

# Быстрее ветра – класс «49er»

Артем Басалкин



Сегодня класс «49er» пришел и в Россию. И если всего несколько лет назад в нашей стране был один дальневосточный экипаж, то сегодня количество этих лодок возросло настолько, что стало возможным проведение в нем полноценного чемпионата России, что и побудило нас посвятить несколько страниц этой пока еще непривычной для нас яхте.



**И**стория возникновения класса «49er» связана с эволюцией популярного в Австралии 18-футового класса «Skiff». После того как Дэвид Портер выиграл чемпионат мира, управляя рулем с трапезии, потенциал дальнейшего развития «Скифа» был реализован в ходе двадцатилетней модернизации. Австралийские конструкторы изобрели и воплотили в жизнь более легкие и динамичные обтекаемые корпуса, крылья, асимметричные спинакеры и гибкие окончания мачт. Наиболее широкомасштабные изменения в конструкцию «Скифа», приведшие к появлению нового класса, внес Джулиан Бетвайт, сын известного яхтенного строителя Фрэнка Бетвайта.

Сегодня «49er» – это олимпийский гоночный швертбот. Название класса произошло от длины корпуса

лодки, которая составляет чуть меньше 4900 мм. Яхта эта высокоскоростная и технически сложная. За счет гигантской по отношению к массе корпуса площади парусов уже при скорости ветра более 8 уз «49er» идет быстрее ветра на 2–3 уз, что и является основной особенностью яхт такого класса, требующей особой специфики управления. Первая лодка такой конструкции была построена в 1996 г. в Великобритании на верфи «Ovington Boats», тогда же прошли официальные испытания на состязаниях по отбору лодки для Олимпиады в Сиднее. На роль «high performance» – скоростного глиссирующего швертбота, или супердвойки, претендовали 11 конструкций: «505», «Летучий голландец», «ISO», «14'International», «One design 14», «B 14», «Jet», «49er», «Laser 5000», «Boss» и «Mach2». После оценки по 13 пара-

метрам с большим отрывом победил «49er». Класс дебютировал в 2000 г. на Олимпиаде в Сиднее и участвовал в Олимпиаде в Афинах в 2004 г. Лодка быстро приобрела популярность, и на чемпионате мира в 2001 г. на озере Гарда было представлено уже 167 яхт этого класса.

В России же класс «фотинайнер» все еще мало развит в отличие от таких маститых парусных держав, как Англия, Испания, Австралия или Новая Зеландия. Национальный чемпионат в каждой из этих стран собирает порядка 30–40 экипажей. Достопримечательностью этого класса является его зрелищность и динамичность, особенно ярко раскрывающаяся в свежие ветра. Все это достигается за счет большой энерговооруженности, т.е. отношения площади парусов к водоизмещению.

«49er» – международный класс яхт без каких-либо ограничений, будь то вес, возраст или пол яхтсмена. Но управлять этим спортивным снарядом может не каждый. Здесь большое зна-

чение – в первую очередь для безопасности – имеют опыт и навыки хождения на скоростных яхтах подобного класса, особенно после апреля 2009 г., когда ISAF разрешила использование мачты новой конструкции, теперь пол-

### Основные данные швертбота класса «49er»

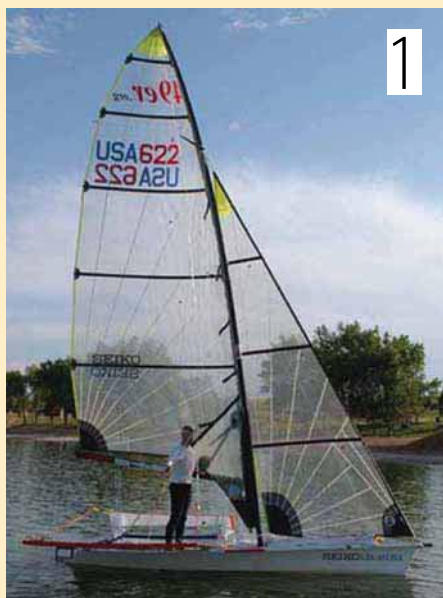
Длина корпуса (без бушприта), м	4.90
Осадка корпусом/швертом, м	0.15/1.30
Водоизмещение, кг	125
Площадь парусности, м <sup>2</sup> :	
грот	15
стаксель	6.7
геннакер	38
Экипаж, чел.	2

ностью состоящей из углепластика. Сегодняшняя мачта «49er» делится на три части, и длина ее увеличилась на один метр по сравнению со старой, в связи с этим изменились площадь (она увеличилась) и дизайн грота (он имеет угловатый топ с дополнительной то-

повой латой, направленной под углом вверх). Карбоновая мачта стала почти в два раза легче, а дополнительная площадь парусности добавила в скорости на острых курсах 1.5 уз!

Конструкторы модернизировали и стаксель (он получил крепление к штагу по типу «чулок с молнией», до этого были клипсы). Такие изменения, безусловно, улучшили класс в техническом плане. Несомненно, конструкторы и дизайнеры класса «49er» при постоянном совершенствовании конструкции яхты преследуют свои цели. Задача не так уж и проста – поддерживать самый быстрый и зрелищный класс в олимпийской программе на достойном уровне и соответствовать статусу класса.

Неизвестно, какие изменения в классе ожидают нас в будущем, но уже сегодня дизайнеры экспериментируют с добавлением подводных крыльев (см. «КиЯ» № 230)! Кто знает, может уже к Олимпиаде 2016 г. класс «49er» станет не только самым быстрым, но и самым «летающим»? ■



1

#### 1. Вариант «верхушки» мачты старого образца для «49er»

Мачта состояла из двух частей, верхняя была выполнена из углеродистого волокна, «низушка» – из алюминия. Это придавало ей большой вес и малую упругость. Старый корпус имеет довольно большие отличия от современного, усовершенствованного, начиная от дизайна и крепления крыльев и заканчивая изменениями в обводах яхты.

#### 2. Новый дизайн верхушки для «49er»

На фотографиях видно, что изменились не только длина мачты и парусность, но и дизайн парусов, теперь они выглядят экстремальнее и презентабельнее, что соответствует идеологии класса «49er»

С 1 января 2010 г. ISAF утвердила и использование нового дизайна корпуса, основными особенностями которого являются его жесткость и новая система крепления крыльев-аутригеров. Каждое крыло крепится на простых болтах, которые легко и быстро притягиваются к корпусу яхты. В связи с этим новый монотип обладает «целостностью» за счет жесткого соединения крыла и корпуса.



2



3

#### 3. Крепления крыльев теперь имеют два положения

«Гоночное» положение, когда крыло крепится в четырех местах: на двух болтах, притягивающих крыло к корпусу, и на двух пальцах (вставляющихся в специальные отверстия, как показано на рис. 4), установленных на «ногах» крыльев.

Положение для перевозки. Крыло отсоединяется и крепится пальцами на «ногах» в специальные отверстия, расположенные в центральной жесткости корпуса. Крылья можно перевозить и отдельно.

#### 4. Крепление крыла в «гоночном»

положении имеет специальные отверстия, что придает ему жесткость, а всей конструкции надежность

4