Всего в ISCYRA значится около 160 таких «первичных ячеек», и они собирают тысячи любителей этих элегантных лодок.

Соответственно флоты объединяются по районам, районы по континентам, а континенты – по полушариям. Венчает всю эту незамысловатую структуру мировой чемпионат.

Широкое распространение класса позволяет проводить интересные по составу участники гонки за пределами

местных вод флота. Для тех, кто хочет большего, всегда есть гонки уровнем выше. Первенство флота – это лишь первая ступенька, районные соревнования предлагают более сильную конкуренцию и так далее, вплоть до гонок первенств мира. Топовые гонки «Звездников» – это континентальные и мировой чемпионаты, лидеры первых носят почетные серебряные звезды на парусах, лидеры мира – золотые. Кроме собственных гонок класса, «Звездный» включается во все международные и внутренние регаты олимпийских классов высшего уровня.

В 1922 г. было проведено первое первенство США, а в следующем, 1923 г. – первое международное соревнование, от которого ведется счет первенствам мира в классе. Мировой чемпионат до сих пор признается одним из самых значимых соревнований в общем парусном календаре.

В том же 1922 г. ISCYRA издала ежегодник, где опубликовала свою структуру и правила класса. И опять же это был первый в истории документ такого рода. Сегодня он также выпускается раз в год с важными комментариями и добавлениями, это своего рода годовой отчет. Для постоянного информирования членов ассоциации о событиях,

новостях и новинках в настройках и вооружении издается ежемесячник «STARLIGHTS», собственная газета, на которую ISCYRA подписывает всех своих членов.

Ветеран олимпиад

Это старейший класс в десятке олимпийских яхт. С 1932 г. «Звездный» постоянно присутствует в олимпийской программе. Лишь единожды его исключили из престижнейшей мировой регаты.

Парусный спорт – сложно транслировать, доводить до зрительской аудитории. По этой причине МОК постоянно пугает парусников, что урежет присутствие классов яхт на олимпиадах. Сейчас состязания проводятся в десяти классах, и килевых из десяти только два: женский «Эллиот 6» и мужской «Звездный». А сколько новых классов рождаются и амбициозно метят в эту десятку! Опасность вылета из нее периодически грозит любому классу, как, к примеру, случилось в недалеком прошлом с «Торнадо». Однажды, в 1972 г., пришла очередь и «Звездника», этой священной коровы паруса. Но обратно его вернули уже через цикл (правда, за это время в СССР исчезли едва ли не все яхты этого типа).

В мировом масштабе класс присутствует на всех континентах, кроме Африки, практически во всех странах мира есть любители красной звезды, противостоять их напору сложно. В 2016 г. олимпиада может лишиться «Звезды» вновь, по крайней мере, такая информация заявлена, а окончательное решение будет озвучено в мае этого года. Странно, что никаких аналогов мужской килевой лодки (двойки или тройки) не предлагается вообще. Время покажет и расставит все по своим местам, а класс «Звездный» и без олимпиады не потеряет своих почитателей.

Он воспитывает чемпионов в сложных условиях жесткой конкуренции. Оттого победа здесь ценна и учит многому. Многие спортсмены, удачно выступавшие в этом классе, продолжили яхтенную карьеру, поднявшись на самые вожаемые ступени профессионального паруса – они участвуют в экстремальных гонках «Volvo Ocean Race» и престижном Кубке «Америки». Список бывших чемпионов мира, таких как Колин Бишел, Джон Костецки, Матс Йоханссон, Ганс Фогт, Бенни Андерсон, Род Дэвис и Марк Рейнолдс, пополняется новыми именами – Торбен Граель, Ян Перси... Парусный спорт – спорт без возраста, и «Звезда» полностью соответствует этой идеологии. В отличие от многих других классов, считающихся только молодежными или только для пенсионеров, «Звезда» объединяет и тех и других.

Красная «Звезда» Советов

То ли эмблема класса удачно согласовывалась с символикой СССР, то ли были другие необъяснимые причины, по которым «Звездный» стал самым победоносным классом в истории советского паруса, но факты налицо. Из четырех золотых «парусных» медалей Союза в Олимпийских играх две были добыты на «Звезде». Первой была олимпийская золотая медаль в парусном спорте Тимира Пинегина и Федора Шуткова на лодке «Торнадо» в Неаполе 1960 г. Спустя ровно двадцать лет на

лодке «Эскимо» в Таллине Валентин Манкин и Александр Музыченко завоевали золотой пьедестал Московской Олимпиады–80. Помимо Олимпийских игр советские спортсмены трижды выигрывали чемпионаты Европы: в 1964 г. – Т. Пинегин, в 1979 г. – В. Манкин и в 1984 г. – Г. Биганишвили и становились призерами других престижных международных регат.

Парусный спорт в те годы был по-

партиями, следовательно, доставалось лишь первым. А желание победы подстегивало, хотелось лодку собственную, да получше. Многие умельцы конструировали и строили сами. Так, в 50–60-х гг. чемпионы изыскивали возможность строить на верфях лодки под себя, когда не доставалось импортной матчасти. Ездили на самую крупную судостроительную верфь в СССР в Таллин и лично участвовали в постройке.

Таллинская верфь выпустила около 600 лодок, и лишь немногие из них регистрировались в ISCYRA. Яхты той серии и сейчас можно найти в яхт-клубах России, небольшое их количество в Москве восстанавливается для тренировочных гонок.

Болезненный переход на новую политическую систему, а с ней и на иной образ жизни, повлек за собой общую дороговизну. Любителей не стало меньше, а вот возможности дали сбой. «Звезды» вымерли

на большей территории своего бывшего распространения в России. Осталось два флота – Московский и Волгафлот, они-то и представляют страну на зарубежных выездах.

Вот уже три года подряд, что ни год – то круглая дата: в 2009 г. исполнилось 50 лет Московскому флоту, в 2010 г. – 50 лет первой советской олимпийской медали, которая была завоевана именно в классе «Звездный», в 2011 г. – самый выдающийся в юбилейном списке: все яхтенное общество празднует 100-летие класса! Состоится серия регат с участием иностранных гонщиков, а также выезды к коллегам в ближнее зарубежье и на чемпионаты Европы и мира.

По всему миру отдельные флоты планируют юбилейные гонки и празднования. К тому же этот год предололимпийский, что всегда повышает активность яхтсменов в надежде на отбор в сборную. Возможно, следующая олимпиада и окажется для «Звезды» последней, но это уж точно не повлияет на ее популярность в мировом масштабе. Лодка отпразднует еще не один свой громкий юбилей. ■

В советские годы была такая шуточная песенка, сочиненная московскими спортсменами:

**«Бульба большая, мачта кривая,
соленое море и злая волна.
Завидуют финнисты
огромной бульбе нашей,
А драконисты – нашим
огромным парусам...
Эх, бульба большая...»**

настоящему массовым. Им жили, причем страстно, гонялись с невиданным сейчас азартом. Лодок было много, пусть и разномастных, пусть и самостроек – это никого не смущало. Желание быть на воде во что бы то ни стало вдохновляло на самостоятельные судостроительные дела. На старты, к примеру, только в Москве, с ее небольшими акваториями, выходили до 40–50 «Звездников». Притом, что другим, немалочисленным представителям «Финнов», «М», «Летучих Голландцев» и прочих классов, тоже места хватало.

«Звездный» нашел почитателей в Москве и в Ленинграде, в Прибалтике и в Грузии, на Дальнем Востоке и на Волге. По всей стране гонялись на «Звезде». Чемпионат СССР собирал до 20 экипажей, и это только среди победителей первенств городов-участников. Мастерство гонщиков достигало самого серьезного уровня, а борьба за лидерство могли позабавить чемпионаты Европы и мира.

Популярность класса росла, а материальной части не становилось больше. Новое приходило в основном из-за границы, закупалось небольшими