



Вадим Манухин, президент Ассоциации яхт класса Л-6.
Фото Петра Большакова

Национальному **45** лет классу яхт Л-6

«Все конструкторы с работы на Л-6 сняты... 13.12.62». Эти строчки написаны красным карандашом в рабочей тетради Анатолия Петровича Киселева, названной им «Л-6. Черновые записи», содержащей все основные расчеты по проекту яхты Л-6 и переданной Ассоциации класса известным яхтенным конструктором Виктором Владимировичем Чайкиным. Через несколько дней после того, как были сделаны эти записи, – 29 декабря – А. П. Киселев скоропостижно скончался. Может быть, не только напряженность работы над «шестеркой» в последние недели года, но и отвлечение людей от нее сыграли свою роль в безвременной кончине талантливого конструктора...

В 1962 г. было принято решение о постройке на Ленинградской экспериментальной судовой верфи большой серии крейсерско-гоночных яхт. Из двух имевшихся к тому времени проектов – международного СР-8 и национального Л-6 – был выбран последний. Он разработан А. П. Киселевым в 1958 г. в соответствии с Правилами классификации постройки и обмера спортивных парусных судов 1953 г. В основе правил лежала система ограничений размеров, авторство которой принадлежало известному советскому яхтсмену Н. Ю. Людевику. Его идеи были воплощены в Правилах классификации 1932 и 1935 гг., предусматривавших серийную постройку простых по конструкции и надежных, пригодных для классовых гонок килевых яхт класса «Л». Как писал А. П. Киселев, «по этим правилам до войны было построено около 20 яхт Л-60, показавших хорошие мореходные качества...». Кроме них, яхтсмены страны получили около 50 яхт Л-45 и некоторое число Л-30, на которых с 1936 г. начали проводиться классовые гонки

килевых яхт. Известно также, что были построены рассчитанные скорее на дальние крейсерские плавания, чем на гонки, две яхты Л-100.

После решения о серийной постройке яхт Л-6 под руководством автора проекта была начата разработка рабочих чертежей. Но, когда до закладки головной яхты серии оставалось меньше полугода, А. П. Киселева не стало. В. В. Чайкин писал: «Казалось постройка яхты, если не совсем, то, по крайней мере, по срокам сорвется. Но, пока решались вопросы на административном уровне, сотрудники КБ верфи с помощью опытного мастера Сергея Владимировича Витта в инициативном порядке приступили к разбивке корпуса на плазе и изготовлению необходимых шаблонов и лекал. становить эту работу уже никто не решился».

К концу 1963 г. удалось построить первые три яхты. Головная «шестерка» «Ангара» спущена на воду в октябре 1963 г. на до сих пор в строю, несмотря на 45-летний возраст. Всего

с 1963 по 1978 г. построено более сотни яхт Л-6 и Л-6М. Проект неоднократно модернизировался, но неизменной оставалась форма корпуса ниже линии борта. Громную работу по доведению и модернизации «шестерки» проделал В. В. Чайкин, начинавший работать на верфи еще с А. П. Киселевым.

Строившиеся в течение 15 лет в Ленинграде яхты класса Л-6 участвовали во многих международных и региональных соревнованиях, крупнейшими из которых были гонки на «Кубок Балтийского моря», учрежденный редакцией журнала «Катера и Яхты», Муху-Вяйнская и Доминиканская регаты и др. «Шестерки» стали тогда массовым национальным классом крейсерско-гоночных яхт открытого моря, на котором прошли морскую школу многие известные яхтсмены.

Эти яхты оказались удивительно живучими. Помимо отличных мореходных качеств, позволяющих им успешно соперничать с более современными яхтами, их отличают надежность и ремонтпригодность конструкции. Благодаря этому даже в таком почтенном возрасте они совершают дальние спортивные плавания и участвуют в соревнованиях.

Создание в 2001 г. Ассоциации крейсерско-гоночных яхт класса Л-6 способствовало возрождению традиций национального яхтинга. С 2001 г. Ассоциацией совместно с яхт-клубом Ленинградской военно-морской базы была возрождена традиционная для Петербурга 100-мильная гонка по маршруту Кронштадт–о. Нерва–Кронштадт, берущая свое начало еще с 1852 г. В 2008 г. торжественное открытие этой гонки состоялось в Кронштадте у памятника Петру в Петровском парке при участии представителей городской администрации и военно-морской базы. В регате разыгрываются переходящие Кубки – Ста миль и Быстрейшей яхте. В последние годы награждение победителей 100-мильной гонки

проходит во время празднования Дня работников морского и речного флота при самом активном участии Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга.

С 2007 г. Ассоциация класса при поддержке Комитетов по физической культуре и спорту администраций Санкт-Петербурга и Калининградской области и Санкт-Петербургского Парусного союза организует широко известную в прошлом регату «Кубок Балтийского моря», не проводившуюся с 1989 г. В 2007 г. гонки состояли из четырех этапов по маршруту Петербург–Пионерский–Петербург. Интересно, что здесь встретились яхты как раз тех самых проектов, судьба которых решалась в 1962 г. – Л-6 (яхта «нега» из Питера) и CR-8 (этот класс представляла «Балтика» из Калининграда). «Шестерка» одержала уверенную победу.

В 2008 г. регата прошла по маршруту Петербург–Пярну–Пионерский. На коротких этапах в Санкт-Петербурге и в Пионерском участвовало до 20 вымпелов, а весь маршрут прошли пять яхт, в том числе четыре «шестерки» из Питера. В гонке, организованной Пярнским яхт-клубом, к ним присоединились две прибалтийские «шестерки» – «Эрна» (бывшая «Рига») из Пярну и «Санта-Мария» из Риги. Как и прежде, в этой регате разыгрываются переходящие кубки – Балтики и Хрустальный кубок быстрейшей яхте. Информационным спонсором регаты традиционно является журнал «Катера и Яхты», достигший в этом году, как и класс Л-6, своего 45-летия.

С 2007 г. яхты класса Л-6 впервые принимают участие в Соловецкой регате, что может в будущем стать хорошей традицией. Для тех же, кто ограничен временем, было бы неплохо возродить Кубок Ладоги.

Участвуют «шестерки» и в соревнованиях, проводящихся Санкт-Петербургским Парусным союзом (СППС). В рамках



Санкт-Петербургской Парусной недели с 2003 г. проводится чемпионат России в этом классе. Однако ужесточение требований СППС к конструкции и оборудованию заявляемых в гонки лодок, зачастую трудновыполнимых для старых проектов, к сожалению, не способствует увеличению числа «шестерок» в этих соревнованиях.

В сезон крейсерские яхты участвуют в девяти–двенадцати соревнованиях, по результатам которых Ассоциация с 2002 г. проводит рейтинг своих яхт. Набравшей наибольшее количество очков на итоговом собрании вручается переходящий приз «Лучшей яхте Ассоциации», посвященный памяти А. П. Киселева. Последние три года его получает «нега» Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба (капитан – Н. С. Бриллиантов).

В течение пяти лет, прошедших с 40-летия класса Л-6, новые экипажи яхт, длительное время стоявших на берегу, что называется не у дел, начали капитально их ремонтировать. Среди них – питерские «Фея», «Кареджи», «Паллада», «Фортуна», «Енисей». Первые две из них уже спущены на воду и активно участвуют в соревнованиях, причем «Феей» занимается женский экипаж. На других «шестерках» ведутся ремонтные работы разной сложности. Как правило, это замена килевой балки, ахтерштевня, контртимберса, флортимберсов, шпангоутов, ремонт рубок, ватервейсов и др. Среди этих яхт следует назвать питерские «Дельту», «Лилию», «Неву», «Чайку», «Ауру», «Амур», «негу», «Сириус», «Марию», «Глорию», Выборгскую «Родину». Капитально отремонтирована пярнуская «Эрна», почти готова к спуску «Нэле» (бывшая «Пэтер»), тоже из Пярну. В Пирите на воде в хорошем состоянии мы видели «Трийн». На Черном море бороздят воды «шестерки» «Винджамер» из Новороссийска и «Снарк» из

дессы, в Калининграде – «Новелла», а на Дальнем Востоке – «Россия» и «Сахалин». В Сосновом Бору ремонтируется «Ингрия», а на о. Хийумаа в Эстонии в ремонте стоят «Керберос» и «Валастэ» (бывшая «Лембиту»). К сожалению, некоторые яхты продолжают стоять на берегу по сути брошенными. Это – «Кама», «везда», «Усури» из Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба. В Кронштадте с пробоиной в борту у стенки находится «Ассоль», а в Клайпеде на берегу в неприглядном виде можно видеть корпус «Аушра». По имеющейся информации, в том же состоянии в Эстонии находятся «Гренада», «Карелия» и «Даго». Некоторые «шестерки» уже уничтожены («Байкал», «Аэгна»), судьба многих яхт пока неизвестна. Ассоциация класса будет продолжать накапливать информацию о «шестерках» и дальше. В связи с этим мы были бы благодарны за любые сведения об этих яхтах.

И еще надо сказать об одном: какими бы замечательными ни были яхты, сами по себе они в море не ходят и не ремонтируются. Для этого нужны люди, и люди необычные, поскольку содержание в «боеготовности» старых деревянных яхт сейчас обходится в копейку. Ежегодный косметический ремонт требует много времени, не говоря уже о капитальном, а время – это, как известно, те же деньги.

Экипажи на Л-6 состоят из пяти–семи человек, а чтобы яхта могла активно эксплуатироваться в течение сезона со сменным экипажем, в команде должно быть 12–15 преданных яхте «ненормальных», как нас часто сейчас называют коллеги, пересевшие на современные «мельницы». В наши дни таких фанатиков мало, но они есть. Яхты Ассоциации класса Л-6 открыты для всех, кому не безразлична судьба «шестерок», являющихся живыми памятниками истории национального яхтинга.

