



Братья Фан-дер-Флиты

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Мы очень немного знаем об отечественных яхтенных конструкторах прошлого. А между тем, в XIX и начале XX в. в нашей стране была целая плеяда талантливых судостроителей. Вот лишь некоторые из имен: А. Д. Родионов, В. В. Шталь, В. Н. Пылков, Г. В. Эш, В. П. и А. П. Фан-дер-Флиты... О каждом из них хотелось бы рассказать, но сведения приходится собирать буквально по крупицам. Что ж, будем искать, ведь это наша история!

Фамилия Фан-дер-Флит хорошо известна корабелам: профессор Александр Петрович Фан-дер-Флит долгое время преподавал на Кораблестроительном отделении Санкт-Петербургского Политехнического института. Как яхтенного конструктора его знают меньше. Именно поэтому в череде публикаций о русских конструкторах мы хотим поведать о нем и его старшем брате — двух прекрасных русских инженерах, носящих фамилию, привлекающую внимание своим иностранным звучанием. Она действительно голландского происхождения и принадлежала многим людям, оставившим свой след в истории нашего отечества.

Потомки голландских переселенцев, в начале XVIII в. обосновавшихся в России, вошли в состав архангельского и петербургского купечества и породнились с русскими семьями. Одна из ветвей Фан-дер-Флитов получила дворянство в XIX в.

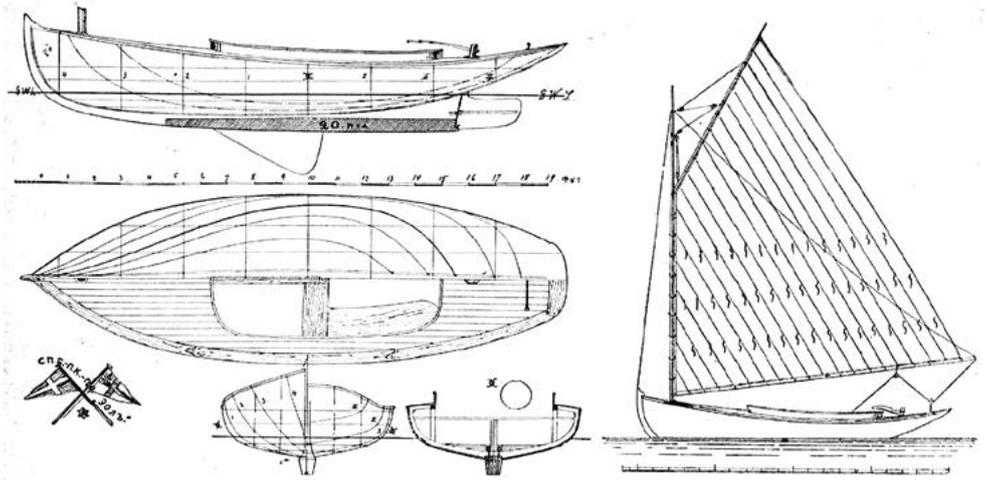
Старшие сыновья профессора физики Петербургского университета Петра Петровича Фан-дер-Флита Владимир и Александр не только с молодости занимались парусным спортом, но и сами успешно конструировали яхты.

Владимир Петрович родился в 1867 г., а Александр Петрович — в 1870 г. Небольшая разница в возрасте и общность интересов отразились на их жизни. Оба стали гражданскими инженерами, оба были членами старейших столичных яхт-клубов: Санкт-Петербургского Речного яхт-клуба и Санкт-Петербургского Парусного клуба.

Владимир Петрович не только с удовольствием ходил под парусом, но и активно гонялся. Будучи инженером, он скоро всерьез задумался о наилучшей конструкции парусного судна и стал экспериментировать, разрабатывая проекты новых яхт.

Это было время становления парусного спорта, бурного его развития. В этом вопросе Россия почти не отставала от

Чертеж яхты «Эол», построенной по проекту В. П. Фан-дер-Флита в 1892 г.



ведущих европейских яхтенных держав. В каждом яхт-клубе велась большая работа по отбору лучших моделей, разрабатывались собственные правила для проведения парусных соревнований, обмерные формулы, устраивали гонки и учреждали дорогие кубки для победителей.

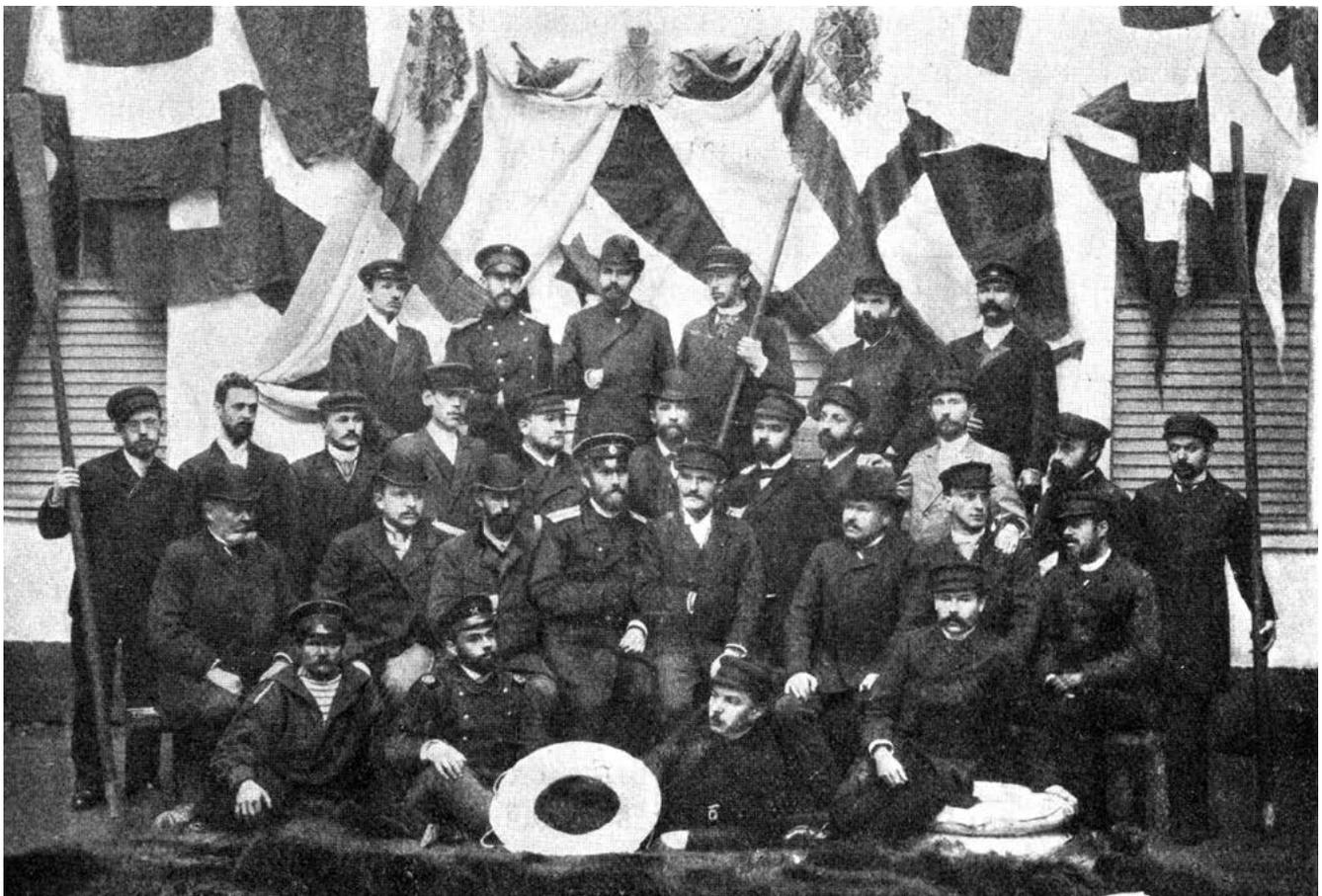
Парусный спорт был в моде. Еще бы, ведь им увлекались аристократы и самые богатые люди мира. В гонках, проводимых в России в конце XIX в., яхты российских конструкторов встречались с яхтами, купленными за рубежом, и часто «иностранцы» уступали нам первенство.

В Петербургском Парусном клубе появилось несколько очень удачных судов, построенных по проектам В. П. Фан-дер-Флита. В 1893 г. в России впервые увидели яхту нового для того времени типа с плавниковым килем и бульбом, и ей прочили большое будущее. Первой лодкой этого типа, построенной в России, был «Василек», выполненный по чертежам В. В. Шталя. Новой конструкцией заинтересовался и В. П. Фан-дер-Флит. Вскоре по его чертежам была построена «Малютка». Яхты небольших размеров тогда часто называли ботиками. Проект оказался настолько удачным, что на

такие ботики поступило сразу несколько заказов. Одна из пяти или шести лодок — «Эол» — долгое время побеждала в соревнованиях, несмотря на то что флот подобных яхт постоянно пополнялся и среди них было достаточно иностранных проектов.

Владимир Петрович Фан-дер-Флит много трудился в Соединенной гоночной комиссии над разработкой гоночных правил, был членом Комитета мореходных классов Речного яхт-клуба. К сожалению, умер он рано, в 1899 г., но как увлеченный яхтсмен и талантливый конструктор оставил о себе добрую память.

Члены Санкт-Петербургского Парусного клуба. Внизу, второй слева, — В. П. Фан-дер-Флит



Его младший брат Александр Петрович окончил в 1895 г. физико-математический факультет Петербургского университета с дипломом I степени, после чего был оставлен на два года при кафедре практической и теоретической механики «для подготовки к профессорскому званию». Учеба, а потом и преподавательская деятельность не мешала ему активно заниматься парусом. Александр Петрович, как и брат, был прекрасным конструктором. В 1899 г. он спроектировал судно для службы рыболовства на Аральском море, в том же году была спущена на воду экспедиционная «Мечта», предназначенная для плавания А. А. Борисова в полярных водах. Ее проект перед своей смертью начал делать Владимир Петрович, а младший брат завершил его. Эта одномачтовая яхта водоизмещением 40 т строилась в беломорском селе Колежма Сумского посада, в одном из центров поморского кораблестроения. Борисов отмечал: «Судно по морским качествам великолепное, и, несмотря на то, что в продолжение нашего пути в Белом море и Ледовитом океане погибло более 10 судов, мы, кроме сильной качки, не испытали никакой опасности и нередко обходили поморские суда».

В 1900 г. А. П. Фан-дер-Флит принял участие в конкурсе Общества спасания на водах на лучший проект лодки для народной гребли и выиграл его. Под именем «Фофан» проект стал известен практически во всех уголках империи. Широкая прогулочная лодка с сильно наклоненным форштевнем и клинкерной обшивкой из доски была недорогой в изготовлении, устойчивой и очень ходкой. На ровном киле у нее была сравнительно узкая ватерлиния и плавный выход

«Фофан» до 70-х гг. XX в. был главной лодкой на всех прокатных лодочных станциях страны



Александр Петрович Фан-дер-Флит

батоксов в корме, что способствовало легкому ходу. Киль в районе транца имел развитый плавник, который хорошо удерживал ее на курсе, а наклон форштевня позволял пассажирам выходить на берег с причаленного носом судна, не замочив ног. «Фофан» дожил до наших дней, а до 70-х гг. XX в. он был главной лодкой на всех прокатных лодочных станциях страны.

С 1902 г. А. П. Фан-дер-Флит преподавал на Кораблестроительном отделении Санкт-Петербургского Политехнического института. После защиты диссертации он был назначен профессором Политехнического института по кафедре теории корабля. Среди многочисленных научных работ написанных талантливым ученым есть и фундаментальный трехтомный курс «Теория корабля».

В 1903 г. на построенной по чертежам А. П. Фан-дер-Флита яхте с бульбилем «Опыт» был проведен интересный эксперимент для проверки одной из его теорий. В плавнике бульбиля были просверлены отверстия для пропуска воды, а в парусах сделаны отверстия для прохода воздуха. Увы, успеха это не принесло: яхта не шла острыми курсами. Но позже «Опыт», на котором были убраны экспериментальные нововведения, прекрасно выступал в гонках, одерживая блестящие победы.

По некоторым сведениям, в Галерной гавани функционировала «Яхтенная верфь А. П. Фан-дер-Флита», где строились малые суда разных типов.

В 1908 г. для Мурманской биологической станции была построена двухмачтовая шхуна «Александр Ковалевский», сконструированная талантливым профессором (см. статью на с. 38). Как знать, быть может, именно парус позволил А. П. Фан-дер-Флиту стать теоретиком нарождающейся то-





*Санкт-Петербургский Политехнический институт.
Выпуск офицерских авиационных курсов. 1913 г.*

гда авиации. С 1909 г. Александр Петрович начал читать курс аэродинамики на воздухоплавательных курсах, организованных при Кораблестроительном отделении Политехнического института. Это была первая в России авиационная школа с оборудованными по последнему слову техники аэродинамической и аэрологической лабораториями, мастерской, музеем, библиотекой. Через два года Фан-дер-Флит опубликовал обширный курс аэромеханики, охватывавший широкий круг вопросов и явившийся первым русским руководством такого рода. Вплоть до 1917 г. Политехнический институт готовил кадры для авиационной промышленности и военной авиации. А. П. Фан-дер-Флит курировал всю сеть учебных заведений авиационного профиля и преподавал в некоторых из них.

Во время Первой мировой войны Управление военно-воздушного флота приняло решение организовать под Херсоном многопрофильный авиационный комплекс («Авиагородок») под руководством Г. А. Ботезата и А. П. Фан-дер-Флита. После Октябрьской революции работы были прекращены, а оставшийся в Херсоне Фан-дер-Флит принял участие в создании Херсонского политехнического института, для которого тогда же подготовил ряд учебников. Институт начал работу летом 1918 г., но через год его закрыли.

Положение в городе было очень тяжелым, бесконечная смена властей до предела снизила уровень жизни. Денег не было, семья голодала, и в этой ситуации Фан-дер-

Флит принял непростое для себя решение — эмигрировать из страны, раздираемой гражданской войной.

И снова — парус! Осенью 1921 г. четыре семьи беженцев отправились в полное опасностей плавание на дубке — небольшой грузовой шхуне местной постройки. На борту «Буревестника» было 16 человек. Капитан — молодой человек, только что окончивший Херсонское училище дальнего плавания. Вот когда вновь пригодился парусный опыт Фан-дер-Флита! Три дня тяжелой лавировки до Одессы и штормовой переход по Черному морю в Констанцу. Увы, румынские власти даже не дали беглецам высадиться на берег, и они были вынуждены продолжить плавание. Их отчаянное морское путешествие окончилось только в Варне.

Из Болгарии Фан-дер-Флит попросил у своих зарубежных коллег дать возможность продлить свою научную или преподавательскую деятельность и получил приглашения от университетов Белграда и Праги. Выбрав Чехословакию, он вместе с семьей переехал туда и скоро обрел чехословацкое гражданство, продолжая научную работу. В период фашистской оккупации Александр Петрович не пожелал служить «Великому Рейху». Сославшись на здоровье, он отказался от всех занимаемых постов и вышел на пенсию. Умер профессор Фан-дер-Флит в Праге 1 сентября 1941 г.

Знакомясь с его биографией, не перестаешь удивляться тому, как много добрых и значимых дел может сделать человек в своей жизни и сколь яркий оставить след. Талантливый инженер и конструктор, блестящий ученый, прекрасный педагог, хороший администратор — это все он, Александр Петрович Фан-дер-Флит.

