



Аркадий Смекалов,
фото из архива автора

Восстановление яхты «Звезда»



Яхта «Звезда» («Stella») появилась в Ленинграде в Центральном яхт-клубе ДСО «Труд» после окончания Великой Отечественной войны по репарациям от Германии. Она была построена в 1934 году на верфи Abeking & Rasmussen в Бремерхафене и приписана к яхт-клубу «Люфтваффе» в Гамбурге, где на ней по замыслу Геринга проходили навигационную практику в Северном море штурманы бомбардировщиков. В первом клубном экипаже яхты состояли командир Семен Шепшеевич,

заместитель командира Николай Максимов, боцман Иван Иванов, юнги Андриан Лазарев и Марк Менделев.

За время долгой жизни в Центральном яхт-клубе яхта претерпела два серьезных ремонта, но в 1989 году ввиду полного износа стальной обшивки корпуса и деревянной палубы выход в море ей был окончательно запрещен. В 1991 году яхту взял в аренду сроком 10 лет кооператив альпинистов. Меня пригласили быть капитаном, в помощники я взял Н. Петрова и А. Старковского.

В восстановительных работах участвовали: А. Смекалов, Н. Петров, Е. Гасилов, С. Романов, А. Носов, Д. Трофимов, Д. Овсянников, Д. Горбунов, Н. Жураковский, А. Маров, А. Вершевский и А. Старковский.

При осмотре и дефектации корпуса молотком пробили 20 сквозных отверстий в подводной части корпуса. Сгнившая палуба вспучилась и отставала от бимсов на 20–30 мм. Работы по разборке и маркировке того, что осталось от яхты, активно проводились до конца июля 1991 года. В процессе раз-

борки конструкций стали открываться интересные подробности, характеризующие историю предыдущих ремонтов, а также технологические приемы германских мастеров-строителей.

Палуба была изготовлена из лиственницы. Крепление брусков производилось оцинкованными коваными гвоздями квадратного сечения, забитыми наискосок в бимсы. Бимсы изготовлены натесными из дуба высотой в сечении до 240 мм. За десятилетия некоторые комингсы надстроек из тика прогнили на 40 мм от палубы.



Снаружи и внутри остались следы оцинковки, а сверху местами сохранился свинцовый сурик с хорошей адгезией к металлу. В местах палубных протечек обшивка изнутри глубоко прокорродировала. Подводная часть борта была покрыта эмалью, которая потрескалась и была сбита молотками в 50-х годах. Впоследствии ее красили обычными российскими методами.

Надо отметить аккуратность немецких судосборщиков, хотя перемены в работе все же сказывались на точности сборки – приходилось ста-

строить, мебели, шкафчиков, сидений каждую дощечку мы маркировали и укладывали на складе с записью места установки (каждая деталь была восстановлена в своем оригинальном виде). Затем объем предстоящей работы многим показался слишком большим и невыполнимым – народ стал постепенно отстраняться, уходить. На палубных работах продолжали трудиться А. Маров и А. Вершевский. По работам внутри яхты и на замене обшивки мне помогли Петров и Гасилов, часто приходил на помощь Н. Жураковский.



Приклепанные к борту ватервейсы из 4 мм стали проржавели на 20%. Обшивка надводного борта близка по качеству к российской котельной стали, стыки листов – клепаные на подкладках, продольные пазы однорядные, клепаные внахлест; они сохранились полностью вместе с бортовым набором. Подводный борт из 4 мм стали, стыки склепаны на подкладках, пазы клепаны однорядным швом. Потребовалось полностью заменить обшивку подводного борта и палубу, и 20% набора.

вить подкладки между обшивкой и полками шпангоутов. Судя по всему, в сборке внутренних деревянных конструкций участвовало до 4 человек: двое прилежных опытных рабочих и двое молодых, начинающих судосборщиков. Пожилые собирали конструкции в средней, хорошо просматриваемой части; молодым поручалась работа в оконечностях – здесь местами неаккуратно обрезались рейки, шлицы шурупов направлены в разные стороны.

При разборке внутренней об-

Постепенно деньги, технические средства, запланированное на ремонт снабжение – все кончилось. На наши головы обрушилась «перестройка». Вокруг яхты лежали промаркированные детали внутренней зашивки, детали механизмов и устройств яхты. Пришлось организовать работу в условиях наступившей разрухи. От яхты нельзя было отойти ни на один день – все, что лежало без присмотра, немедленно растаскивалось...

Металл для замены подводного борта находили в лужах на проезжей



Ремонт и разборка конструкций палубы, 1991 год



Восстановленный интерьер (тик, махагон), 1993 год



Первый этап восстановления закончен, 1993 год

части вблизи судостроительных предприятий (по традиции дороги тогда не ремонтировали, а ямы застилали листами корабельной стали). Заготовки листов для замены обшивки подводного борта яхты приходилось вырезать сварочными электродами. Участки с двойкой кривизной выбивали кувалдами на разогретом летним солнцем асфальте. Листы толщиной 5–6 мм подтягивали и крепили на месте с помощью гребенок и подпорных клиньев, затем сваривали. Листы размером 2.5×0.75 м устанавливали вдвоем за один день. Часто приходилось работать одному.

11 января 1992 года сварка подводной части корпуса была закончена. Качество работ принимала комиссия, в составе которой был академик из Института сварки им. Патона. Уже 21 июня яхту спустили на воду, а в августе яхта вышла в поход по Балтийскому морю. По приходе в Таллинн я стал настаивать на прекращении похода из-за множества выявленных недоделок, за что был отстранен от командования яхтой. С новым командиром экипаж пытался продолжить поход, но незавершенные работы заставили последовать требованию первого командира: яхта вернулась в Санкт-Петербург.

После похода альпинисты перестали появляться в клубе. Я снова взялся за ремонт. Реставрация каждой рейки внутренней зашивки, ремонт и изготовление новых систем и механизмов продолжались ежедневно. Но в связи с формальным продолжением аренды руководство клуба запрещало собирать команду из яхтсменов, проводить тренировки и походы. В 1993 году аренда наконец была расторгнута, мало-помалу наладилась и клубная жизнь. В 2001 году жизнь заставила заниматься другими яхтами, но это другая история. ■