



Старые корни

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Allegro 33, несмотря на современный материал корпуса, — одна из самых что ни на есть классических шведских яхт. И именно такие яхты часто приобретают те, кто грезит Большим Плаванием.

В Швеции очень популярны так называемые яхты kostertyp. Имя им дали рыболовные лодки острова Костер, истари известные своими мореходными качествами. Они были достаточно широкими и при небольшом заглублении собственно корпуса имели развитый глубокий киль, который позволял им хорошо ходить под парусами. Kostertyp строили из дерева, с клинкерной обшивкой, округлой кормой и навесным рулем.

По мере становления и развития яхтинга именно эти лодки, благодаря своим мореходным и скоростным качествам, часто стали использоваться в Швеции для любительского мореплавания и парусного спорта. С этого момента их начали называть kosterbåt.

В 1930 году в Швеции был образован клуб любителей этих судов под названием Kosterbåtsförbundet, и в 1934 году

разработаны единые правила соревнований. Парусники разделили на несколько классов: K20, K22, K25, K32, K38 и K45, — где «К» обозначало «kosterbåt», а цифры указывали на площадь парусов (в квадратных метрах), которые несло судно.

Число любителей яхт этого типа росло, флот полнился и активно развивался. В середине XX века сразу несколько верфей в разных частях страны стали производить яхты с характерными чертами kosterbåt, только уже из стеклопластика. Navsfidra, Storfidra, L28, Allegro 27, Allegro 30, Vagabond 31, Laurin 32, OE 32, Allegro 33... Эти яхты до сих пор многочисленны на Балтике, хотя выпуск большинства из них уже прекращен — небольшим судостроительным компаниям, где их строили, стало трудно конкурировать с мировыми гигантами яхтенной индустрии.

Так что же такое современный *kosterbåt*? Лодки эти интересны для тех, кто проводит в море очень много времени. Для чартера они, пожалуй, неудобны, а вот для долгих путешествий очень хороши. Рассчитанные на небольшой экипаж, они, по современным меркам, кажутся несколько тесноватыми, но предоставляют своему владельцу все необходимое, а главное, очень надежны. И это основное их качество.

Allegro 33 высокобортная, широкая лодка с длинным килем и вельботной кормой. Сам проект явился развитием очень популярной в Швеции Allegro 27. Автор этих проектов — яхтенный конструктор Ларс-Олоф Норлин.

Allegro 27 родилась как победитель в конкурсе на проект лучшей яхты в классе K25, организованного в 1967 году *Kosterbåtsförbundet*. Первая лодка была изготовлена Гуннаром Нильсеном в Нючэпинге. Она была высоко оценена знатоками, которые отмечали, что конструктору удалось сделать крепкое, легкое в управлении судно, которое к тому же дает в море ощущение лодки, куда большей по размеру, чем есть на самом деле. В 1968 году началось серийное производство этой яхты, а к весне 1970 года их было выпущено уже сто. Однако летом того же года верфь Nielsen Boat AB объявила о своем банкротстве, и за дело взялась другая компания — ACVA-BoT AB, расположенная в том же городе. ACVA — аббревиатура, составленная из слов Allegro, Crescendo,



Характерная для kosterbåt большая ширина и развитый глубокий киль

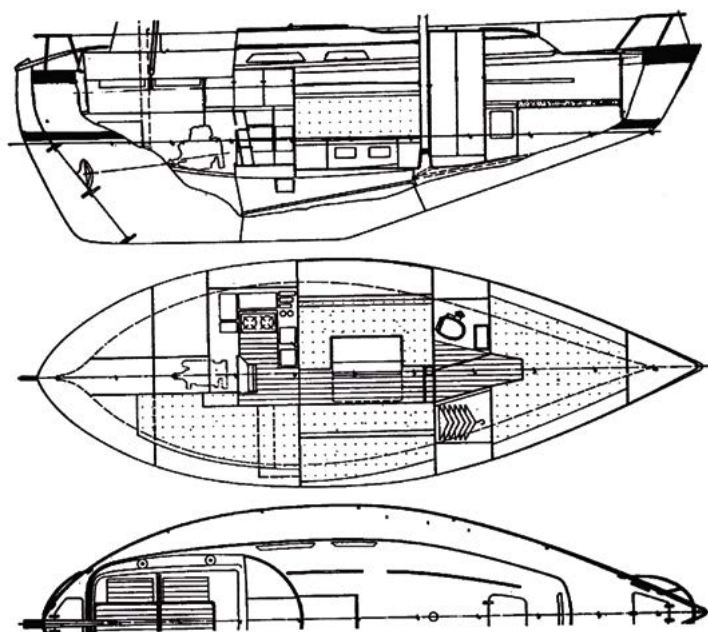
Vivace и Adagio — модельных рядов яхт, строящихся или планируемых строиться на ней, проекты которых создавал все тот же Ларс-Олоф Норлин. С 1971 года верфь стала предлагать покупателям и голые корпуса для самостоятельной достройки.

Allegro 33 — одна из поздних моделей конструктора. Растущее благосостояние людей требовало яхт все большей длины, спрос на которые постоянно рос. И Allegro 33 стала такой яхтой. 10-метровая парусная лодка водоизмещением 6 тонн, с корпусом, отформованным вручную из стеклопластика, сохранила все основные черты *kosterbåt*. Но в ней уже свободно размещалось все необходимое для самых дальних

плаваний, и внутренние объемы позволяли экипажу чувствовать себя вполне комфортно. В стандартной комплектации на яхте было пять спальных мест, достаточно просторный салон, камбуз и выгородка гальюна, где при желании можно было оборудовать и душ. Всякого рода рундуки и шкафчики, коих было в достатке, вмещали все необходимое снаряжение и запасы.

Жесткость корпуса обеспечила не только толстая обшивка, но и мощные стрингеры, отформованные в корпусе. Длинный киль имел тяжелый чугунный фальшкиль весом около трех тонн, могучая конструкция которого позволяла не паниковать при касаниях грунта и выдерживать столкновения с плавучими объектами. Небольшая осадка яхты (всего 1,5 метра) делала возможными стоянки на якоре в сравнительно мелководных районах. Руль на ахтерштевне и гребной винт были отлично защищены.

Яхта имела топовое вооружение с генуей на закрутке и несла 49 м² парусов. Мощная алюминиевая мачта проходила через палубу и упиралась в киль. На ней обычно устанавливали стационарный двигатель мощностью от 25 до 40 л.с.



Яхта легко управлялась одним человеком, была хорошо отцентрована и устойчива на курсе. Она спокойно принимала на борт необходимое для дальнего плавания многочисленное снабжение. Всему — от дополнительных аккумуляторов и спасательных плотов до складных велосипедов — находилось свое место.

Большой кокпит и широкие потопчины делали удобным передвижение по палубе, а низкий фальшборт, опоясывающий по периметру всю лодку, и надежное леерное ограждение обеспечивали безопасность людей.

Этот традиционный крейсер, крепкая лодка с оптимальными размерами для жизни небольшого экипажа, для многих стала лодкой-мечтой. Всего было построено около 150 экземпляров Allegro 33, причем многие из них были выпущены с верфи для самостоятельной доработки. Потому-то и встречаются различные планировки этих яхт. А типовой проект выглядел так. Справа от трапа находилось широкое (капитанское) спальное место, уходящее в «гроб», со штурманским столом, над которым монтировались различные приборы. Напротив располагался достаточно просторный камбуз с плитой на кардане, мойкой и холодильником. Салон с диванами и большим обеденным столом между ними был самым большим помещением на яхте, а дальше в нос следовал отсек с объемным платяным шкафом и выгородкой гальюна и носовая каюта с двумя хорошими спальными местами. Вся мебель и зашивки были сделаны из тика, и вообще дерева внутри было много.

Эта яхта очень быстро заняла свое место среди «идеальных крейсеров». Когда мой приятель решил купить себе именно такую, его выбор был мне абсолютно понятен и вызывал только одобрение. Яхта ему досталась с историей: ее прежний владелец всю жизнь использовал крейсерский потенциал лодки, и она ходила через Атлантику и даже к Гренландии. Участвуя в ее перегоне, я сам смог оценить многие ее положительные качества, хотя не обошлось и без «ложки дегтя». Мне не понравился сильно заваленный боковой комингс рубки, практически лишавший опоры проходящего по борту человека, да и тяжелые маневры лодки на малом ходу в тесных гаванях тоже. Но это те мелочи, которые компенсировались куда более важными моментами. Яхта на удивление круто шла к ветру и вселяла уверенность в своей надежности при любой погоде. В глубоком кокпите было не только безопасно, но и очень комфортно: высокие комингсы хорошо защищали от ветра и брызг и давали отличную опору спине при длительных вахтах.

Мой приятель находит в своей яхте все новые и новые положительные черты, многие из которых не проявлялись в повседневной эксплуатации с многочисленными дневными выходами. Зато они открылись теперь, когда он стал уходить все дальше и дальше от родных берегов. Вот и сейчас его Allegro 33 возвращается из Копенгагена. Посмотрим, что нового он расскажет о ней.



Фото: Марина Семенова

