



Биография яхты

Алексей Русецкий

В последнее время как-то слишком часто стали встречаться красочные эпитеты: эксклюзивный, элитный, королевский и т.п. А посему свой рассказ о международном классе восьмиметровых яхт я тоже вынужден начать с таких слов, тем более что они соответствуют действительности.

С “элитностью” здесь все в порядке: такими яхтами владели Ротшильды, герцог Виндзорский, барон Альфред Круш фон Болен, Маркус Валленберг-младший, Карл Сименс. Юбилейный Кубок мира 2007 г. проходил под патронажем принцессы Анны, а в 2008 г. Кубок для подгруппы классических яхт выиграл король Норвегии Олаф V.

Отмечу и “стаж”. Любители “Драконов” и “Звездных” не без оснований гордятся долголетием своих классов. Однако... класс восьмиметровых

(“8 mR”) яхт появился вместе с группой формульных классов, принятых в 1907 г. одновременно с созданием IYRU (теперь ISAF).

До 1936 г. это был олимпийский класс. Много яхт готовилось к так и не состоявшимся Олимпийским играм 1940 г. Мы знаем немало примеров, когда яхта, выведенная из рамок олимпийских игр, пропадает навсегда. С 8-метровиками этого не случилось – класс и сегодня не утратил своего значения. Ежегодно среди классических яхт (проекты до 1967 г.) разыгрывают Кубок Sira, учрежденный в 1983 г. Олафом V, а среди современных – Кубки мира и Европы. Разумеется, эти суда продолжают совершенствоваться. В наше время 8-метровики оснащены киллями с крыльями, триммерами, бортовыми компьютерами, парусами из карбона, изготовленными по самым современным технологиям, и их модели проходят испытания в опытовых бассейнах. Эти быстроходные “машины” выходят на старт борт о борт с прекрасными яхтами, прошедшими проверку временем.

Отмечу, что принятая век назад система обмера эффективно работает

без корректировки с 1933 г. Классические яхты, построенные с интервалом в десятки лет, имеют близкие ходовые качества. Конечно, требование к постройке корпусов по правилам Ллойда плюс особенности формулы дают узкие тяжелые корпуса, прекрасно идущие в лавировку, но безнадежно проигрывающие современным проектам на полных курсах. Однако никто не критикует обводы других старых классов; важно, что скорости построенных в разные годы лодок соизмеримы.

Сильнейшие 8-метровики привозят на соревнования на специальных большегрузных трейлерах и регулярно транспортируют из Европы или Америки через Атлантику для участия в Кубке мира. Класс продолжает занимать сильные позиции в США, Канаде, Франции, Швеции, Финляндии, Швейцарии, Германии, Голландии, Великобритании. В выпущенном в 2007 г. “Регистре 8-метровиков” насчитывается 174 яхты, при этом в предкризисный период ежегодно 7–9 яхт находились в постройке или реставрации.

Владельцы “8-метровиков” относятся к своим яхтам с любовью. Со-



“Sphinx” (“8 mR”)



8 mR “Bera” и “If” (“8 mR”)

вершив выход на такой яхте, многие остались преданны им на всю жизнь, поскольку найдется не так много яхт, обладающих столь удачным сочетанием скорости, мореходности, простоты управления и красоты классического судна. Нередко 8-метровики передают от поколения к поколению. Это особенно характерно для Скандинавии, где есть семьи, владеющие яхтой десятилетиями. Самый яркий из таких случаев – яхта “Quinta”, построенная в 1916 г. в Норвегии Йоханом Анкером. В 1918 г. ее купил Каспар Хассель. В 1962 г. яхта перешла к его сыну Кнуту Хасселю, а в 1997 г. – к его внуку Арни Хасселю. До сих пор “Quinta” в отличном состоянии и представляет собой один из прекраснейших образцов первого поколения 8-метровиков.

Вот что написал в 1934 г. об этих лодках известный яхтсмен Уффа Фокс: “В промежутке между регатами владелец 8-метровой яхты имеет возможность совершать круизы вдоль побережья, дарующие ему две вещи, к коим мы более всего стремимся: здоровье и счастье. Ведь прогулки под парусом... успокаивают душу, а чистый мор-

ской воздух оздоравливает тело. Что еще нужно человеку в наш индустриальный век, когда вокруг все наполнено отвратительным скрежетом и ядовитыми испарениями? Немалая популярность 8-метровиков объясняется и тем, что в каюте такой яхты хозяин может не только сменить мокрую одежду после тяжелой гонки и перекусить... но даже и поселиться. Добавьте к этому надежную защиту от непогоды – и вы поймете, что это не просто плавательное средство, а настоящее судно”.

Ядро мирового флота 8-метровиков составляют примерно 70 классических яхт (до 1967 г. постройки), сохраняющие минимальный вес и оборудованные для гонок: с кевларовыми или карбоновыми парусами, алюминиевым рангоутом, с гидравлической настройкой такелажа и бортовым компьютером. Если на яхте стоит двигатель, то на время гонок его демонтируют. На Кубке Sira такие яхты выступают с командами по 7 человек.

Современные 8-метровики (их полтора десятка) – это чисто гоночные яхты, укомплектованные лучшим оборудованием, какое только можно купить за деньги. Часто они управляются профессиональными команда-

ми. Надо сказать, некоторые почитатели этого класса имеют в собственности не одну такую яхту. Главное событие для них – Кубок мира.

Какой же ветер занес эти яхты в современную Россию? В далеком 1946 г., когда мир еще определялся с тем, как будет развиваться парусный спорт после войны, шведский конструктор Торе Хольм сделал несколько эскизных проектов “метровых” яхт. Следует отметить, что эти классы вообще были коньком Торе Хольма: он не только спроектировал немало знаменитых яхт, но трижды участвовал в олимпийских играх, завоевал золотую и две бронзовых медали. Один из таких проектов – 8-метровик “Birgit”. Это было не лучшее время для класса: его исключили из программы игр 1948 г., заказчика не нашлось, яхту так и не построили. В 1999 г. шведский яхтсмен, страстный поклонник классических яхт Ларс Виден купил проект у дочери Торе Хольма и заказал чертежи для постройки лодки португальскому конструктору Давиду Виейре. За строительство яхты взялись... в мастерской Речного яхт-клуба Санкт-Петербурга.

Задача была сложной. Чтобы яхту



Почему у 8-метровика длина 14 м?

“В начале XX в. был популярен способ формульных ограничений размеров. Суть его в том, что гоночный балл судов одного класса должен быть одинаковым, а размеры, не входящие в формулу, для каждого класса задавались определенными величинами. Первая удовлетворительная классификация такого вида была введена в 1907 г. IYRU для гоночных килевых яхт. Современный вид формулы такой:

$$R = \frac{L + \sqrt{S} + 2d - F}{2,37}$$

L — исправленная длина яхты, получаемая в результате специального способа измерения;

S — площадь парусности;

F — высота надводного борта;

d — поправка на обводы яхты, определяемая из обмера поперечного сечения яхты.

Как видно из формулы, в нее не входят некоторые величины, влияющие на ходовые качества яхты: ширина, осадка, водоизмещение и некоторые другие. Эти величины для каждого класса задаются тем или иным способом... В зависимости от величины гоночного балла яхты делятся на шести-, восьми-, двенадцатиметровики и т.д.”

(Григорьев Н.В., Лобач-Жученко Б.Б. Парусный спорт. — М.: Физкультура и спорт, 1954.)

классифицировали как классическую и допустили к участию в гонках с яхтами постройки до 1967 г. (понятно, что проект полувековой давности проиграет современным), ее следовало строить по старой технологии. Единственное, что разрешено, — использовать современные клеи. По правилам класса, яхты, как уже говорилось, строят в соответствии с требованиями Регистра Ллойда. За постройкой этой яхты наблюдало французское “Бюро Веритас”. Яхту строили

с дубовым набором, с обшивкой из сибирской лиственницы, причем проблемой стал поиск длинных (более 7 м) досок, позволявших минимизировать количество стыков на поясах обшивки.

Постройку начали в декабре 1999 г. с изготовления металлического стапеля. Несмотря на все сложности, работы шли достаточно быстро. К весне 2002 г. яхта была спущена на воду и приняла участие в Кубке мира в Хельсинки. Дебют прошел успешно — 7-е место (из 18 яхт в группе). Сейчас решение шведского заказчика строить яхту в России выглядит удивительным, но он не прогадал. При средней стоимости нового деревянного корпуса в Европе в 200–300 тыс. евро он по-



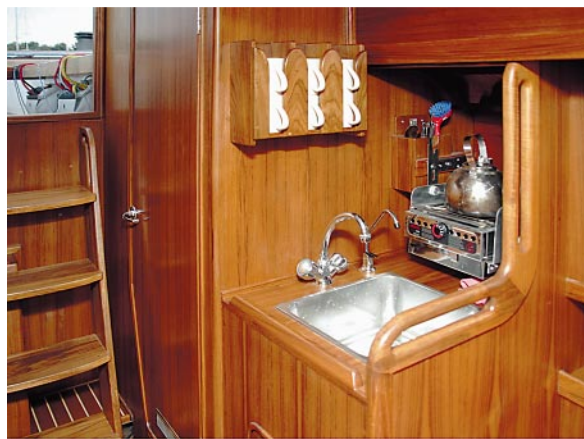
К.Миллер примеряет ???шпангоуты???

лись другие конструктивные особенности, например, оригинальная внутренняя обстройка, разработанная Александром Калиниченко.

Строительство было рассчитано на два года – в 2006 г. яхта должна была быть на воде и в 2007 г. участвовать в торжествах, связанных со 100-летием класса. Поначалу все шло по плану, однако потом начались сюрпризы. В мастерской Речного яхт-клуба сменился руководитель и сразу дал понять, что эта яхта – только обуза для предприятия. Одновременно выяснилось, что выплаченный заказчиком солидный аванс “испарился”, при этом новый и старый руководители мастерской синхронно кивали друг на друга. Далее дело пошло так, что я стал терять надежду когда-либо получить лодку. На постройке работали 1–2 человека, которые при первой возможности переводились на другой заказ. В октябре 2005 г., вернувшись

тратил только \$40 тыс. Конечно, можно говорить об отдельных проблемах с качеством, тем не менее заказчик остался доволен.

Я внимательно следил за постройкой “Birgit” не только потому, что занимался поставкой оборудования для яхты. Привлекала идея воспользоваться оснасткой и оборудованием для постройки еще одной лодки. После долгих переговоров летом 2004 г. был заложен киль новой яхты по тому же проекту, купленному уже у Ларса Видена. Его требованием было изменить дизайн рубки, чтобы новая лодка силуэтом отличалась от “Birgit”. Кроме этого, в качестве обшивки был применен африканский махагони, кокпит стал самоотливным, появи-





6-метровики во время регаты в Ханко



"Astra II" ("8 mR")



"Naja" ("8 mR")

после двухнедельного отсутствия, я выяснил, что за это время к работе никто не прикасался, хотя счета за аренду места в мастерской выставляли исправно. К счастью, вскоре к руководству постройкой удалось привлечь Казимира Миллера, великолепного специалиста в области малого судостроения, и с его приходом работа обрела осмыслен-

ный характер.

К концу 2005 г. закончили обшивку, весной 2006 г. установили шпангоуты. Стало ясно, что лодка будет построена качественно, но про регаты 2007 г. пришлось забыть. В июле 2007 г. был установлен свинцовый фальшкиль, отлитый на Кировском заводе (вес более 5 т), и наконец 15 августа яхту спустили на воду. Еще две недели прошли в приятных хлопотах по вооружению лодки, а 3 сентября состоялся первый выход в море. К сожалению, рост цен на работу и материалы, затягивание постройки привели к тому, что стоимость яхты практически сравнялась с таковой в Европе. Но качество было высочайшим, что подтвердили и зарубежные гости, специально приехавшие в Санкт-Петербург посмотреть новую лодку. (Кстати, если кто-то захочет последовать моему опыту и воспользоваться оснасткой для еще одной яхты, не получится: после завершения постройки яхты стапель и вся оснастка были уничтожены руководством мастерской.)

Испытания яхты в море завершились подписанием акта приемки от представителя "Бюро Веритас", и начались хлопоты по получению мерительного свидетельства. В России нет мерителей, признанных Ассоциацией 8-метрового класса, и пришлось приглашать специалиста из Финляндии. Не обошлось без замечаний: осадка яхты превысила допустимую, что потребовало подрезать фальшкиль и делать новые замеры. Наконец в мае 2008 г. мерительное свидетельство, дающее право участвовать в гонках, было получено.

С момента спуска яхты на воду прошло более двух лет. Яхта, получившая имя "Astra II", регулярно гоняется в Финляндии. Экипаж во главе с рулевым Александром Калининchenko постепенно учится настройке и управлению яхтой, по



"Vågspel" и "Астра" ("8 mR")

силуэту несколько напоминающей большой "Дракон". На открытом Чемпионате Финляндии 2009 г. "Astra II" заняла 3-е место, уступив победителю лишь одно очко. Очень помогли в этом кевларовые грот и генуэзский стаксель от компании "WB-sails", имеющей большой опыт в изготовлении парусов для классических яхт.

Отдельно скажу об атмосфере гонок классических яхт в Финляндии. Значительная часть финских яхт 6- и 8-метрового классов базируются в яхт-клубе "HSS" (Хельсинки), командор которого тоже владеет 8-метровиком. Зная, что российских яхтсменов не всегда тепло встречают за границей (не будем здесь искать виновных), мы

были приятно поражены доброжелательностью, с которой в Финляндии относятся к нашей яхте и экипажу. Вежливость финских пограничников и таможенников, дружеская атмосфера, характерная для всех регат классических яхт, производя сильное впечатление. В общем, мы с нетерпением ждем следующего сезона! ☺

Почему у яхты "Astra II" номер "RUS 4"?

"Astra II" — это не первый 8-метровик под российским флагом. В начале XX в. парусный спорт в нашей стране бурно развивался, быстро росло количество яхт новых международных классов, построенных на лучших верфях мира, включая 8-метровики. Все они базировались в Санкт-Петербурге, причем два — в Речном яхт-клубе. Яхты "Норман" и "Былина" приняли участие в Олимпийских играх 1912 г. Российские 8-метровики имели номера на парусах 1–3 и 5. Номер "RUS 4" на парусах "Astra II" — дань уважения дореволюционному российскому парусному спорту.