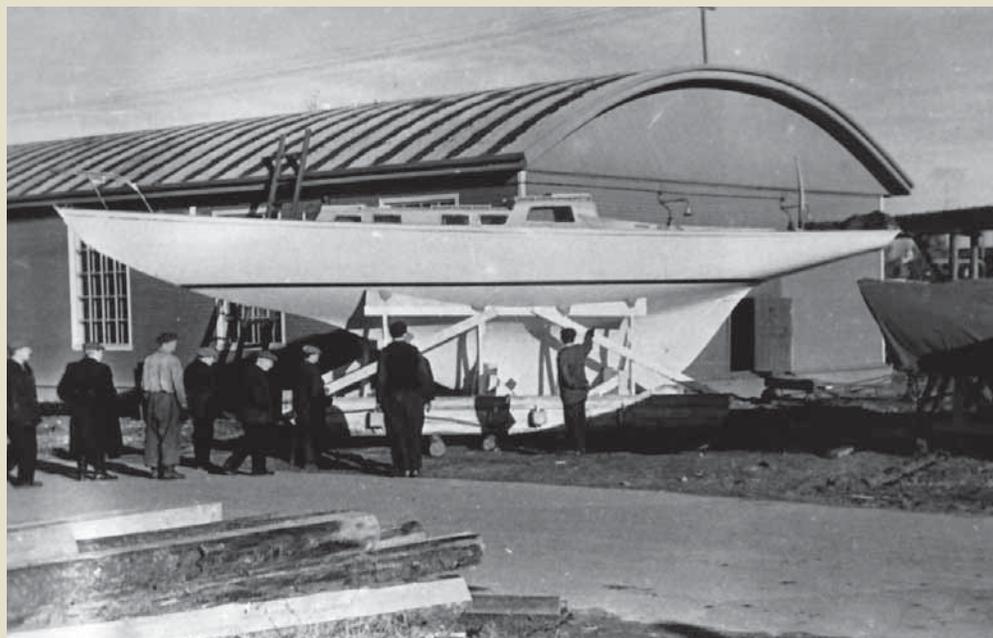


В этом юбилейном для журнала «Катера и Яхты» году исполняется 50 лет и со дня постройки и спуска на воду первой крупносерийной отечественной яхты класса «Л-6». Гоночно-крейсерская яхта «Л-6» в том виде, в котором она сохранилась до наших дней, была спроектирована в 1958–1962 годах на Ленинградской экспериментальной судовой верфи яхтенным конструктором А. П. Киселевым.



Классу яхт «Л-6» 50 лет!

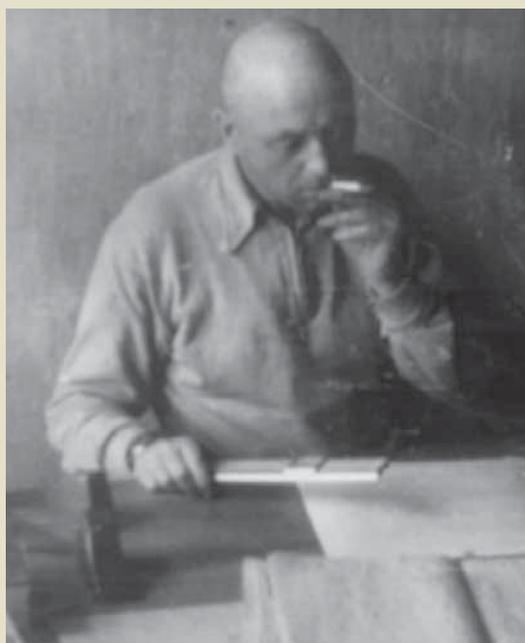
В основе Правил классификации, постройки и обмера спортивных парусных судов СССР лежала система ограничений размеров, разработанная Н. Ю. Людевигом и впервые принятая в СССР в 1935 году. Размерения и площадь парусности яхты удовлетворяли обмерной формуле

$$L+S/(5 \times \sqrt[3]{V})=16 \text{ м,}$$

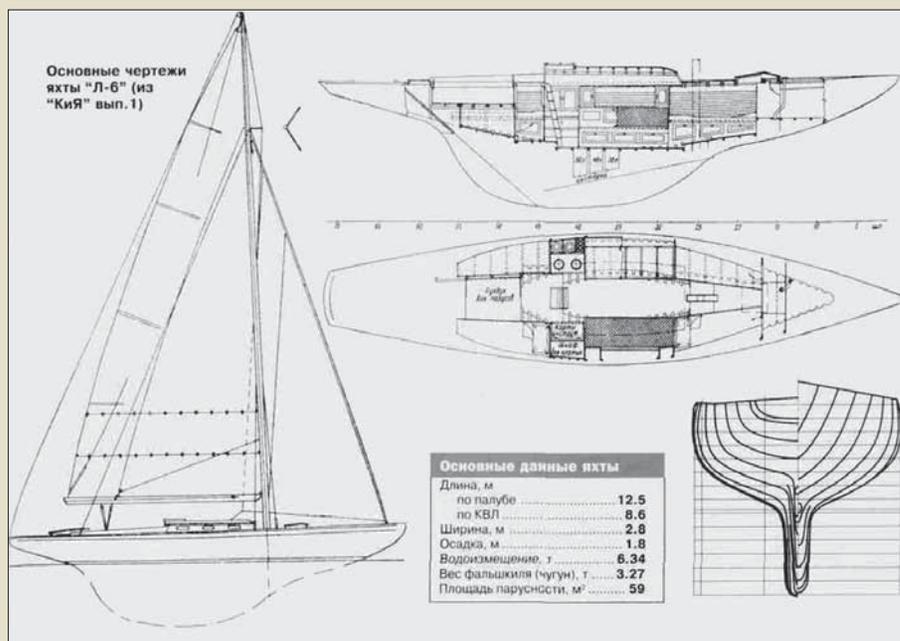
где L, S, V – обмерная длина, площадь парусности и объемное водоизмещение.

Яхта класса «Л-6» имеет классические обводы с рулем на ахтерштевне, деревянный корпус из сосновых реек на дубовых шпангоутах с носовым и кормовым свесами и чугунным фальшкилем. На судне оборудован камбуз, семь штатных спальных мест. Со временем большинство из них были оснащены вспомогательным двигателем. Первая яхта серии – «Ангара» – была спущена на воду в 1963 году. В 1971 и 1974 годах проект был частично модернизирован В. В. Чайкиным в части увеличения высоты борта и уменьшения рубки, однако обводы корпуса и схема парусности остались без изменений. С 1963 по 1978 годы





А. П. Киселев



верфью было построено более ста единиц «Л-6» и «Л-6м». «Л-6» были наиболее многочисленным классом отечественных яхт, участвовавших в самом крупном в СССР всесоюзном, а затем международном соревновании того времени на призы сборника «Катера и Яхты» среди крейсерских яхт – «Кубке Балтийского моря». Эти суда, являясь массовым национальным классом, стали кузницей высококвалифицированных кадров отечественного парусного спорта. Многие известные яхтсмены и яхтенные конструкторы начинали свой путь в парусе именно с «Л-6», некоторые продолжают ходить на них и сегодня.

«Шестерки», как часто называют яхты класса «Л-6», несмотря на солидный возраст, и сейчас совершают дальние плавания и участвуют в соревнованиях. Только в Петербурге более двадцати яхт «Л-6» ежегодно спускаются на воду, столько же их находится в ремонте или консервации. Сохранились они на Черном море, в Прибалтике и на Дальнем Востоке.

В 2001 году в Петербурге была учреждена Ассоциация класса «Л-6». Ее основной задачей является сохране-

ние и реставрация этих классических заслуженных яхт, восстановление их статуса среди классов яхт зарубежной постройки путем демонстрации их прекрасных мореходных и гоночных качеств. Ассоциацией разработаны и утверждены в ВФПС новые Правила класса «Л-6», направленные на сохранение основных проектных параметров яхты и позволяющие проводить классные гонки без гандикапа. Большинство яхт класса за последние годы силами экипажей, в которых много молодежи, капитально отремонтированы, имеют современные паруса. «Шестерка» по-прежнему остается «командной» яхтой, на которой можно и научиться работать инструментом, и выигрывать гонки, и совершать дальние походы.

С 2001 года Ассоциация класса «Л-6» возобновила ежегодное проведение традиционной для Петербурга гонки «Кубок 100 миль», история которой насчитывает более 150 лет. С 2003 по 2009 год по инициативе Ассоциации класса в рамках Санкт-Петербургской Парусной недели проводился чемпионат России в классе яхт «Л-6». С 2007 года Ассоциация

Михаил Олегович Матаруев,

один из создателей проекта яхт класса Open 800:

«Когда я в детстве впервые увидел чертеж яхты «Л-6» в «Школе яхтенного рулевого», она показалась мне огромным судном – шутка ли: почти половина внутренних помещений расположена ниже ватерлинии. До сих пор помню эту картинку и свои ощущения. И надо же так случиться, что первой настоящей яхтой для меня стала именно «шестерка», та самая, что в детстве так поражала воображение. Мне довелось много походить на ней и в гонки, и в дальние походы. Я почувствовал ее как родную.

Теперь, по прошествии многих лет, я понимаю, что это был серьезный прорыв в отечественном яхтостроении, в первую очередь, потому что удалось построить такую, без преувеличения – огромную серию серьезных яхт. Эти яхты были очень хороши для Балтики, не большие и не маленькие, достаточно мореходные, чтобы пересечь море, и достаточно спортивные (на то время), чтобы участвовать в местных соревнованиях. В любом случае флот из почти 100 морских яхт – это и сейчас почти недостижимая мечта. Даже та часть, которую энтузиастам удалось сохранить до наших дней (а это совсем непростое с деревянной яхтой такого возраста), представляет собой серьезный флот и успешно действующую Ассоциацию. Хочется пожелать сил и терпения людям, которые стараются сохранить этот национальный класс. Эти лодки стали для многих из нас университетами, где мы становились моряками».

возродила соревнование «Кубок Балтийского моря». В 2008 и 2009 годах гонки проходили с участием «шестерок» из Пярну (Эстония) и Риги (Латвия). В 2009 году пять яхт класса «Л-6» участвовали в международной регате учебных парусников The Tall Ship's Races-2009 на Балтике. С 2010 года «шестерки» принимают участие в гонках классических яхт Baltic Classic Circuit, организуемых Трестом классических яхт Скандинавии – SCYT (Scandinavian Classic Yacht Trust). В 2011 году обладателем главного переходящего Кубка SCYT (Baltic Classic Master Cup) стала яхта класса «Л-6» «Ника».

«Шестерки» совершают и дальние спортивные плавания. Наиболее вы-

дающимся из них является плавание «Балтики» вокруг Европы в 1996 году. В 2012 году единственной российской яхтой, пришедшей в олимпийский Веймут в Англии, была «Онега». Яхта «Варяг» в том же году побывала на морском фестивале во французском Бресте, а «Ника» прошла по внутренним водным путям до Архангельска.

В этот юбилейный для класса «Л-6» год хочется выразить глубокую признательность конструкторам, создавшим эти прекрасные яхты, а также всем тем, кто сегодня сохраняет и продлевает их жизнь.

Вадим Манухин,

почетный президент Ассоциации яхт класса «Л-6»



Александр Сергеевич Стружилин,
один из бывших главных конструкторов Ленинградской экспериментальной верфи спортивного судостроения:

«Старые яхтсмены с большой теплотой отзываются о старой советской яхте «Л-6». Шхерный крейсер, по современным понятиям – архаика. Но именно он оказал существенное влияние на развитие парусного спорта в России. А такие вещи забывать неприлично.

С постройкой первой в своей серии яхты «Л-6» на Ленинградской верфи ВСДСО профсоюзов в СССР открылась новая страница в спортивном судостроении – в стране стали строить достаточно крупные яхты для морских плаваний. А для этого на верфи пришлось выполнить довольно большую технологическую и организационную перестройку производства, «пробить» через министерства лимиты на поставку леса и т.д. и т.п. Современным бизнесменам, не знакомым с особенностями структуры производства советского времени, невозможно себе представить, какие организационные трудности и нелепости приходилось преодолевать первопроходцам советского деревянного спортсудостроения. Через некоторое время вслед за ЛВСС и Таллинская верфь спортсудостроения приступила к постройке «однотонника». Отработанная на «Л-6» технология постройки деревянного корпуса еще много лет служила основой для строительства и новых яхт таких же размеров: проекты «Алькор», «Марина», ЛЭС35.

Заслуга яхты «Л-6» перед советским яхтингом состоит еще и в том, что с ее появлением и открывшейся технической возможностью плавать по Балтике и другим морям, яхтенная общественность стала настойчиво ставить перед соответствующими органами вопрос о получении разрешения на выход в открытое море. Хотя на первых порах и достаточно скромно, в рамках существующих государственных границ. Давалось это большим трудом и нервами, но постоянное давление на «органы» приносило положительные результаты».

СОВРЕМЕННЫЕ МОТОРНЫЕ И ГРЕБНЫЕ ЛОДКИ КОМПАНИИ «FLINC»

FLINC



FLINC

	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
F240L	2,4	1,24	0,32	140	10	2	1	
F260/260L	2,6	1,24	0,34	170	16	2	1+1	
F280T / TL / TLA	2,8	1,3	0,36	220	17	2	2	
F280T TLA	2,8	1,3	0,36	220	18	2	2	3,5
F300TL / TLA	3,0	1,38	0,38	220	24/18	2	2	3,5
FT290L / FT290LA	2,9	1,38	0,39	220	28/24	3	2	5
FT320L / FT320LA	3,2	1,38	0,39	320	30/26	3	3	6
FT320KL	3,2	1,52	0,42	380	43	3+1	3	9,8
FT340KL	3,4	1,52	0,42	400	44	3+1	3	9,8
FT360L / LA / KL	3,6	1,52	0,42	420	40/35/46	3	3+1	10

KL* - надувной киль

BOATMASTER



BOATMASTER

	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
BM 250-эгоист	2,5	1,37	0,4	220	15	2	2	-
BM 250-эгоист Люкс	2,5	1,37	0,4	220	20	2	2	3,5
BM 250T	2,5	1,42	0,4	220	23	3	2	6
BM 300HF/300AF	3,0	1,37	0,4	220	24/20	2	2+1	3,5
BM 300S/300SA	3,0	1,37	0,4	220	24	2	2+1	5
BM 310K*	3,1	1,41	0,4	350	29	3+1	3	9,8
BM 310TR	3,1	1,43	0,4	330	28	3	3	6

FORT BOAT



FORT BOAT

	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
Форт 200	2,0	1,27	0,36	120	8	2	1	-
Форт 220	2,2	1,27	0,36	140	13	2	1	-
Форт 240	2,4	1,27	0,36	160	14	2	2	-
Форт 260	2,6	1,27	0,36	180	15	2	2	-

Феникс



Феникс

	Д, м	Ш, м	Г, м	С, кг	М, кг	М, шт	М, шт	М, шт
Феникс 250	2,5	1,34	0,36	220	14	2	2	-
Феникс 280	2,8	1,34	0,36	220	16	2	2	-
Феникс 280T	2,8	1,34	0,36	220	17,5	2	2	3,5