

# ТАКАЯ РАЗНАЯ «ТРОЙКА»

Алексей Деревянкин

В 1936 г. в СССР были приняты Правила классификации и постройки спортивных парусных судов. Они предусматривали свыше полутора десятков новых для нашей страны классов яхт: килевых, швертботов, парусных шлюпок и байдарок... Одним из них был швертбот «М20». Расшифровывалось обозначение просто: морской, площадь парусности 20 кв. м.

Длина швертбота устанавливалась не более 6 м. «М20», или «эмка», как яхтсмены стали называть его между собой, нес вооружение гуари: четырехугольный грот растягивался сверху гафелем, поднимаемым почти вертикально. Высокий надводный борт (75 см), значительная ширина (не менее 2,1 м) и небольшая для таких размеров парусность делали швертбот достаточно мореходным. Правда, недостаточная энерговооруженность оборачивалась невысокими ходовыми качествами. И все же «М20» был весьма удачной яхтой.

Штатный экипаж «эмки» составлял три человека, хотя при должной сноровке управиться с гротом и стакселем (спинакера не было) могли и два гонщика, а просторный кокпит позволял разместиться вчетвером и даже впятером, вследствие чего швертбот хорошо

подходил для обучения начинающих яхтсменов. Благодаря своей мореходности «М20» годился не только для соревнований, но и для дальних переходов. Например, в 1938 г. московские яхтсмены на двух «эмках» совершили поход на Среднюю Волгу с конечной точкой то ли в Куйбышеве, то ли в Саратове (сведения разнятся).

Класс «М20» был свободным: конструкторам позволялось экспериментировать с вооружением и обводами корпуса, лишь бы соблюдались установленные ограничения. Так что его конструкция и оборудование понемногу совершенствовались (например, клинkerная обшивка со временем уступила место обшивке вгладь). Классификация 1936 г. предусматривала еще и такие классы морских швертботов, как «М15» и «М30», но они оказались мертворожденными: заданные документом характеристики были не столь удачными, так что эти

Швертботы класса «М»  
на Северной Двине. Конец 50-х гг.





Москва, Хлебниковский плес Клязьминского вдхр. 1937 или 1940 г.

яхты или вовсе не строились, или появлялись в крайне незначительных количествах, не оставив следа в истории нашего парусного спорта. А вот постройку «М20» по проекту известного ленинградского яхтсмена Н. Ю. Людевига наладил на Ленинградской верфи ВЦСПС (к сожалению, мне не удалось найти информации о том, строились ли «двадцатки» других проектов), а позже и на Черном море. С 1936 г. швертбот входил в программу чемпионатов СССР, причем с 1945 г. звание чемпиона разыгрывалось и в женском зачете.

В 1937 г. вступил в строй канал Москва — Волга. Новые подмосковные водохранилища: Химкинское, Клязьминское, Пестовское — прекрасно подходили для проведения регат. До этого парусного спорта в Москве практически не существовало. Дело было за малым: обзавестись флотом. И уже летом 1937-го в столицу из Ленинграда пришел караван яхт, в котором было около десятка «эмок». В августе и сентябре в Москве состоялись первые гонки.

В 1946 г. приняли новые правила классификации, согласно которым «М20» заменялся классом «М». Новый швертбот вооружался бермудским гротом, на котором теперь допускалось использование сквозных лат,

обеспечивавших более высокое аэродинамическое качество паруса. Максимально разрешенная длина корпуса выросла до 6,5 м. Суммарная площадь двух парусов составила те же 20 кв. м, причем в расчет включалась только часть парусности, поэтому фактическая ее площадь доходила до 28–29 кв. м. Позже ее ограничили величиной 26 кв. м. По сравнению с «М20» «М» был более скоростным, но менее мореходным швертботом. Не всем гонщикам такие изменения пришлись по душе: некоторые сожалели о том, что новая «эмка» получилась чисто гоночной, мало подходящей для походов.

Первым крупным соревнованием нового класса стала Балтийская регата 1947 г. На будущий год «М» заменил «М20» в программе чемпионатов СССР. Как и «М20», «М» представлял собой открытый класс. Многие яхтсмены того времени были не только умелыми гонщиками, но и хорошими конструкторами, немало внимания уделявшими экспериментам с обводами корпуса и вооружением. Их усилиями «М» становился все более легким и быстрым. Яхта «научилась» глиссировать, обзавелась трапециями, спинакером. В какой-то момент даже пришлось зафиксировать в правилах класса минимально разрешенную массу корпуса — видимо,

чтобы в погоне за скоростью не рождались слишком ненадежные и экстремальные конструкции.

Сколько всего разных «эмок» было разработано за эти годы, сосчитать невозможно. Одному только ленинградцу Сергею Ухину принадлежат 16 проектов. Шесть раз его «эмки» выигрывали чемпионат СССР: трижды в мужском и трижды в женском зачете. И, может быть, есть некая справедливость в том, что последним чемпионом страны, навечно оставившим у себя переходящий кубок победителя, стал именно Сергей Ухин (было ему тогда 54 года), разумеется, на яхте собственной конструкции.

Конструкторская гонка порой стимулировала появление довольно необычных вариантов. Например, москвич Владимир Дякин спроектировал «эмку» «Контргалс» с санными носовыми образованиями, широким плоским днищем в кормовой части и двумя разнесенными по бортам швертами и рулями. Гонщики тут же окрестили ее «Бульдозером». Обводы позволяли швертботу легко выходить на глиссирование на полных курсах, а в лавировку он кренился так, что в воде оставалась только узкая скуловая часть корпуса, благодаря чему заметно уменьшалась смоченная поверхность. Такие яхты называются скоу и представляют собой промежуточный вариант между швертботами традиционных обводов и катамаранами. Они очень распространены в США, но в нашей стране это конструктивное решение не прижилось: в СССР последний всплеск популярности скоу пришелся на конец 1930-х гг., когда волжские яхтсмены

Основные размерения швертбота класса «М»:

Длина 6,50 м  
Ширина 1,95 м  
Высота борта 0,56 м  
Площадь парусности (факт.) до 26 кв. м  
Ширина бортовой опалубки 0,50 м



создали несколько интересных проектов. Однако эксперимент Дякина удался: на чемпионате СССР 1966 г. «Бульдозер» занял 2-е место.

Надо сказать, технический прогресс имел и свою оборотную сторону: он приводил к тому, что построенные по старым проектам «эмки», еще способные послужить физически, быстро устаревали морально, теряя конкурентоспособность. Возможно, правильным решением

«Эмки» в московском яхт-клубе «Спартак», 1948 г.

На переднем плане — новые швертботы «М» с бермудским вооружением, на заднем — старые с гафельным





Если экипаж был достаточно опытным, лодку почти не заливало водой при опрокидывании благодаря широкой палубе у кокпита. Джезгазган (Казахская ССР). 1970 г.

этой проблемы стало бы выделение на соревнованиях отдельного зачета для старых швертботов. Или же и во все создание нового национального класса, параллельно с которым некоторое время продолжала бы существовать «эмка». Наконец, почему было не превратить класс «М» в монотип, продолжая строить яхты по одному из удачных проектов.



Швертбот «Контргалс» по прозвищу «Бульдозер»



На руле Сергей Ухин, последний чемпион СССР в классе «М»

«Эмки» на дистанции чемпионата Ленинграда. 60-е гг.



ограниченных производственных возможностей «эмкой» пришлось пожертвовать ради расширения выпуска яхт олимпийских классов. Но ведь эта яхта была интересна не только сама по себе, но и как хорошая школа, пройдя которую, гонщики могли достойно показать себя и на тех самых олимпийских швертботах. Долгое время действовало положение, согласно которому победитель чемпионата СССР в классе «М» имел право перейти в любой олимпийский класс, получив при этом место в составе сборной страны. Так, например, поступили московские гонщики Ростислав Новодерёжкин и Олег Уловков — чемпионы СССР на «эмке» 1957 г.: два года спустя они выиграли национальный чемпионат уже на «Летучем голландце». (Любопытный курьез:

формально класс «М» исключили из Всероссийского реестра видов спорта только в 2016 г. Заодно «лишили прав» и «ОК-динги», в действительности сошедший с дистанции за 30 лет до этого.)

Уничтожение «эмки» сильно ударило по массовости парусного спорта: несмотря на наращивание объемов производства, яхт олимпийских классов на всех не хватало. С конца 60-х в СССР, а затем и в России предпринимались неоднократные попытки возродить национальный швертбот-«тройку», но уже в виде монотипа: время свободных классов проходило. Разрабатывались проекты, строились опытные экземпляры, но до серийного производства дело не доходило: то ли бюрократические препоны зажигали «красный свет», то ли загруженность

На руле — Градислава Суник, чемпионка СССР в классе «М» 1949, 1963, 1965 гг., неоднократная чемпионка Ленинграда



Московская гонщица  
Светлана Кротова  
на руле «М», 60-е гг.

верфей не давала им освоить производство еще одного класса...

Дело, казалось бы, сдвинулось с места лишь во второй половине 80-х, когда на Ленинградской экспериментальной судовой верфи (ЛЭС) началось производство швертбота «Тройка». Однако начинание оказалось не слишком успешным. Во-первых, многих специалистов удивляло, что в основе проекта лежит американский швертбот Lightning («Молния»), спроектированный еще до Второй мировой войны. Во-вторых, вызывало вопросы решение строить «Тройку» из фанеры, причем по не самым современным технологиям, хотя для массового производства куда лучше подходил стеклопластик, который к концу 80-х давно уже перестал быть диковинкой. (Впрочем, этому имелось объяснение: ЛЭС располагалась в рекреационной зоне Кировских о-вов, где производство из стеклопластика было запрещено.) Подводило и качество продукции. Все это привело к тому, что «Тройка» не снискала и доли былой популярности «М20» или «М»: выпущенные швертботы не находили спроса, и их приходилось продавать яхт-клубам «в нагрузку» к крейсерским яхтам. Производство «Троек» свернули вскоре после начала выпуска. Очередная попытка возродить национальный швертбот-«тройку» провалилась.

Примерно тогда же прошел испытания пластиковый швертбот аналогичного класса, созданный на Ленинградском экспериментальном заводе спортивного

судостроения. Опытным образцом дело и ограничилось. Следующая попытка была предпринята уже после распада СССР. Во второй половине 90-х свои проекты представили сразу два известных петербургских конструктора: Игорь Сиденко и Юрий Ситников. Появились прототипы, но до серийного производства дело не дошло (вероятно, сыграли роль экономические реалии того времени).





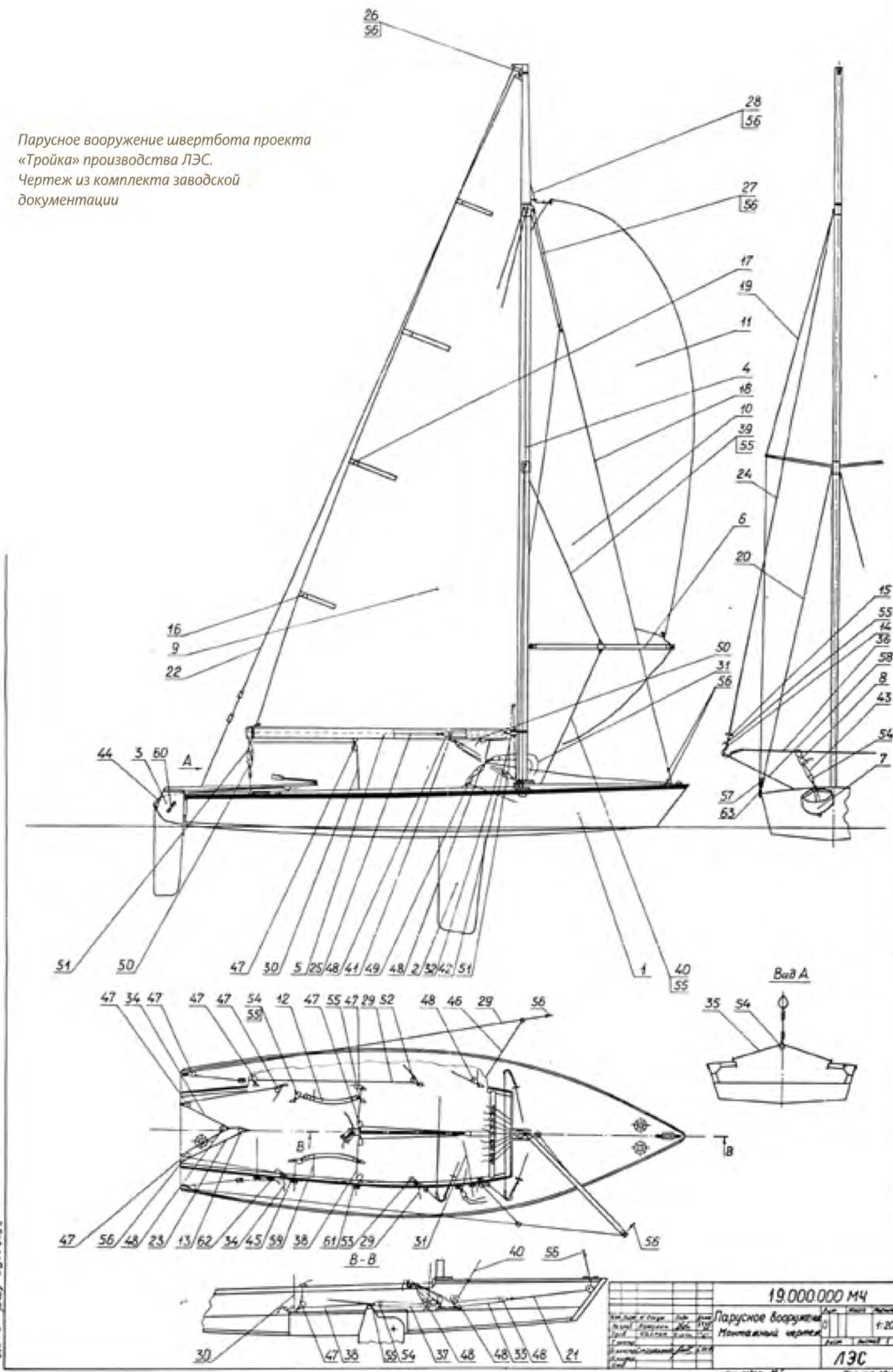
Наступило новое тысячелетие, и в 2008 г. по инициативе Александра Ежкова на свет появился еще один проект, вернее, даже два: разработали их Александр Филиппов и все тот же Юрий Ситников. Ранней весной 2008 г. в Москве прошли испытания опытных экземпляров. Вариант Филиппова пошел в серию под названием «ЭМ-Ка», будучи с помпой представленным как новый российский «национальный класс яхт». Базой флота стал подмосковный яхт-клуб «ПИРогово». Под знамена «ЭМ-Ки» удалось собрать немало сильнейших гонщиков из других классов: членов сборных СССР и России, призеров и участников Олимпийских игр, чемпионатов мира и Европы. Вот лишь несколько фамилий: Олег Хопёрский, Георгий Шайдуко, Екатерина Скудина, Андрей Арбузов, Дмитрий Берёзкин...

У «ЭМ-Ки» насыщенный календарь: регаты в Москве проходят каждые выходные. За сезон получается около 25 соревнований. Все это, безусловно, хорошо. Но вот сам проект вызвал обоснованную критику специалистов. Отмечались завышенная стоимость швертбота, неудачная развесовка и чрезмерная масса корпуса — 330 кг (для сравнения: «эмки» последних версий весили около



Яхта Градиславы Суник на дистанции

Парусное вооружение швертбота проекта «Тройка» производства ЛЭС.  
Чертеж из комплекта заводской документации



2305 0608 08 01 84

|                  |  |                     |      |
|------------------|--|---------------------|------|
| 19.000.000 МЧ    |  | Парусное вооружение | 1:20 |
| Монтажный чертеж |  | ЛЭС                 |      |
|                  |  | ЛЭС                 |      |



200 кг, а парусность на лавировке у них была больше, чем у «эм-Ки»). Опрокинувшийся швертбот имеет тенденцию к полному переворачиванию, и в свежий ветер его практически невозможно поставить на ровный киль даже опытному экипажу. Решением этой проблемы стал закрепленный на топе шарообразный кранец, который можно увидеть на многих фотографиях с регат. И снова уместно провести сравнение со старыми «эмками», которые такой болезнью не страдали: гонщики со стажем хорошо помнят, как при обучении новичков яхты специально опрокидывали и ставили на ровный киль не по одному разу за тренировку!

Возможно, именно по этим причинам «эм-Ке» так и не удалось стать по-настоящему, без кавычек, национальным классом: по данным с официального сайта,

за 17 лет существования класса было построено около 100 яхт, больше половины из которых базируются в Москве. В других городах таких швертботов всего по несколько штук. Так, в Санкт-Петербурге их четыре, в Конаково — семь, по всей Волге от Твери до Волгограда — пять, на Черном море ни одной... Напомню, что флот советских «эмок» насчитывал тысячи яхт, и встречались они практически в любом яхт-клубе страны. Вот это был по-настоящему национальный класс.

Да, те «эмки» давно уже стали историей... Однако летом 2018 г., проходя по Речному яхт-клубу Санкт-Петербурга, я обратил внимание на стоявший на берегу большой ярко-оранжевый швертбот. На борту черной краской было нанесено название: «Викинг». Подошел поближе... Да это же «эмка»! В хорошем состоянии, хоть сейчас на воду. Словно и не прошло сорока лет с того времени, как эти швертботы окончательно сошли с гоночных дистанций...

Яхта оказалась со славной историей. Построена она была в 1962 г. в Таллине по проекту Сергея Ухина. «Викинг» дважды, в 1963 и 1965 гг., выигрывал чемпионат СССР под управлением ленинградской гонщицы Градиславы Суник. После прекращения соревнований в классе «М» яхта использовалась в качестве тренировочной. Затем ее поддерживал Владимир Круглов, после смерти которого она оказалась заброшенной. Восстановил ее в 2016–2017 гг. Кирилл Фёдоров, после чего «Викинг» несколько лет совершал прогулочные выходы. Впрочем, в последние годы он уже не спускался на воду: поддержание такой яхты в рабочем состоянии требует немалых усилий, а гоняться ей все равно негде и не с кем. Время этих яхт действительно прошло. А жаль.



Автор благодарит Владимира Вандышева, Александра Калиниченко, Леонида Лалыко, Александра Маслова, Михаила Ухина и Кирилла Фёдорова за помощь в подготовке статьи.