

Павел Тиняев, г. Казань. Фото автора

Шхуна «Степан»



Страсть мою к стилю ретро издавна подогревали прекрасные английские печатные издания, посвященные винтажным судам и вообще традиционному деревянному судостроению, но больше всего меня вдохновила книга «Парусный спорт», которую написал в 1930 г. Николай Юльевич Людевиг. Именно из нее я почерпнул уникальную информацию об устройстве и работе гафельного вооружения.



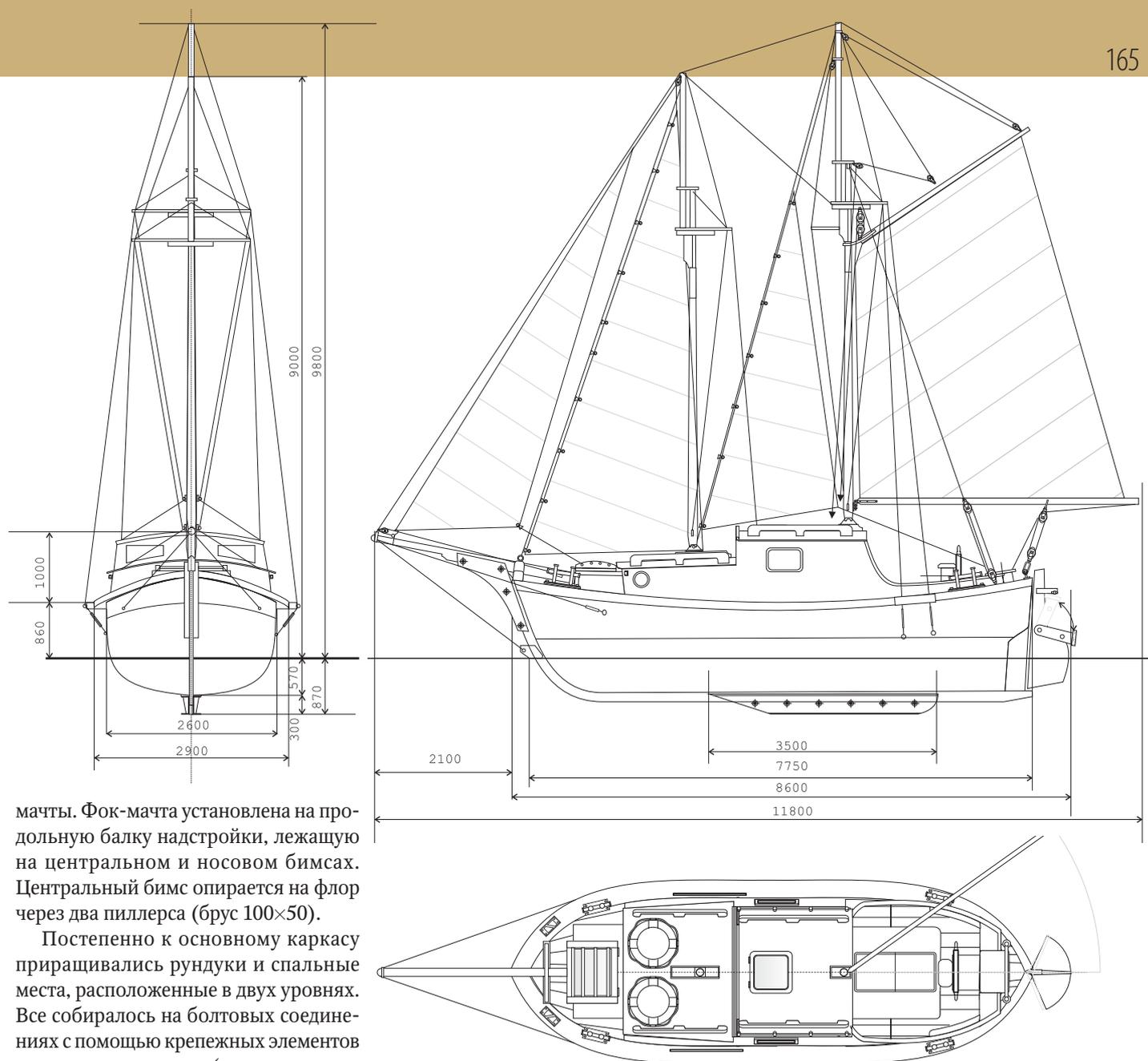
В моем воображении стойко закрепился образ судна с обилием мореного дерева, меди и парусов с элементами такелажа, носящими непривычные уху современного яхтсмена названия.

Моя встреча с новым судном произошла случайно. Пришвартовавшись на казанской лодочной станции «Торпедо» (ныне, к сожалению, закрытой) на своем иоле «Фидель», описанном ранее в одном из номеров «Кия», я заметил лежащий на боку вельбот. Посудина была в ужасном состоянии и внутри напоминала плавающий тепловоз. В носовой части судна было место рулевого, который, судя по всему, стоял на 200-литровом баке с горючим, в средней части размещался тесный кубрик, а всю кормовую часть занимал страшного вида черный от наростов масла дизельный двигатель. Сплошной налет копоти и кучи гнилого тряпья внутри дополняли удручающий вид. Но сам корпус, хоть и нес на себе шрамы пятидесятилетней эксплуатации, сохранил черты скандинавского судостроения. Все дело было в достаточно большой седловатости и характерной «арчеровской» корме. Я сразу влюбился в эту лодку и незамедлительно договорился о ее покупке. Так в октябре 2007 г. я стал владельцем полутонна дюралюминия – столько весил корпус с надстройкой. Первым делом произвел обмеры судна, обдумал принципиальную схему реконструкции и составил перечень основных дел.

Начал работу (вместе со своей ко-

мандой) с безжалостного демонтажа отделки внутренних помещений. По мере того, как за бортом росла гора мусора, внутри стали проявляться детали вельбота заводской постройки. Штампованные надписи на переборках свидетельствовали о заграничном происхождении. Надстройка оказалась делом рук неизвестного российского мастера, имевшего неограниченный доступ к алюминиевому прокату. Оторвали все, что можно было оторвать, а остальное срезали болгаркой.

Когда кормовую часть судна покинул дизель, взялись за генеральную чистку. Несколько бутылок мощного средства для борьбы с жиром и минимойка высокого давления сделали свое дело, и корпус изнутри заблестел, как новая алюминиевая кастрюля. Теперь можно было приступать к конструированию. Было решено частично сохранить надстройку, создав внутри нее силовой каркас из пиллерсов, бимсов и ребер жесткости, выполненных из дерева, алюминия и фанеры. Нагрузку от грот-мачты теперь должна была взять на себя переборка каюты: дверная коробка, собранная из еловых досок общим вертикальным сечением 200×100. Горизонтальная часть этого элемента была усилена алюминиевым бимсом, на который установлен степс грот-



мачты. Фок-мачта установлена на продольную балку надстройки, лежащую на центральном и носовом бимсах. Центральный бимс опирается на флор через два пиллерса (брус 100×50).

Постепенно к основному каркасу приращивались рундуки и спальные места, расположенные в двух уровнях. Все собиралось на болтовых соединениях с помощью крепежных элементов – уголков и накладок (за время строительства я стал постоянным клиентом магазина крепежа и такелажных изделий, так как саморезы и винты с гайками уходили с невероятной скоростью). В течение зимы мы обзавелись клееными деревянными мачтами и разношерстным комплектом парусов, а с наступлением первых весенних дней корпус установили на стпель. Сооружение силового каркаса заняло около месяца: стоит заметить, что крышу каюты мы намеренно не устанавливали, пока не будет завершен каркас, чтобы проще было вести монтажные и отделочные работы.

На следующем этапе занялись отделкой внутренних помещений. Выбор материала внутренней отделки пал на самый традиционный и демократичный – хвойную рейку. Ею мы отделали стены и подволок в салоне, в спальном же части яхты применили

Шхуна «Степан»: вид спереди, общий вид и план палубы



Вельбот с «оригинальной» надстройкой

более «буржуазный» материал – пробковое дерево.

Параллельно с отделкой каюты сооружали кокпит. Решили, что он должен иметь максимально возможный размер – 2×2,3 м с П-образным размещением банок. Чтобы получить такую ширину, устроили потопчину шириной 20 см, частично выходящую за пределы корпуса.



На потопчине в районе кокпита и бака разместили палубное оборудование: кнехты, рымы, стопора. При сооружении кокпита к металлическим элементам несущего корпуса прикрепили деревянный каркас, который потом обшили 16-миллиметровой фанерой. Под банками находятся рундуки для хранения инструмента, запасных частей и газового баллона. Под полом кокпита – энергосистема, состоящая из бензогенератора (1,3 кВт) и батареи глубокой разрядки, а в его задней части – отсеки для хранения различного оборудования (лебедка, бензопила, мощный полиспаг) и топлива для мотора. Вместе с сооружением каркаса кокпита установили рулевую колонку из швеллера № 10, на которой закрепили ось штурвала с шестеренкой, приводящей в движение цепь с закрепленными по ее концам штуртросами. Через систему проводки штурвал соединили по классической схеме с сектором, закрепленным на баллере.

Кокпит сделали самоотливным, кроме того, добавили две водяные помпы с системой автоматического включения при повышении уровня трюмной воды. Многие деревянные элементы нашего судна изготовили из кусков старой мебели, в основном из старых дубовых шкафов, сервантов и венских стульев.

Постепенно судно стало преображаться, борта его подрихтовали, заделали все пробоины. На него стало приятно смотреть. Корпус решили красить в черный цвет, рубку в белый, дерево заморить под оregonскую сосну. Яхте дали имя «Степан»: для нашей команды это собирательный образ не только бунтаря и балагура с волжских просторов, но и романтика.

Спуск на воду назначили на 2 августа. Как долго я ждал этого дня, представляя весь процесс перед сном. Наконец приехал кран, судно взмыло в небо, поблескивая свежеевыкрашенным брюхом, разлетелись брызги шампанского от разбитой бутылки, и вот он волшебный миг – яхта на воде! Все прошло так быстро, что я даже не успел опомниться.

Следующие две недели мы доводили судно на плаву. Схема парусного вооружения предполагалась в виде гафельной шхуны (но пока имеем стаксельную шхуну, так как не успели изготовить гафельный фок). Весь рангоут собрали из различных элементов клееного деревянного рангоута от других лодок. Основные деревья мачт взяли от «Ял-6», стеньги – из реи от «Ял-4», гик и гафель – от гоночного «Ял-6». Грот-мачту оковали медью в районе упора усов гафеля. Для усиления мачты поставили ромбованты и контрванты. Установили мачты, настроили такелаж, примерили различные комбинации парусов. Проводка бегучего такелажа осталась в пробном варианте: пусть ходовые испытания покажут наилучшие места для дельных вещей. Стопорные устройства – в основном в виде уток, нагелей и щелевых стопоров.

Электричество на яхте используется для ходовых огней, освещения каюты, зарядки мобильного телефона. Проводка подведена к щитку у входа в каюту. Из измерительных приборов установили лишь барометр и эхолот.

Пришло время заложить балласт. На бетонную основу, уложенную через амортизирующую прокладку прямо на днище, уложили тонну чугуна в специальные отсеки. В завершение устано-

вили транец для подвесного мотора. Он шарнирно закреплен непосредственно на пере руля и откидывается прямо с закрепленным мотором для беспрепятственного движения под парусом.

К 20 августа все было готово к первому выходу. Решено было испытать судно с максимальной нагрузкой – командой из восьми человек и полными рундуками запасов. Уходили под вечер со «срубленными» мачтами, так как не вписывались под казанские мосты. Выйдя на большую Волгу, нашли место, где спокойно установили мачты, закончив эту работу около полуночи. Вышла полная луна, и перед нами предстала сказочная картина ночной Волги, озаренной холодным светом. Легкий ночной ветерок оказался попутным, лодка заскользила навстречу приключениям под двумя стакселями и кливером, а я испытал восторг и неопределимое счастье, ощущая, как форштевень режет гладь реки!

Рассвет встретили уже в 40 км ниже по течению, идя на населенный пункт Теньки, чтобы устранить выявленные недостатки в проводке такелажа: обнаружилась острая нехватка уток и кофель-нагельных планок. Пока готовился обед, часть команды экстренно напилела уток из дубовой доски. Отдохнув после ночного перехода, отправились в путь опять под вечер и в полночь вышли в Камское море. Ветер был хорош и позволил держать скорость 6–7 уз, так что рассвет встретили на подходе к о. Шишка. Остров, надо сказать, настоящий сказочный Буян с дубом и «котом ученым». Первый раз мы там побывали в 2004 г., где и познакомились с несменным «губернатором» острова Мишей и его семьей. Приняли нас с волжским госприимством: уха сборная из шести сортов рыбы, жареный судак, копченый берш, баня с вениками, волейбол, песни под гитару и без. Команда на острове пополнилась юнгой – островитяне сдали нам «на воспитание» сынишку. И опять мы вышли под вечер, причем с наступлением следующего утра ветерок начал раздувать, но не совсем удачно, так что мы «шлепали» в лавировку целый день, а продвинулись к цели всего на несколько километров. Учитывая неважные лавировочные качества нашего судна, старались до наступления полной темноты выйти из узкого места

реки в Ульяновское море. Ветер крепчал, и нам все труднее приходилось держать бейдевинд, так как волна, выходя на мелководный участок, где проходил наш курс, увеличивалась до 2–2.5 м.

Как назло, небо заволокли тучи, и луна скрылась из виду, оставив нас в крошечной тьме. На выручку пришли американские спутники, вещавшие нужный курс в убежище Майна через тусклый экранчик GPS-приемника. Страшновато было довериться этой технике, указывавшей курс в сплошную тьму, где ни одного огонька. По логике убежище действительно было где-то в этом направлении, в него вел дополнительный судоводный ход, но где же буи или другие знаки обстановки? Так мы двигались в полной темноте навстречу неизвестности, то и дело падая с гребня волны и зарываясь по самый бушприт. Наш смелый юнга испытал на себе всю прелесть ночного шторма, который стал для него первым серьезным испытанием. Из него он с честью вышел, не проронив ни слова жалобы.

Навигатор указывал, что наш курс лежит точно в узкий проход, ведущий в убежище Старая Майна. Наконец, эхолот, настроенный на 2 м, тревожно запищал – близился берег. Подключили прожектор, и тут же метрах в ста прямо по курсу луч выхватил из мрака черный буй судового хода с неработающим световым обозначением. Постепенно стали вырисовываться берега и вход в бухту, окаймленный высоким яром. Волна сразу же стихла, сосновый лес на берегах защищал от ветра. Впереди появилась вереница огней Старой Майны. Немного прошлись по бухте и бросили якорь неподалеку от какой-то лодочной станции.

Утром, пробудившись, мы к удивлению увидели, что бросили якорь напротив маленького яхт-клуба. На берегу в аккуратном порядке стояли «Лучи» и «Оптимисты», а у воды лежали свежавыкрашенные крутобокие ялы-шестерки. Чуть поодаль виднелось аккуратное здание с флажтками и непонятными флагами. Пока часть команды чинила пострадавший за бурную ночь такелаж, другая группа отправилась осмотреть городок и прикупить продуктов, да побольше разузнать о здешнем яхт-клубе.

Выяснилось, что неизвестный нам

флаг принадлежит кадетскому корпусу. Организовал его человек с интересной судьбой, приехавший сюда из Казахстана и привезший с собой целый небольшой флот, состоявший из детских швертботов и ялов! К сожалению, познакомиться нам с ним не удалось, так как он был в отъезде: всю информацию нам поведали местные мальчишки, с которыми он занимается. Можно позавидовать этим мальчишкам, что нашелся такой человек, посвятивший себя парусу и воспитанию молодежи*. Низкий ему поклон.

Закончив ремонт, мы отправились в путь, нас вновь ждало Ульяновское море. Часа через полтора после заката ветер начал усиливаться и спустя час достиг 10–12 м/с, поднималась волна. Предельно возможный для нашего судна бейдевинд почти совпадал с генеральным курсом. Решили никаких парусов пока не снимать, а двигаться с максимально возможной скоростью, чтобы за ночь приблизиться к подветренному берегу, где волна должна уменьшиться. Часа в три ночи появились огни Ульяновска, но ветер постепенно менял свою силу и направление, заставляя нас идти в лавировку. Волна все больше разгонялась, палубу то и дело заливали потоки воды. Ветер разыгрался не на шутку, и дело принимало серьезный оборот. На Ульяновском море бывают шторма страшной силы, и мы решили снять грот и идти под стакселем и кливером к левому берегу в поисках убежища. Глубины здесь критично малые, что провоцирует рост

* В одном из ближайших номеров «Кия» публикует вновь коснуться этой интересной темы.

волны, тем не менее в предрассветной мгле нам удалось приблизиться к берегу и отыскать там искусственную косу из бетонных тетраэдров. Эта бухта-убежище стала конечной точкой нашего испытательного плавания.

Наша маленькая шхуна с честью выполнила поставленные перед ней задачи. Все основные узлы такелажа и силового каркаса не подвели, пусть в довольно свежий ветер на большой волне и обнаружили недостатки, требующие устранения. Прежде всего это касается повышения прочности рангоута и стоячего такелажа, усовершенствования системы шкотов и замены одинарных блоков на двойные. Неплохо было бы установить пару универсальных шкотовых лебедок, а также балластированный фальшкиль для уменьшения дрейфа. Особая статья – работы над интерьером судна, который пока находится в черновой отделке. Короче говоря, работы хватит на пол-года, но этот труд очень любим человеку, больному парусами.

P.S. Не так давно мы случайно познакомились с бывшим первым хозяином нашего «Степана» – Валерием Васильевичем Киреевым. Именно он построил рубку и установил дизель. Из разговора с ним мы узнали, что стали владельцами судна, на котором в 70-е гг. прошлого века был совершен ряд полярных археологических экспедиций на о. Вайгач и Новую Землю с его участием и под идейным началом историка Дмитрия Федоровича Кравченко. Такая вот у судна интересная судьба...

