

Лебединая песня «Ассоли»

«Назвать «Ассоль» яхтой можно с весьма большой натяжкой», – не могу передать первые ощущения от этих слов, но, поостыв и вспомнив, какой была перво-зданная, ныне любимая яхта, пришел к выводу, что авторы (С. Арсентьев и В. Маликов в «Кия» № 163) были в чем-то правы.

Кирилл Лютов

Судите сами. Площадь парусности – 13,6 м². Вооружение – три четверти. Короткая мачта раскреплена только штагом и двумя вантами. Талрепы «веревочные». Вант-путенсы сильно сдвинуты в корму. Гик – длиной чуть не три метра. Понятно – яхта разрабатывалась для семейного отдыха с малоопытным экипажем и парусами явно недогружена. Но такое «удлинение» парусов стройности и элегантности не придавало.

Такелаж, который по определению должен быть бегучим, абсолютно ползуч. Транец хорошо сидит в воде и тащит не только ее. Урони окурков, и он за кормой долго будет служить немым



укором. Тяжелое плоское стальное перо руля при содействии разбухающих фанерных закладок в стальной коробке полностью игнорирует закон имени товарища Архимеда: всплывает на ходу и не тонет, даже когда уже «полный стоп». В общем, ни хода, ни вида. В довершение всего в каюте не пыльно, потому как уже на небольшой волне или при морозящем дожде (не говоря уж о ливне) сквозь привальник сочится вода. Всю конструкцию венчает «Знак качества». Помните, о нем говорили: «Руки, ноги есть, головы – нет»? Но, если у владельца, в отличие от знака, была голова и руки росли, откуда надо, то было к чему приложить и то, и другое.

Муки и плоды творчества

А творили когда-то все. Многие весьма успешно. Кто-то выбрал топковое вооружение [1], кто-то предпочел семь восьмых, кто-то превратил свою лодку в тендер [3]. Некоторые удлиняли корпус. Иногда получалось что-то, иногда нечто. Строго судить не

будем. Появлялись иолы и даже кечи. Но их владельцы были приверженцами туризма. А те, кого влекли динамика и дух борьбы, корпус не трогали. Все-таки оставалось подобие монотипа, хотя и с парусным разнообразием. И чтобы не превратить гонку в парад мануфактуры, а иметь возможность оценивать и мастерство рулевых, требовался гандикапный балл. И он появился. Здесь низкий поклон небезызвестному нашему земляку, конструктору многокорпусников Г.С. Адрианову. Именно он, будучи стажером-мерителем, тщательнейшим образом обмерил местный флот, который жаждал борьбы. Итог – появившиеся законные мерительные свидетельства (с баллом по УПО от 3.80 до 4.15) и номера Спортсудрегистра.

Немалая заслуга журнала «Катера и яхты» и его коллектива в том, что «Ассоли» превращались в яхты (без большой натяжки). И дело не только в предоставлении места на страницах журнала для обмена опытом. Крейсерские регаты на Кубок «Ассоль», в орга-

низации и проведении которых журнал принимал самое активное участие, служили стимулом к совершенствованию судов и стали для их владельцев хорошей морской школой. К тому же общение с коллегами в период таких регат гораздо плодотворнее, чем во время быстротечных гонок по пресловутому треугольнику или олимпийской дистанции.

Желание не пропустить очередную регату заставляло воплощать все идеи в межсезонье. Нам, например, удалось не лишиться дарованных регат и дальних походов на протяжении всех навигаций, несмотря на обилие работ и ремонтов, в том числе, капитальных, хотя только к четвертой регате удалось довести лодку до предельно возможной кондиции. Она стала хорошо сбалансированной. Косынку с задней кромки плавника, которую когда-то поставили сгоряча из солидарности с передней [2], убрали как ненужный и вредный элемент. Чрезмерно тяжелый и нескладный руль заменили легким хорошо профилированным оригинальной конструкции [4], надежным и удобным. Мачта, на фут короче «рикошетовской», была изготовлена из гибкого профиля и оснащена самоцентрирующимися краспицами [5], развернутыми в корму. Вооружение – семь восьмых. Оперативная набивка ахтерштага позволила точно настраивать грот в широком диапазоне ветровых условий. Быстро устанавливаемые завал-тали, оттяжка гика и оттяжка Каннингхэма служили тому же – как у «порядочных». Перенесенные на палубу вант-путенсы, надежно связанные внутренними стяжками с нижней «мыльницей» корпуса, и обтекатель на штаге позволили уменьшить лавировочный угол до 80°.

Говорящий хронометр

Всего на кубок «Ассоль» было проведено пять крейсерских регат: две в акватории Финского залива, две на Онеге и одна на Ладоге. Число их, наверное, росло бы, но, к великому сожалению, и не такое рухнуло вместе с Союзом. В регатах принимали участие (кроме местных) яхты из Москвы, Петрозаводска, Кондопоги, Свердловска, Тюмени. На ладожскую регату пришла яхта даже из Нарьян-Мара, причем своим ходом!

Наиболее интересными оказались четвертая и пятая регаты, которые проводились в 1988 и 1989 гг. В их программу уже были включены и ночные гонки. Четвертая проходила на Онеге. ФПС Карелии, надо признать, прекрасно организовала и провела все пять гонок.

Во-первых, было выделено помещение и предложено сложить в нем все лишнее: подвесники, топливо, запас продовольствия на дальнейшее плавание и весь ненужный в гонке скарб, оставив на борту продукты на семь суток и средства приготовления пищи. А если учесть, что в те времена основными продуктами длительного хранения были тушенка и сгущенка, то, сняв с борта месячный запас, облегчились основательно и «всплыли», уравнившись с местными яхтами.

Во-вторых, дистанцию и маршрут гонки объявляли за два часа до старта, чтобы по ветровым условиям сделать

в ключьях тумана мелькнули паруса большой яхты, которая, видимо, шла в Кондопогу. Все! Остальные добрые 20 миль (по ГК) мы не видели ни огней, ни берегов, ничего. В прямом смысле: видимость – ноль.

Правильно говорят, неприятности не надо ждать, они сами приходят, особенно к бестолковым. В сборах забыли дома резиновые сапоги. Дождь не сильный, но спорый – с непромоканцев течет хорошо и все – в кроссовки. Поискали полиэтиленовые мешки, но списаны на берег вместе со всеми излишками. Называется – облегчились! На руке у сына «закисло» часы, электронные с



каждую гонку наиболее интересной.

Как сейчас помню: первая гонка была ночной. Старт в 16.00. Протяженность – 30 миль, из них 20 – лавировка. Стартовали резво. Три мили (по ГК) – лавировка до о.Ивановский в бакштаг-галфвинд. Можно нести спинакер, что и делаем. Впереди – яхты свободного класса. Через час видим, как их, бедных, одну за другой на «сквозняке» прикладывает едва не краспицами до воды. Понимаем: это ждет и нас. Обсудили и решили: на шквалах уваливаться, а по мере ослабления ветра приводиться до галфвинда, но не долго музыка играла: два шквала кое-как обыграли, а перед третьим едва успели стащить спинакер. Решили, что эти игры нам ни к чему: теряем высоту по ветру, а за Ивановским – лавировка до финиша, если не изменится ветер. Обогнули о.Ивановский. Ветер поубавился. Наполз туман. Пошел мелкий моросающий дождь. По корме в полукабельтове едва различимой тенью

музыкой. Для «просачивания» мелодии наружу – в корпусе снизу дырочки. Вот влага и устремилась навстречу мелодии. Мои, такие же, пока живы. На пиллерсе для них специальное гнездо предусмотрено. Удобно и есть гарантия, что не «затонут» в яхте.

К исходу пятого часа лавировки, израсходовав весь запас сухих носков, два пижона в белых тапочках, стуча пятками и зубами, решают – пора носки сушить. «Шмель» быстро установлен в карданном подвесе и с задачей справляется.

Половина экипажа обогрета и разбирается в облаках пара с картой и лавировкой. Носки почти сухие, а последний экземпляр часов вспотел на пиллерсе, и циферблат погас. «Магелланы» и «Гармины» еще не родились. На дальнейший путь остались лишь «говорящие часы» – радиовещательная станция «Маяк» с получасовыми марками времени. Поиск финиша чреват последствиями: первая гонка мо-



жет стать и последней, ибо озеро не зря зовется морем. Но пришли, куда надо. Едва различая слева по курсу береговую линию, идем к мысу Чажнаволок. За мысом – финиш. Справа появляется из тумана яхта – тюменская «Афалина». Нас они видят, а берег еще нет. Следует вопрос: «И где мы?». Приглашаем за собой. На подходе к финишу, не видя никого на палубе судейского судна, приходится вопрошать зычным рыком: «А судьи кто?». Кто-то появился, дал отмашку и ударил в гонг. Спрашиваем: «Не последние мы?». Представитель правосудия молча исчез в каюте. Мы уже отчаялись получить ответ, когда он вновь появился на палубе и изрек нам вдогонку: «Нет, вторые». Три тридцать утра. В пять, предварительно совместив ужин с завтраком, отошли ко сну. В 14.00 – старт очередной гонки.

Ветра всегда кому-то не хватает ...

Последняя, пятая, гонка в этой регате была примечательна своей безысходностью. Предстояло пройти двадцать пять миль с финишем в Петрозаводске. Старт дали в лавировку, но ветер повел себя так, что спустя полчаса после него уже можно было нести спинакер и не убирать его практически до финиша. Последний знак на дистанции у о.Ивановский огибаем вторыми. Первым, пятнадцатую минутой раньше – «Викинг» из Кондопоги. Ветер медленно, но уверенно скисает. Волна от встречных судов, идущих от Петрозаводска, и от наших

попутчиков вытряхивает из парусов последний ветер. Спинакер уже не хочет стоять, и его приходится убрать. Местное радио дразнит текущей сводкой погоды: ветер восточный, 5–8 м/с. А у нас, совсем рядом, нет и десятой доли того. Колдуны уныло повисли «на полшестого». Дым сигареты кое-как позволяет улавливать едва заметное движение воздуха, а до финиша – еще целая четверть кабельтова. Приподняли перо руля. Изображаем лавировку, с динамичными поворотами, закрениваясь под предполагаемый ветер. Наконец переползаем финишную линию. Судьи, достойно оценив наш изнурительный труд на финише и из-за отсутствия в обозримом будущем других претендентов на него, любезно на своем катере отбуксировали нас в клуб.

Минуты отставания на последних семи милях превратились у нас в полтора часа. Для многих эта гонка стала худшей и не вошла в зачет. А тех, кому не довелось уложиться в контрольное время, до самого утра собирал судейский катер по всей заштилевшей Петрозаводской губе. Очередное подтверждение: последним всегда ветра не хватает. Не хватило его и последней гонке.

Заключительная гонка пятой регаты, проходившей в Финском заливе (и ставшей последней в истории), запомнилась всем участникам и, наверное, надолго. Гонка – ночная. Дистанция – 50 миль. Старт – в 16.00 у о.Вихревого, архипелаг Березовых островов требовалось огибать левым бортом, финиш – у форта Обручев.

Здесь ветер сыграл злую шутку: от зюйд-веста покатил через зюйд к осту синхронно с яхтами, в итоге – мордувинд на всю дистанцию. Вскоре после старта одна яхта свободного класса при очередном шквале складывает мачту. У «Ассолей» пока самыми крупными неприятностями остаются взятие рифов и частая смена передних парусов.

Ночь также прошла в лавировке. Салинговый огонь хорошо подсвечивает нам переднюю шкаторину стакселя, позволяя контролировать настройку паруса и отслеживать ветер. Все шло спокойно, привычным путем.

Светало. Ветер поубавился. Поступило предложение поспать. Воспользовался правом старшего. Часа не прошло, проснулся, начав сползать с дивана. Волна еще не большая, но бьет в скулу отчаянно и в каюте грохочет весело. Летим. Выглядываю из каюты, ворчу спронея.

– Стоит одного оставить, и ветер раздул, и волну развел. Менять пора гену?

– Можно потерпеть немного. Покури, проснись окончательно.

Вскоре началось. Ветер раздувает стремительно. Практически непрерывно, не успевая проглатывать в паузах по сигарете, меняем геную на лавировочный стаксель, рифим грот, берем второй риф, третий, меняем лавировочный стаксель на штормовой. И того, что осталось, порой многовато.

Толбухин маяк уже открылся. До финиша по генеральному курсу оставалось не больше восьми миль. Закладываем два некоротких галса. К цели приблизились за час едва на милю. Волна подросла ощутимо, имеет уже ярко выраженный обрушивающийся гребень. Кругом бело от сплошной пены. В такелаже свист и визг на разные голоса, сообразно диаметру снастей. Если «Ассоль» и хорошо всходит на волну, то не на эту. Такую не обыграть. Поймать ненормальную в грот не хотелось бы вовсе. Принимаю решение и оглашаю.

– По правилам хорошей морской практики в такую погоду уходят...

– Ты что? У нас ноль очков за первую гонку, ноль – за вторую, пять – за третью. Конкурентов и близко нет. Нам бы только финишировать, а так все потеряем....

Обилие возражений пришлось пресечь.

– До финиша такими темпами работы часов на восемь, а то и больше. Это, если рангоут выстоит. А вместе с ним потерять можем больше, чем все. Уходим!

Срубили наглухо зарифленный грот. Прекратили упираться рогом в изобилие ветра и горы воды – легли на обратный курс. Пока подбивал стакселя-фал, догнала-таки нас ненормальная волна и накрыла рулевого с головой, наполнив не только кокпит, а через откинутый капюшон непромоканца и его сапоги. Попробовал, как сможем идти в галфвинд с одним нашим «носовым платочком». Удовлетворился и лег на прежний курс.

Ветер, как мы потом узнали, был 25–27 м/с, в порывах до 30 м/с. Метеослужба шторм не предвидела. Однако организаторы гонки подсуетились, и через оперативные службы пошла радиодиаграмма: «На подходе к Котлину 28 яхт в гонке. Всем судам оказывать яхтам посильную помощь, брать на буксир, уводить в укрытие». Оказали и нам внимание. К грохоту воды и реву ветра добавились какие-то посторонние звуки. Расчихлил уши и обернулся: догоняет огромный черно-желтый буксир, включает громкоговорящую связь.... Далее достойный пример четкости действий

капитана буксира, полностью исключая непонимание маневра со стороны участников событий.

– На яхте! Если меня слышите, поднимите руку.

Поднял.

– Отойдите мористее. Я вас подберу. Если поняли, поднимите руку.

Поднял и выразительной отмашкой обозначил – отвали! Буксировка в такую погоду – последнее дело. Пока можем двигаться, лучше рассчитывать на себя. Но капитан буксира, выйдя на траверз и держась на удалении, уточнил:

– В помощи не нуждаетесь?

Я скрестил руки, потом обозначил пожатие в знак благодарности за внимание и показал прямо по курсу.

– Счастливо добраться!

На подходе к Стирсуддену догоняем выбирающихся из-под берега «Секрет» и «Шеллу». Обе «Ассоли» – свердловские. Спрашивают: «Куда?!» Приглашаем за собой в Приморск. По приходу они, усталые, мокрые и голодные, привычные только к закрытым водоемам, свои впечатления изложили с квадратными глазами: «Мы такого не то, что никогда не видели, вообразить не могли!». Но довольные.

В девятнадцать часов уже стояли в Приморске в компании многих других наших яхт, оставив за кормой с учетом лавировки и возврата около сотни миль. Потери «Ассоли» понесли небольшие: у одной сломана мачта при буксировке уже в лахтинской гавани, у другой главный враг при шторме от оста – топляк – сокрушил иллюминатор.

Двадцать три штрафных очка при наличии двух яхт, добравшихся до финиша, позволили нам все же стать первыми. Причем отрыв по очкам от второго места был таким же, как от второго до восьмого. Это не в порядке бахвальства (хотя, как говорят, себя не похвалить – ходить оплеванным), а в подтверждение того, что яхта ходила уже неплохо.

Последние всплески творческого зуда

Ассолевские регаты умерли. Псевдомонотип стал больше никому не нужен, а убогая корма продолжала раздражать.

Есть одна «Ассоль», с которой другим тягаться трудно, если вообще возможно. Это «Бриз» нашего хорошего знакомого А.С. Долгова. Корпус яхты изменен фундаментально: кокпит открыт со стороны кормы, борта и комингсы кокпита в кормовой части изящно скошены, бактоксы из воды ощутимо вытаснены. Завершает полет творческой фантазии, возможно, единственный в своем роде

оригинальный руль: не навесной, но съемный (!), чтобы можно было встать у необорудованного отмелого берега, так как перо руля, естественно, заглублено больше, чем компромиссный плавник. Извлекается руль за румпель вместе со специальной коробкой из колодца в дне ванны кокпита (колодец в сечении – чуть больше сечения пера). В коробке – гельмпорт с баллером. Ходит яхта отменно, смотрится еще лучше, к тому же всегда в образцовом виде – опрятна и ухожена.

Итак, транец раздражал, пример «Бриза» был соблазнительен, но очень не хотелось лишать яхту и себя такого полезного ахтерпика. Пришлось ограничиться наклоном транца, сохранив его прежнее место под привальником и удлинив на 180 мм днищевую часть корпуса. Корма «всплыла», объем ахтерпика вырос. Первое время болела шея, потому что часто сидел на руле, вывернув ее и подолгу любясь едва заметным кильватерным следом. Казалось, больше уже нечем обременить яхту и себя, но зуд не затихал, и на корме появился кринолин [6].

Размерения и несоизмеримые трудности

Проблемы, как демонстрирует жизнь, к сожалению, не уменьшаются пропорционально размерениям судов. Клубы со статусом общественных организаций, объединяющие владельцев маломерного флота, в условиях нашей суровой действительности кажутся, на первый взгляд, более жизнестойкими. Здесь меньше условий для разгула «передела

собственности», но и возможности у таких объединений не ахти какие. Им пока не до фестивалей и регат. Дядька с толстым кошельком, красиво именуемый спонсором, где-то за горизонтом и вряд ли на нем появится. Да и видимость ему застилает некое явление, именуемое краткосрочной арендой земельных участков, занимаемых клубами.

«Куда податься бедному яхтсмену?» Этот вопрос уже вставал, правда, по иному поводу: «Недели» и «Ахмады» не для нас – мы ростом не вышли. Ответить на него пытается только клуб «Балтиец», уже несколько лет регулярно проводящий открытый кубок, несмотря на потрясения, которые клуб пережил.

Но хотелось бы больше. Чтобы и рулевые яхт микротонного класса могли совершенствовать свое мастерство и утверждаться в том, что управляют яхтой без «большой натяжки». Стоит задуматься, почему кое-где все же посвежевший ветерок пытается наполнить паруса какой-то надеждой: в далеких от нас и еще более далеких от моря Екатеринбурге и Саратове на стартах и финишах толпятся даже «Ассоли»... Может, там свободной воды меньше и на единицу площади приходится больше положительного внимания региональных властей?

В соседней Финляндии, соизмеримой по численности населения с нашим морским мегаполисом, маломерных судов приходится на душу населения в 10 раз больше, чем у нас, а любят там свой маломерный флот несоизмеримо больше, чем в Морской столице России.

Обидно за державу!



Литература

1. Арефьев Н., «Ассоль» с топовой оснасткой, «Кия», № 132, с.64.
2. Лютов К., «Большие мелочи» для малой яхты, там же, с.61.
3. Гжинянец А., Чтобы «Ассоль» ходила быстрее, № 166, с.50.
4. Лютов К., «Вечный» руль для «Ассоли», № 180, с.119.
5. Лютов К., Внимание – краспица! № 184, с. 68.
6. Лютов К., Кринолин на «Ассоли», № 198, с.145.

P.S. Кстати, в осенней гонке открытого кубка клуба «Балтиец» в навигацию 2006 г. наша яхта заняла второе место, пропустив вперед только один «Рикшет», и тот «Proto»!