

«Летучий голландец»

Второе пришествие

Александр Куликов, исп. директор Санкт-Петербургского парусного союза

Люди приходят в парус разными путями. Чаще всего кто-то более опытный берет на себя инициативу и показывает новичкам море под парусом. Я тоже перекатал на яхте практически всех своих друзей и знакомых. В начале 90-х таким вот образом к нам на борт попал Михаил Анисимов. С тех пор он периодически появлялся в яхт-клубе и даже участвовал в походах, но становиться заядлым яхтсменом не спешил...

А у нас в контейнере лежал побитый «Луч». Для тех, кто не знает: «Луч» – класс швертботов, выпускающийся в России еще со времен СССР, аналог «Лазера». Друзья выпросили его на лето 2011 года «за ремонт». Несколько здоровенных мужиков собирались по выходным «отдыхать от рутины». Был у них опыт хождения на надувном катамаране, где, в основном, гребли. Парус ставили только при попутном ветре. Вот этой-то славной когорте и решил Михаил продемонстрировать, что такое настоящая яхта.

Когда народ увидел, что эта штука может и против ветра идти, когда у них стало что-то получаться – восторгу не было предела. Азарт оказался настолько велик, что компания захотела продолжать ходить под парусом. Но одного маленького швертбота мало на всех. Стали прицениваться к имеющимся в продаже лодкам, но доступными их цену назвать было сложно (спасибо таможенным пошлинам!). За обсуждением вариантов пыл потихоньку угасал. Вот тогда-то признанный командир Андрей Виноградов принял ответственное решение: «Будем строить!»

Из начальных условий было понятно, что поскольку все участники концессии – мужчины немаленькие, то лодка должна быть достаточно грузоподъемной. Рассматривались варианты «звездника» и даже «солинга». Потом поняли, что килевая яхта сложнее в обслуживании, да и спуск-подъем без крана проблематичен. Пришли

к выводу, что делать надо лодку, которая может перевозиться на трейлере и вытаскиваться на берег. А поскольку опыта в постройке ни у кого нет, яхта должна быть простой в производстве.

Мне стало интересно. Участия в работах я не принимал, да меня и не звали. Тем более, что ребята явно были не расположены слушать чьи-либо советы. А без них бы не обошлось. Главным инженером и разработчиком проекта пришлось стать Михаилу, как идейному вдохновителю. Долгие погружения в мутные глубины интернета привели к интересному выводу: оптимальным судном является швертбот бывшего олимпийского класса «Летучий голландец». С длиной 6.05 м и шириной 1.80 м это было то что надо. Все мои сентенции о том, что «голландец» – лодка серьезная, на нее люди уже хорошо подготовленные садятся, а вам

него матрицу доводить не стали – строить ведь приходилось в свободное время, а его у зрелых мужчин, обремененных семьями и работой, не так много. Поэтому строили долго – все лето 2012 года. Начались «брожение», «текучка кадров». Чтобы взбодрить команду, восстановили старенький буер DN. Зима прошла успешно, команда сплотилась, поставив перед собой сверхзадачу: в сезоне 2013 обязательно выйти на воду.

Строить стали классический вариант с деревянной палубой. Рангоут тоже решили изготовить самостоятельно из дерева – Михаил по дереву большой специалист. Набор корпуса был несколько переработан в сторону увеличения прочности. С этой же целью увеличили толщину корпуса. Само собой, вес получился гораздо больше, чем у оригинального «голландца». Впрочем, это никого не волновало



«Летучий голландец», версия – «турист» (США)



Внешний вид самодельного «голландца». Палуба выполнена из абаки, пропитанной тиковым маслом

еще учиться и учиться и т.п., в лучшем случае выслушивались. Процесс был запущен, и остановить его было уже невозможно. Вдобавок в сети были найдены оригинальные чертежи У. Ван Эссена, конструктора яхты, что добавило оптимизма.

Попутно выяснилось, что покинув олимпийский небосклон, «голландец» исчез только с питерской акватории. В Москве, например, есть флот «голландцев». Да и во всем остальном мире лодки этого класса живут полной жизнью. Например, в Северной Америке из «голландца» сделали туристический швертбот, переработав кокпит. Есть и современные европейские гоночные разработки с открытой кормой. Неизменными остались только обводы корпуса и парусное вооружение.

Итак, на начальные расходы скинулись. Артур Кяов обеспечил площадку для организации миниверфи. С помощью Алексея Чегурова удалось раздобыть убитый старый корпус, который приспособили в качестве болвана. Снятую с

– гоняться на этой лодке никто не собирался. Корпус также не стали выводить. Зато палуба получилась красивая. Из абаки, пропитанной тиковым маслом.

Паруса... Я очень надеялся, что хотя бы их ребята закажут у мастеров. Паруса живут не очень долго, особенно при интенсивном использовании. Но и паруса они пошили сами! Михаил настолько увлекся этим вопросом, что раздобыл официальную программу раскроя полотнищ для парусов. Сделал лекала на принтере. Купил ткань и машинку. И сшил. До сих пор не понимаю, зачем надо набивать себе шишки, проходя все этапы создания яхты с нуля и что-то постоянно переделывая, когда можно обратиться к специалистам, хотя бы за консультацией?

Само собой, о том чтобы оказаться «в классе», никто и не думал. Лодка предназначалась для туризма. К тому же необходимо было свести к минимуму затраты. Поэтому если без чего-то можно было в принципе обойтись – обходились. В первую очередь это коснулось дельных вещей. Ни-



Современный «Летучий голландец» в плане – спортивная версия

каких погонов, оттяжек... О спинакере говорили спокойно – это было за гранью мыслимого, как понятие о вечном двигателе.

Тем не менее, невзирая ни на что, лодка была построена. Для начала ее отвезли на мелководное озеро, где торжественно спустили на воду и провели испытания. Конечно, где-то что-то было кривовато, но все работало! Правда, в тот момент и ветра почти не было. Но и имевшегося легкого дуновения вполне хватало, чтобы понять – она ходит! Грузоподъемность тоже оказалась расчетной.

Пришла пора явить это чудо «судостроения на коленке» широкой публике. Для спуска был выбран яхтенный порт «Геркулес», т.к. там есть слипы, ведущие в закрытую гавань, а не на реку с сильным течением или загруженные фарватеры. Когда корпус привезли в яхт-клуб, дети подходили и спрашивали: «Это «Летучий голландец»?». Они никогда не видели такой лодки вживую. Для них это было что-то легендарное. Люди постарше спрашивали с видом знатоков: «Восстановили?». Никому не пришло в голову, что это новодел. Корпус и впрямь выглядел, как восстановленный на скорую руку. Когда я увидел, что мачта с одной парой вант и без краспиц, то осторожно поинтересовался: «А почему, собственно?». Мне ответили, что «так в классике». На своем веку я видел много лодок этого класса, но чтоб вот так! Оценив на глаз изящество мачты, я заметил, что без краспиц и нижних вант она накроется очень скоро.

И вот оно – настоящее море и настоящий яхт-клуб! И на воде яхта! Своя яхта! Собранная своими руками от и



Испытания на вместительность и грузоподъемность

до! Новоявленные яхтсмены просто светились радостью и гордостью от проделанного труда. Выходили по-очереди. Кстати, к вопросу обеспечения безопасности подошли ответственно: купили «надувнушку» с мотором, чтобы страховать тех, кто под парусом. Несколько выходов в слабый ветер прошли без проблем. Начало приходить понимание того, что тренироваться все-таки придется, что не все так просто. И вот, наконец, подуло чуть свежее. Тоже немного, балла два. Паруса подрастянулись и стали, наконец, похожи на паруса. Моторка перестала попевать за яхтой, пошел адреналин. Задумались об откровенивании – появились ремни. Более того, прозвучало слово «трапезия»!

А мачта хоть и гнулась, но усиление выдержала. Правда, позже я узнал, что две мачты были сломаны, еще не увидев лодки. Испытаний на прочность не прошли. А это третья, улучшенная.

И сезон вдруг закончился.

Как я уже отмечал выше, я не понимаю, зачем набивать себе лишние синяки, если можно воспользоваться опытом людей, уже прошедших этот путь? С другой стороны, если рассматривать постройку лодки не как достижение цели, а как процесс, от которого получают удовольствие, то почему бы и нет?

А мужики-то настроены серьезно: к следующему сезону грозятся еще один «голландец» построить, а если повезет, то и два. И создать клуб. А пока собирают еще один DN к зимнему сезону.

Возродится ли у нас в Питере «Летучий голландец» таким, как был – красивой гоночной машиной, пока сказать не берусь. Но соратники и сочувствующие со стороны уже появились. Ждем! 🚣

Партнеры журнала «Катера и Яхты»

Здесь Вы всегда найдете наш журнал



«ПрессХаус» ООО, Москва. Специализированные магазины по продаже печатных изданий «Хорошие новости», presshouse.ru/distribution

Магазины «Сейлс» ЗАО, Москва, www.salespress.ru/stores.php



Сеть киосков ООО «Селект-Медиа», Москва, www.katera.ru/region/6020

Дилерская сеть компании «Аквадрайв», www.aquadrive.ru



Дилерская сеть компании «Сумeko», www.sumeko.ru

Торговый дом «Царь», Москва, czar.ru



Салоны «Мореман», www.moreman.ru



Яхт-клуб МРП «Водный мир», Москва, yachtclub-mrp.ru



Клуб «Поинт Фитнес», Москва, www.pointfitness.ru

Салон «Командор», www.komandor-marine.ru



Компания «Жест», www.jest.ru

Салон «Велход», Москва, www.velhod.ru



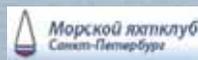
Салон Казанского завода, www.kazanboats.ru/news.php

Салоны сети «Лодка Хаус», Саратов, lodkahaus.bget.ru/



Санкт-Петербургский речной яхт-клуб профсоюзов, www.central-yacht-club.ru/

Морской яхт-клуб, Санкт-Петербург, muscspb.ru/



Терийоки «Яхтенный порт», Санкт-Петербург, www.yct.ru/?p=gallery2&s_id=2

Первая яхтенная компания, www.delphiayachts.ru/contacts.html



Яхт-клуб «Геркулес», Санкт-Петербург, uc-lahta.ru

Яхт-клуб «Балтиец», Санкт-Петербург, baltclub.com

Яхт-клуб «Нева», Санкт-Петербург, www.club-neva.ru

Яхт-клуб «Крестовский», Санкт-Петербург, yacht-clubkrestovsky.ru

Сети заправочных станций «РОСНЕФТЬ», «ЛУКОЙЛ» и «ПТК», Санкт-Петербург, www.katera.ru/region/6026

Салоны сети «Петросет», Санкт-Петербург, www.planetalodok.ru



Салон «Росан», Санкт-Петербург, www.rosan.com

Салон «Фордевинд-Регатта», Санкт-Петербург, www.fordewind-regatta.ru



Компания «Техномарин», Санкт-Петербург, www.texnomarin.ru

Компания «BCH5», Санкт-Петербург, www.bch5.ru



Салон компании Silver, Санкт-Петербург, www.silverboats.ru

Салон «АкваМото», Санкт-Петербург, akvamoto.ru



Салон «Меркурий НИИ ТМ», Санкт-Петербург, www.masterboat.ru

Салон компании «Скиф», Ростов-на-Дону, www.skifdon.ru



СТК «Патриот», Ростов-на-Дону, www.stk-patriot.ru/company.html

Магазин «Охота, рыбалка, туризм», Новосибирск, www.hft.ru

