



Аркадий Смекалов, яхтенный капитан

Новая жизнь «СЕЛЕНГИ»



В 1974 г. отец привел меня в яхт-клуб. С этого момента я открыл для себя море и паруса. В 1991 г. весь свой опыт, знания и силы вложил в реставрацию старой немецкой яхты «Stella» постройки верфи «Abeking & Rasmussen» 1936 г., длиной по палубе 16.5 м и водоизмещением 25 т. Дело происходило в Центральном яхт-клубе на Петровской косе в Санкт-Петербурге. Десять лет каждый день от рассвета до заката шла скрупулезная и трудоемкая работа по восстановлению яхты. Но в 2001 г. по приказу руководства яхт-клуба она была передана в пользование «лучшим людям». Остались воспоминания от «полета» яхты, названной мной «Звезда», и гора парусов площадью 120 м².

Начал все заново. 14 апреля 2003 г. приобрел как металлолом корпус ледокольного буксира «Селенга» длиной 17.2 м, шириной 3.9 м, осадкой 1.55 м и водоизмещением 36 т. Обводы корпуса были, как у чайного клипера – ни одного лишнего миллиметра.

«Селенга» была построена на реке, в честь которой и названа, в Улан-Удэ в 1970 г. Прибыла в Ленинград по железной дороге и проработала до 1986 г. в Финском заливе. Тогда же главный двигатель разобрали и ...не собрали. Судно превратилось в сливную бочку для подсланевых вод.

И вот спустя 15 лет под визг болгарки и треск сварочного аппарата началось ее возрождение. Никаких серьезных материальных средств у меня не было, но в море очень хотелось. Знакомый яхтенный конструктор Алексей Колосов на компьютере создал математическую модель корпуса, обчислил элементы остойчивости, провел кренование. Работа закипела. Жена Надя вычерпала 2.5 т мазута из машинного отделения. Сыновья Саша и Андрей помогли резать металл, зачищали поверхности, чистили и красили их. Заходили старые знакомые. Одни крутили пальцем у виска, другие, завороженные фантастичностью происходящего, оставались, чтобы помочь. Это – Саша Артемьев, Михаил Валов с женой и сыновьями, Игорь Салов с женой и сыновьями, Андрей Цейтин, Борис Семенов, Дима Пенчуков, Юра Колосов и другие...



и лома. В качестве балласта уложили 10 т стального и чугунного лома. Паруса удалось сшить из городской рекламы: с помощью «646-го» растворителя и ацетона с баннеров стёрли «адские письма», раскроили и собрали детали парусов при помощи степлера и кусочков фанеры прямо на берегу. Каждый парус усилили стальным тросом диаметром 8 мм по передней шкаторине. На боутах и риф-бантах – пять слоев материи. На всех углах вшиты ремни и стальные оцинкованные кольца. По периметру паруса удалось прошить на машинке. Нитки смазывали керосином. В средней части все паруса прошиты вручную – XVIII век! Теперь «Селенга» несет 150 м² парусов.

При ветре силой 3–4 балла яхта идет со скоростью 5 уз. Максимальная скорость – 7.5 уз. Сила ветра, которую выдержали паруса, – 24 м/с. Эксплуатируются паруса уже около пяти лет. Ни один не лопнул, но дополнительные усиления приходится делать.

Зачем мне все это надо? Чтобы люди смогли оставить свои домашние дела, отложить работу, собраться ни свет ни заря на палубе, отдать швартовы, и тогда большой парусник почти без шума заскользит по невиским фарватерам к морю. Скрип блоков – паруса ползут по мачтам к небу, и вот уже приемный буй позади, город тает в дымке. Двигатель смолкает, паруса забирает ветер, и мы вдруг оказываемся в другой реальности. «Селенга» летит над гладью вод, распустив белые крылья... ■



Новая яхта создавалась из надстроек, деталей переборок и люков самого буксира «Селенга». В главный двигатель «ЯМЗ 236» залили магическую жидкость из спирта, керосина и ацетона. Расхаживали двигатель ломом два дня. Установили ТНВД и форсунки. Завели с нескольких оборотов стартера. В небо из выхлопной трубы ударил фонтан из кусков сажи вместе с искрами. Под ногами мы ощутили мелкую дрожь палубы – «Селенга» ожила! В море вышли первый раз 4 октября 2003 г. С берега зрелище, наверное, было удивительным: черный облезлый корпус «Селенги» с горой резаного ме-

талла на палубе, изрыгая из выхлопной трубы снопы искр, степенно удалялся в туманную даль Финского залива.

В условиях российской действительности любой мечтатель сталкивается с дилеммой: погибнуть или все же выполнить задуманное. Для реализации фантастических мечтаний мы использовали примитивные методы и пошаговые действия. Это помогло справиться с кажущейся нереальностью задуманного.

Мачты были изготовлены просто из стальных труб. Стоячий такелаж из оцинкованного троса диаметром 17–12 мм заплели при помощи тисков