



Развитие малых гоночных многокорпусников

Виталий Беляков. Фото автора, Яна Фарриера и фирмы «Dragonfly»

Младшие классы спортивных многокорпусных яхт открытого моря начали формироваться с появлением первой серийной продукции. Эти суда заведомо дороже традиционных яхт (8-метровый тримаран стоит от 40 000 долл. США; 9-метровый – от 120 000 долл.), и поэтому покупателю требовались более чем убедительные доказательства их преимуществ над однокорпусными яхтами.



Для обеспечения прорыва на рынок была необходима авторитетная поддержка. Такими считаются английские яхтсмены, которые всегда были консервативны в выборе типа парусного судна. И именно в Англию, где к тому же проживает много обеспеченных людей – потенциальных

покупателей, производители в первую очередь и повезли свой товар «для раскрутки». В итоге становление нового класса яхт в Европе проходило в рамках правил английского королевского яхт-клуба (RORC). В 1993 г. RORC допустил на свои оффшорные соревнования катамараны и тримараны длиной

30 футов и более, была создана Ассоциация многокорпусников открытого моря – MOCRA, которая начала работать над правилами их обмера. Приятно осознавать, что российские катамараны серии «Иван 30» тоже стали составной частью в этом процессе. Отмечу, что до появления многокорпусного класса S-multi (лодки длиной от 30 до 50 футов) уже существовал класс Micro (длиной до 8 м), но он не допускался к гонкам в открытом море.

Первоначальная формула обмера имела в числителе и знаменателе закрытые степени, которые были известны только рейтинг-секретарю MOCRA Саймону Форбсу. Десять лет подряд результаты гонок яхт, обмеренных по этой формуле, «вбивались» в компьютер, после чего уточнялись все используемые в формуле коэффициенты. И лишь в 2006 г. формула была открыта. Из нее исчезли измерения максимальной ширины по поплавкам. Начали подробно обмеряться конкретно заявленные паруса, активнее штрафовать грот; разнообразнее стали градации парусов переднего треугольника, а определяющим – вес судна в



Тримаран «Dragonfly» с поплавками, сложенными в корму вдоль корпуса



На катамаране «Orion» испытывается система самоспряжения яхты

обмерном состоянии – 10 лишних килограммов уменьшают гоночный балл во втором знаке после запятой!

Тримараны и тогда, и сегодня представлены в основном датскими моделями «Dragonfly» и австралийско-американскими «Farrier». Честь двухкорпусных конструкций защищают английские катамараны «Strider» маститого конструктора Ричарда Вуда и очень инновационные и скоростные «Firebirds». Катамаранов выходило и выходит на старт гораздо меньше, чем тримаранов, поскольку при малой длине (чуть более 8 м) обитаемость у них минимальная, а для быстрой сборки и разборки требуется специальный трейлер. (Как известно, яхты выбирают не яхтсмены, а их жены, которым катамараны не нравятся.)

Поэтому массового появления малых крейсерско-гоночных катамаранов можно ожидать после увеличения размеров трейлерных многокорпусников, к чему наблюдается отчетливая тенденция практически у всех производителей. Кстати, «трейлерность» не означает «трансформируемость» на стоянке в марине. Например, тримараны «Elan» выпускаются в варианте с алюминиевыми балками-бимсами, демонтирующимися лишь при перевозке.

Наш экипаж, к сожалению, участвует в гонках эпизодически. Но, судя по результатам английских коллег, создается впечатление, что в обмере произошел перекокс в пользу тримаранов. Речь идет о коротких дневных гонках, когда экипажи тримаранов энергично

откренивают судно, поднимая подветренный поплавок из воды и сильно уменьшая смоченную поверхность, а в слабый ветер, наоборот, создают крен под ветер и этим заставляют паруса лучше работать. Может быть, в многодневных гонках в открытом море на большой волне перекокс в обмере исчезнет, но пока у меня не было возможности это проверить.

В общем, класс S-multi сформировался. Длина большинства серийных судов находится у нижнего предела класса – 30 футов. Никто «наверх» к 50 футам пока не стремится. Но уже появились «Farrier 33» и «Dragonfly 35», а гоночные амбиции начали теснить потребности комфорта в круизном плавании. Гальюн на «Фарриерах» принял ортопедические очертания и напоминает саркофаг фараонов (например, в нашем гальюне, занимающем половину правого корпуса, я нередко спокойно ночую).

Почти весь наш флот теперь трейлерный, что сильно повышает его мобильность. За сутки до открытого чемпионата Англии в марине Плимута еще не было ни одного конкурента, но поздним вечером на прицепах начали прибывать один «претендент» за другим. Они быстро собирались и скатывались по слипу в воду, и к утру вся марина была забита многокорпусниками.

Существуют две основные схемы складывания балок тримаранов – метод «поджимания» к основному корпусу (схема «Farrier» и «Corsair») конкурирует с методом складывания поплавок в корму вдоль корпуса («Dragonfly»). Но между гонками все S-multi стоят в не сложенном виде где-нибудь на мелководье, у брежватера или в самой глубине марины вместе с разными шверт-





Тримаран «Farrier» с поплавами, поджатыми к корпусу

ботами/динги. (Мы же финишируем первыми и встаем в пустые марины). «Фарриеры»–«Корсары» бегают здорово, но датские «Драгонфлаи» заметно эстетичнее, элегантнее и, замечу, качественнее в изготовлении. Сейчас датская фирма строит очень интересную модель «Dragonfly 30 Extreme». Это более широкий, с высоким клиренсом, с большой парусностью тримаран, сильный конкурент на дистанциях.

В гонках участвуют в основном семейные или дружеские-любительские экипажи (вроде наших отечественных). Но в этом же классе стартуют «профи» на фирменных лодках вроде тримарана «V&G» и катамарана «Eberspacher». Иногда они и выигрывают!

Альтернативная французская («континентальная») формула обмера Multi 2000, разработанная Эриком Леружем, не прижилась. В Голландии, Германии и Скандинавии тоже гоняются по правилам МОСРА. Этим летом в Копенгагене состоялся традиционный Multihulls meeting, где обсуждали проблемы обмера. Но в правилах ничего принципиально не изменилось, ведь они устраивают большинство владельцев серийных яхт, а это является определяющим.

Однако самая активная «многокорпусная» жизнь кипит в южном полушарии – в Австралии и Новой Зеландии. Австралиец Ян Фарриер создал самую многочисленную семью тримаранов, известных под торговой маркой «Corsair». Причем его «F22», «F27», «F32» и т. д. – далеко не самые яркие представители этого класса. На родине у него есть сильные конкуренты в гонках – тримараны и катамараны Тони Гренжера. Но серийность и мас-

совость позволила количеству перейти в качество, сделав бренд «Корсаров» нарицательным. Хотя надо сказать, что страну-производителя многокорпусников сегодня вообще определить очень сложно. Некоторые дизайнеры размещают свое производство в Китае и даже во Вьетнаме.

Именно из южного полушария приходят в Европу новые катамараны и тримараны, а с ними интересные и проверенные конструкторские решения. Серийно начали строить катамаран «Raider 302» (ближайший родственник «Ивана 32»), уже завоевывающий европейский рынок.. Интересно развивается и местный младший класс 8.5-метровых судов. Благодаря фиксированным основным параметрам – длине, ширине, площади парусности и минимальному водоизмещению – в нем преобладают катамараны, как более рациональные суда.

В нашем классе монотипов «серийность» рождает гонки. Стоило «Raider 302» наладить серийное производство, как его создатель Тони Грейнджер тут же объявил «One design class». Кстати, выпускает «Raider» известный изготовитель мачт и алюминиевых профилей – фирма «Allyacht Spars». Ведь если разобрать этот катамаран, то композитными будут только два корпуса, рули и шверты. Все остальное – это груды алюминиевых палок и труб. Трейлер со ступень-кондуктором – тоже из алюминиевых профилей. Модель имеет интересный рекламный слоган: «Warning; sailing this cat is addictive!» (Внимание: управление этим катамараном вызывает наркотическую зависимость!). Этот слоган вполне подходит и к нашему «Ивану 32»...

ДЖОЙСТИК С КОЛОНКАМИ



Узнайте больше
на выставке
«Московское Боут Шоу»
20–28 февраля 2010
МВЦ «Крокус Экспо»
или на нашем сайте...

**... И ЗАКАЖИТЕ
КАТЕР
С ДВИГАТЕЛЕМ
VOLVO PENTA!**



VOLVO PENTA AQUAMATIC
ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПЕРЕД ПРИРОДОЙ

**VOLVO
PENTA**

www.volvopenta.ru