



Публикуемые воспоминания известного петербургского конструктора парусных яхт Виктора Владимировича Чайкина, полагаем, представляют интерес не только исторический. Возможно, для нашего читателя будет важно, как формируется интерес к делу через преодоление обстоятельств, как поступательно углубляются знания, и насколько ценна «досушая» деятельность, не связанная напрямую с работой или службой.

Окончив высшее военно-морское училище, отслужив на Балтике, он после увольнения пренебрег прозой быта и отдался детским мечтам о море, без оглядки ушел в самую интеллектуальную область морской романтики – проектирование и строительство парусных яхт.

Фактически В. В. Чайкин принимал участие в проектировании всех яхт, выпущенных Экспериментальной судовой верфью на Петровской косе с 1963 по 2000 г.

Первое же судно по его проекту – швертбот класса М «Стриж» – было построено серией в тысячу корпусов. Одновременно им велись конструкторское сопровождение и модернизация олимпийских классов яхт «Дракон», «Летучий Голландец», «5.5», «Финн». Будучи ведущим конструктором при постройке яхты Л-6 по проекту, разработанному талантливым конструктором Анатолием Петровичем Киселевым, после его смерти В. В. Чайкин руководил доработкой и модернизацией проекта, что позволило верфи успешно выполнить постройку серии из ста этих замечательных яхт. В последующих проектах – «Варяг», «Алькор», «ЛЭС-35» – была продолжена линия на создание мореходной гоночной яхты.

Особое место в работах конструктора занимали крейсерские швертботы классов Т-2 и Т-3. Большим успехом у яхтсменов пользовался проект швертбота «Скат», строившийся любителями по чертежам, публиковавшимся в «Кия». Последними судами, спроектированными на верфи, были «ЛЭС-750», выпускавшийся и в швертовом, и в килевом варианте, и «ЛЭС-850».

В период «дикой рыночной экономики», когда нашим предприятиям пришлось конкурировать с целым миром, ограниченный и сверху, и снизу Чайкин дерзал в выпуске судов хоть как-то отвечать современности, приспособливая их к современному представлению о яхте.

Несмотря на почтенный возраст (ему в прошлом году исполнилось 88), Виктор Владимирович охотно помогает всем, кто обращается к нему с вопросами по модернизации, ремонту, оборудованию парусных яхт.

Мои паруса

Виктор Чайкин

Первый интерес к парусам возник у меня в раннем детстве, которое прошло на самом берегу Каспийского моря. В те времена главным двигателем для рыболовных судов был ветер, по всей ширине обозримого морского пространства можно было видеть белые треугольники парусов рыбацких лодок.

Этот тип судов, присущий именно Каспийскому морю с его крутой волной, сильными ветрами, налетающими всегда внезапно и резко, выработывался столетиями. Острые, приподнятые и сильно наклоненные штевни, большая седловатость черных осмоленных пузатых бортов говорили о том, что на такой надежной лодке не страшно в бурном море. Для противодействия дрейфу, при ходе под парусами из колодца в днище вниз выдвигался шверт из широкой доски (кинжальный). Обычно

на лодке длиной 9–10 м была одна мачта с рейковым парусом. Более крупные имели вторую мачту с таким же парусом. Высоко поднятый задний верхний угол паруса придавал ему сходство с крылом морской птицы. Таким судном была каспийская реюшка – первое парусное судно, с которым я познакомился в жизни.

Следующее знакомство с парусом произошло уже во время войны, когда я учился в восьмом классе и часто бывал в Доме пионеров. В морском кабинете, где хранились модели кораблей, книги, плакаты и другие пособия по морскому делу, десяток мальчишек вязали морские узлы, осваивали семафорную азбуку и морскую терминологию. Сильно потрепанная книга «Основы военно-морского дела», по которой я учился сам и учил ре-

бят, до сих пор стоит на полке над моим рабочим столом.

По-настоящему паруса вошли в мою жизнь с началом флотской службы, когда я впервые вышел на швертботе в море и ощутил особое чувство понимания судна, слит-





Юрий Александрович Пантелеев на швертботе «Руслан»

ности с ним в одно целое. С тех пор всюду, где мне приходилось бывать, я искал гавань и высокие мачты, устремленные в небо. Яхтсмены – народ общительный, а может быть на хороших людей мне везло, и часто на то короткое время, которое мне было отпущено службой, я становился членом экипажа какой-либо яхты. Рабочие руки, умение и знание морского дела на любой яхте не бывают лишними.

Но вот годы училища позади. Я лейтенант, штурман базового тральщика бригады траления Южно-Балтийского флота. Служба на тральщике требует от штурмана особой точности в работе при минимуме навигационных приборов. Секстан, эхолот, гироскоп и морской выпуклый глаз. Тем более на Балтике – районе, сложном в навигационном отношении.

Да к тому же значительные части моря на морских картах того времени были покрыты заштрихованными участками с надписями «Район, закрытый для плавания неразмагниченных судов», «Район, опасный от мин». Наша работа заключалась в том, чтобы пути через Балтику стали открытыми для

плавания всех судов. И наши тральщики, построившись в строй уступа, прочесывали эти районы, проверяя, не скрывают ли еще морские глубины смертельную опасность для мореплавателей. Прошло более пяти лет со времени, когда могли быть выставлены эти смертельные ловушки, большинство их уже не опасны. Тем не менее, мне пришлось наблюдать взрывы и якорных, и неконтактных мин в трале за кормой. В службе на тральщике была и положительная сторона для штурмана. За год плавания на тральщике я узнал всю Балтику от Кронштадта до немецкого порта Травемونده.

Но вот приказ – и я назначен штурманом на новый строящийся эсминец. Корабль самый современный, в моем распоряжении будет новейшая техника – приборы и навигационные системы. А паруса пока останутся в мечтах.

Чем так привлекали меня парусные суда и плавание под парусами? Если корабль мощью своих машин стремится подавить сопротивление сил природы, то парусное судно, наоборот, использует эти силы для своего движения. При плавании

на яхте особенно остро ощущается близость и единение с морской стихией. Раздвоение между штурманом самого современного боевого корабля и миром романтики и парусов органично укладывалось в мою морскую службу и жизнь. И времени, и энергии хватало на все.

Пока мой новый эсминец строился в Ленинграде в эллинге Ждановского завода (ныне «Северная верфь»), свободные от службы часы я часто проводил в Военно-Морском яхт-клубе, располагавшемся в канале между кроншпицами Галерной гавани. Меня охотно брали в короткие плавания капитаны многих яхт, такие же как и я офицеры, увлеченные парусами.

Оставалось время для посещения читального зала Военно-Морской библиотеки в Инженерном замке. Там я открыл для себя мир морской истории и кораблестроения, которые стали моим увлечением на всю жизнь. Большую роль сыграл Военно-Морской музей. Я побывал в фондах, познакомился с Андреем Леонидовичем Ларионовым, который заведовал корабельным сектором, с командиром крейсера «Аврора» капитаном



На борту яхты «Утеха», 1955 г.

2 ранга Бурковским. Они помогли найти нужную мне литературу, показали то, что скрыто в хранилищах от обычных посетителей, познакомили с модельной мастерской музея.

В Военно-морском яхт-клубе было несколько трофейных яхт, среди них крейсерские морские яхты «Орлан» и «Гриф» с металлическими корпусами. Меня заинтересовал крейсерский швертбот тоже немецкой постройки «Руслан». Капитаном на нем был адмирал Юрий Александрович Пантелеев, яркий сторонник именно этого класса яхт. Впоследствии он сменил несколько

судов, но всегда оставался верен крейсерским швертботам. Беседы с этим опытным яхтсменом были для меня содержательны и полезны. Может быть, все это нашло отражение в моей будущей деятельности как яхтенного конструктора. Будущие разработки проектов крейсерских швертботов «Дельфин», на котором я сам проплавал без малого 20 лет, ЛЭС-22, ЛЭС-750, «Скат» оказались довольно удачными судами.

Мои яхтенные занятия не ограничивались только Военно-Морским яхт-клубом. Я интересовался судами и остальных ленинградских клубов. В то время яхтенный флот был очень разнообразным. У причалов Центрального яхт-клуба стояли яхты отечественной послевоенной постройки – Л-3 и Л-4, довоенные Л-60, яхты немецкой постройки – трофейные «Мальва», «Сюрприз», «Нева», «Звезда», были и совсем старые, времен до 1917 г. – «Кондор», «Рогнеда». Больше всего было гоночных швертботов класса «М» – «Сороки», «Беркуты», «Чайки».

В Кронштадтском яхт-клубе еще в ходовом состоянии была яхта «Утеха», первая российская яхта с металлическим корпусом, построенная аж в 1888 г. Мне довелось как-то совершить на «Утехе» небольшое плавание с начальником

клуба Борисом Лабашковым. Сейчас корпус этой замечательной яхты сохраняется в яхт-клубе «Геркулес».

Но морская служба шла своим чередом. Эсминец был спущен на воду, откатили заводские и государственные испытания, сдали положенные задачи и в море, к знаменитым берегам Южной Балтики. Балтийск, бывший немецкий порт Пиллау, а теперь главная база флота южной Балтики. Мы вошли в состав бригады эсминцев и после тяжелых учений и проверок вступили в строй. Район плавания мне изучать не надо. Всю южную Балтику я исходил вдоль и поперек еще на тральщике. Постепенно корабельная жизнь входит нормальную привычную колею. Появляется возможность изредка сойти на берег, где я уже бывал после училища и во время коротких стоянок во время траления. Отмечаю, что многие следы войны постепенно исчезают. Отремонтированы многие здания, появились новые строения.

Балтийск – город флотский, все здесь подчинено морю. Выхожу к берегу канала Зеетифе. Здесь проходит фарватер, ведущий с моря к гаваням порта и далее к морскому каналу в Калининград. Направление входного створа Лаузангель 131.1°–311.1°, наверно, никогда не изгладятся из памяти штурмана. Вижу бело-красную башню ма-



яка, сильно поврежденное, но уже со следами ремонта здание ресторана «Золотой якорь», а ближе к каналу – высокая башня охраны рейдов. Думаю, что этот морской город – хорошее место для занятий парусным спортом. И вдруг на автобусе, стоящем у остановки, вижу его маршрут: «Яхт-клуб – поселок Севастопольский».

И вот я здесь. У ближайшего причала стоит потрепанный трюфейный тральщик типа R-boot. На его палубе – несколько корпусов «Олимпийков» и «Ершей». Уже в отдалении обнаружил стоящую на кильблоках килевую яхту метров 12 длиной, классические обводы которой говорили о том, что это достаточно ходкое и мореходное судно. Но все это было не похоже на яхт-клубы в Ленинграде, Таллине, Риге, и даже в небольших эстонских гаванях. Здесь даже не было мачты с поднятым клубным флагом. Практически этот клуб, гордо именовавшийся «Яхт-клуб Балтийского флота» только родился, судов еще не имел, а то, что было – это подарки «на бедность» от других яхт-клубов. Руководил клубом большой энтузиаст парусного спорта

капитан-лейтенант Леонид Михайлович Воронин, ленинградец, опытный моряк, заядлый парусник-гонщик, человек умеющий все. После увольнения в запас он был начальником гавани в Центральном яхт-клубе Ленинграда.

У меня не было возможности уделять много времени яхт-клубу, но я все-таки старался не терять с ним связи, познакомился с остальными служащими. Ими были матросы срочной службы, среди них выделялись Николай Гоголь, ленинградец, опытный моряк и яхтсмен, до службы ходивший на рыболовном траулере в северную Атлантику, обладавший высоким ростом, недюжинной силой и звучным басом (после службы на флоте, вернувшись в Ленинград, он пел в Академической капелле имени Глинки). Ему под стать были Анатолий Ильченко из Харькова, механик-моторист, слесарь, электрик, мастер на все руки, и тоже человек могучего телосложения, а также Хольгер Киви, эстонец из городка Хаапсалу, прирожденный моряк, рыбак, яхтсмен-гонщик.

К весне флот балтийского яхт-клуба пополнил свой судовой состав

в основном за счет списанных судов более именитых клубов. Стало возможным проведение гонок. Как-то принял участие в гонках и я на «эмке» – самом массовом швертботе в то время. Акватория для проведения парусных гонок в Балтийске идеальная: Вислинский залив – обширное неглубокое пространство, отделенное от моря песчаной косой.

В Балтийске я посещал библиотеку, попутно освежил в памяти курс теории корабля, интересовался правилами постройки судов различных классификационных обществ, морской историей с ее кораблестроительной частью. Между делом принимал участие в создании в Балтийске подсобия небольшого морского музея или выставки по истории флота. Душой этого дела была Наташа Артамонова, энтузиаст, историк флота. Я разыскивал нужные исторические материалы, помогал в реставрации моделей кораблей. Круг моих интересов был довольно широк, но он никогда не уходил далеко в сторону от главного направления – флотской службы, морской истории и паруса.

Продолжение следует



Балтийск. Место расположения яхт-клуба в 1954-1955 гг.