

*Формальное содержание понятия «самострой», вроде бы, со временем не меняется, а вот его реальное, профессиональное содержание существенно эволюционирует. В советские времена яхты и катера строили прежде всего сами для себя либо для нужд клуба, строили всем миром, ныне же все чаще будущий владелец яхты, который, хотя и участвует в создании проекта и строительстве, выступает еще и в роли заказчика, обращающегося за помощью к довольно профессиональным исполнителям. Во многих случаях налицо основные элементы мини-судоверфи, для которой характерно даже некоторое подобие серийности. И все же и те и другие остаются самостройщиками, так как продолжают строить сами для себя.*

■ НИКОЛАЙ ГОРБУНОВ,  
СЕРГЕЙ КРАСНОВ, Г. КАЗАНЬ

## Яхтенный «самострой» в Казани

Как известно, статистика знает все. Так вот, она сообщает, что практически половина казанских парусных яхт, известных авторам, — самострой. Разумеется, это не только казанский феномен, и потому местный материал позволяет (здесь и далее под яхтой понимается судно с рубкой, оборудованной спальными местами) понять истоки и проследить динамику этого интересного явления в российском яхтинге.

Первой ласточкой в истории крейсерских яхт в Казани стала деревянная двухкаютная парусно-моторная яхта, построенная 50 лет назад профессором Б.В.Шитиковым по собственному проекту. Долгое время она в гордом одиночестве украшала набережную Казани в самом центре города, но и сейчас все еще в строю!

В 1964 г. появился у нас первый пятиметровый катамаран с упрощенными (лыжными) обводами корпусов (автор и исполнитель проекта — М. Макаров). Чуть позже можно было увидеть еще один пятиметровый катамаран конструкции С.Краснова, дважды, в 1966 и 1967 гг., подвергавшийся модернизации. На нем стояли настоящее катамаранное вооружение с «горбатым» гротом и ПМ «Ветерок-8», под которым катамаран налегке выдавал скорость 26 км/ч, но до крейсеров, конечно, не дотягивал — низкие байдарочные корпуса в свежий ветер на волжской волне изрядно заливало.

Настоящий крейсерский катамаран по слегка модернизированному проекту «Спрей» («КиЯ» №8) построил к 1970 г. Н. Свирельщиков, установив на нем поворотную мачту с парусным вооружением от «Эмки». В галфвинд при хорошем ветре он, бывало, не отставал от пассажирских теплоходов, т.е. достигал скорости 22–23 км/ч. Интересно отметить, что на столь малом крейсерском судне имеется своеобразный моторный тузик — гидрокарт «Пигмей». Эта идея Свирельщикова впоследствии была реализована еще на трех семимет-

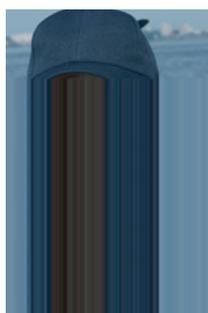
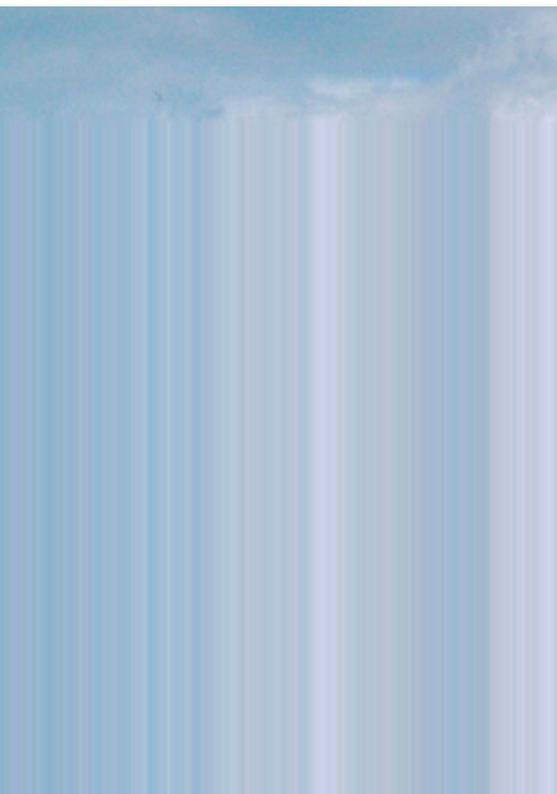
ровых катамаранах; на двух из них «тузики» представляли собой микрокатамаранчики, способные даже буксировать воднолыжников.

В 70–80-е гг. в Казани кипела коллективная яхтенная жизнь. Появлялись новые готовые крейсера: в середине 80-х — деревянная польская «Капелла» и две питерские «тешки» типа «Цефей», пластмассовые четвертьтонники из Польши и Эстонии и даже два «Картера-30». Последние позволили казанским яхтсменам выйти в европейские и дальневосточные моря.

Самодельщики же начали разрабатывать и осваивать технологии перестройки серийных спортивных лодок, отслуживших свой век, в крейсерские яхты. Почин положил М.Макаров с группой энтузиастов, который исключительно удачно преобразил известный швертбот класса «М» в минитонник «Мемпест» (эта технология подробно описана в «КиЯ» №109). Многие годы яхта эксплуатировалась с так называемым подвесным ликпазом, защищенным авторским свидетельством. Яхта постоянно занимала призовые места в гонках с гандикапом по упрощенным правилам обмера (УПО). Через семь лет еще одна «Эмка» превратилась в яхту «Царевна», последняя такая метаморфоза произошла в 2001 г. благодаря парусной династии Шориных.

В 1992 г. силами самостройщиков была завершена модернизация яхты «Дракон», на которую водрузили рубку. После этого она сразу же с экипажем из трех человек совершила трехмесячное плавание с краеведческим уклоном по маршруту Казань — Астрахань и обратно, пробываясь при возвращении в Казань в начале ноября через первый лед. Самое удивительное — никакого вспомогательного мотора на яхте не было!

В 1990–1993 гг. неожиданно появился пластиковый перенец А. Беговатова — семиметровый минитонник «Блюз»,



СЕРГЕЙ ИВАНОВИЧ  
КРАСНОВ



НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ  
ГОРБУИНОВ

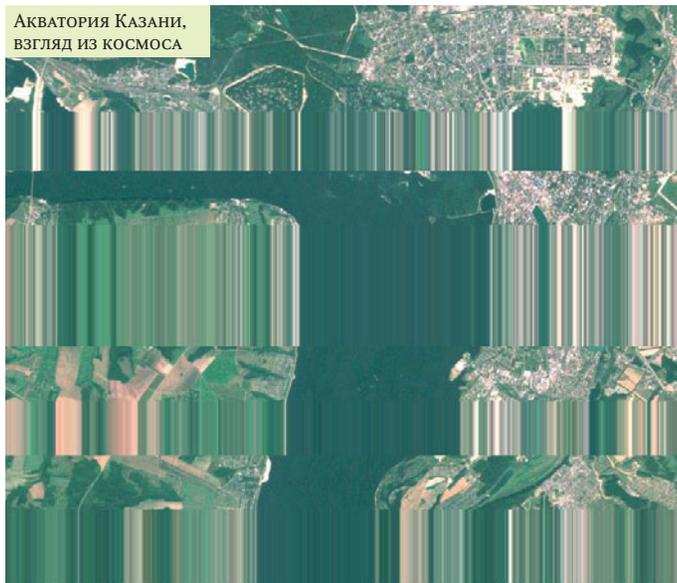
ухудшении погоды экипаж даже может вынести ее на руках на правый каменистый берег Волги.

Пример оказался заразительным — еще несколько человек «заболели» парусами и в том же 1995 г. во главе с Р. Сабиржаном была начата работа по проектированию и постройке яхты неограниченного района плавания. Так, в 1997 г. был спущен на воду 11-метровый кеч «Фатима». В постройке этой яхты к Краснову и Свирельщикову присоединился А.Шишкин, усилиями которого в основном были выполнены все работы по оснащению яхты рангоутом, такелажем и палубным оборудованием. Множество парусов для яхты пошил легендарный российский гонщик А. Коновалов. Одновременно эта же «команда» реализовала оригинальный проект яхты класса «Микро», получивший имя «Лев».

В 1995 г. завершил свой проект пятиметровой речной яхты «Диана» Ш. Муртазин. Имея ширину 2.3 м, швертботные обводы и 15 м<sup>2</sup> парусов при весе 290 кг, эта яхта до сих пор ходит без балласта, с деревянной мачтой и, несмотря на это, а может быть, благодаря этому, выигрывает гонки по гандикапу УПО.

В грозном дефолтном 1998 г. творческий союз Свирельщикова и Шишкина спроектировал и построил оригинальный гафельный иол «Пинта». Умеренная ширина и короткая рубка позволили установить на этой яхточке две пары весел, что превратило ее в универсальное прогулочно-туристское судно.

АКВАТОРИЯ КАЗАНИ,  
ВЗГЛЯД ИЗ КОСМОСА



«ВЕТЕР»

а С. Краснов реализовал проект катамарана класса «Микро» длиной 6.5 м. На борту этого легкого (380 кг) судна иногда можно было видеть до 10 пассажиров, а налегке с ПМ «Москва-М» оно обгоняло «Омики».

В 1994 г. за семь месяцев С. Красновым и Н. Свирельщиковым был построен очередной катамаран — «Дуэт». Это было уже солидное судно класса «Микро»: длина — 7.8 м, ширина — 4.4 м, парусность — 30 м<sup>2</sup>, шесть спальных мест. В первые же выходы на нем была зафиксирована скорость более 15 уз, а в одной из гонок 1995 г. с экипажем «чайников» катамаран финишировал сразу вслед за лидером — мастером спорта И. Исмагиловым, шедшим на «Конраде 25Р».

В 1995 г. тем же строительным дуэтом была построена серия швертботов «Ворьен», один из которых, весом всего 90 кг, получил рубку-бак с двумя спальными местами. На протяжении последних 10 навигаций эта яхточка под именем «Несси» демонстрирует отличные ходовые качества, а при



«ТЕТ-А-ТЕТ»

Выступая в гонках вне зачета, эта яхта продемонстрировала очень завидную ходкость.

В 2001 г. Ш. Муртазин построил шестиметровую яхту «Овидий». Муртазин известен в кругах казанских яхтсменов не только своим консервативным дизайном, но и парусами, раскроенными наиболее современным способом. Этого парусного мастера все хорошо знают, и его заказчики, включая спортсменов, считают, что глупо ездить за парусами в Питер.

В 2001 г. на воду был спущен еще один катамаран, нареченный «Онега». В отличие от предыдущих казанских катамаранов, все в его обводах и дизайне доведено до совершенства. К сожалению, гоночные возможности «Онеги» пока реализованы далеко не полностью, но есть надежда, что нынешний владелец усовершенствует парусное вооружение, и мы еще порадуемся ее спортивным достижениям.

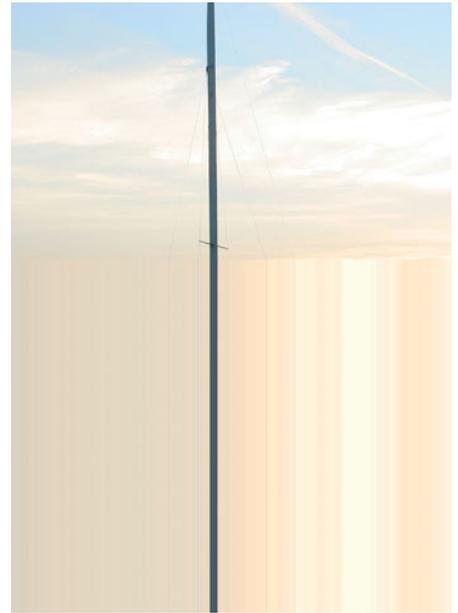
Последние годы стали особенно плодотворными для казанских яхтстроителей. Спущены и отходили одну-две навигации две пятиметровые яхточки «Вега» и «Камилла». В 2004 г. спущена на воду яхта-прямоштевник длиной 11.5 м водоизмещением 6 т (по мотивам проекта «Aerodine-38», см. [www.bellamer.ru](http://www.bellamer.ru)), которая успела покрасоваться на Кубке Волги и поучаствовать, правда, вне конкурса, в местной регате «Ветры древних Булгар». Владельцы и ее капитан О. Батуев в таком восторге от этой белоснежной красавицы, что до сих пор не могут подобрать ей достойного названия\*. Вслед за ней в казанской ак-

ватории появилось детище С.Краснова – новый катамаран «Тет-а-тет», который остался в трейлерных габаритах класса «Микро», но с максимумом внутренних объемов и 8–10 спальными местами при весе 650 кг!

Близка к завершению постройка еще двух десятиметровых яхт с прицелом на выход в открытое море\*\*.

Следует заметить, что казанцы особенно отличились в строительстве катамаранов – построено семь единиц, что составляет около трети всего казанского «самостроя». Определенные успехи многих родившихся в Казани яхт в различных гонках позволяют надеяться, что самостройщики в курсе современных тенденций яхтостроения и оно получит дальнейшее развитие.

За 50 лет флот крейсерских яхт Казани достиг 55 вымпелов. Как видим, средний прирост – чуть больше одной яхты в год, что, конечно, не вдохновляет. Некоторый повод для оптимизма дает явная тенденция – в последние годы этот прирост стал значительнее и составляет около трех яхт в год и, что показательно – две из них самостроевские, т. е. доля «самостроя» в Казани растет! В наш век интернета, красочных каталогов и вездесущих дилеров это говорит о высоком уровне проектов яхт, адаптированных к местным условиям, о качестве используемых материалов и профессиональном мастерстве самостройщиков. Говорит о том, что благодаря самострою будет в значительной степени прирастать яхтинг, особенно парусный, в России. Уж поверьте статистике. ≡



\* Поиски затянулись, но ко времени публикации яхта получила довольно тривиальное название «Ветер».

\*\* К закрытию сезона 2005 г. на известной в Казани лодочной станции «Адмиралтейская слобода» встали друг против друга два практически готовых к спуску корпуса. Это белоснежный корпус постройки А. Беговато-ва с довольно консервативными обводами, модными лет 15 назад, когда ее автор задумывал и начинал строительство этой чисто крейсерской яхты океанского класса (яхта строилась с любовью «для себя» и предназначалась для плавания в далеких акваториях Мирового океана, где-то на другой стороне земного шара), и более современный, окрашенный в модный «кингфишерский» оранжево-желтый цвет корпус А. Шишкина. Судя по конструкции последнего корпуса, яхта имеет хорошие гоночные перспективы. Наконец, сам А.Шишкин завершил строительство крейсерско-гоночной яхты класса минитонник, которая, по отзывам видевших ее, отличается безукоризненным дизайном корпуса и совершенством внутреннего устройства. Похоже, автор отвел на ней всю свою яхтенно-конструкторскую душу и сотворил чудо под названием «Кенгуру».



СПб., ул. Седова, 12  
тел.: (812) 320-17-71  
[www.frankardi.ru](http://www.frankardi.ru)



<p><b>ПАРУСА</b> проектирование и изготовление</p> <p>Проектирует и изготавливает тенты для яхт и морских судов любых размеров</p> <p>Поставка палубного оборудования WIND</p> <p>Ремонт и отделка яхт и катеров</p>	<p><b>АКТИВЦЕНТР</b></p> <p>+7(8634)378198 +7(8634)643568</p> <p><a href="http://WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU">WWW.ACTIVCENTRE.TTN.RU</a> AVRIL77@PBOX.TTN.RU</p> <p>Татарног, 347923, а/я 1</p>
--	--