

Скандинавская порода

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

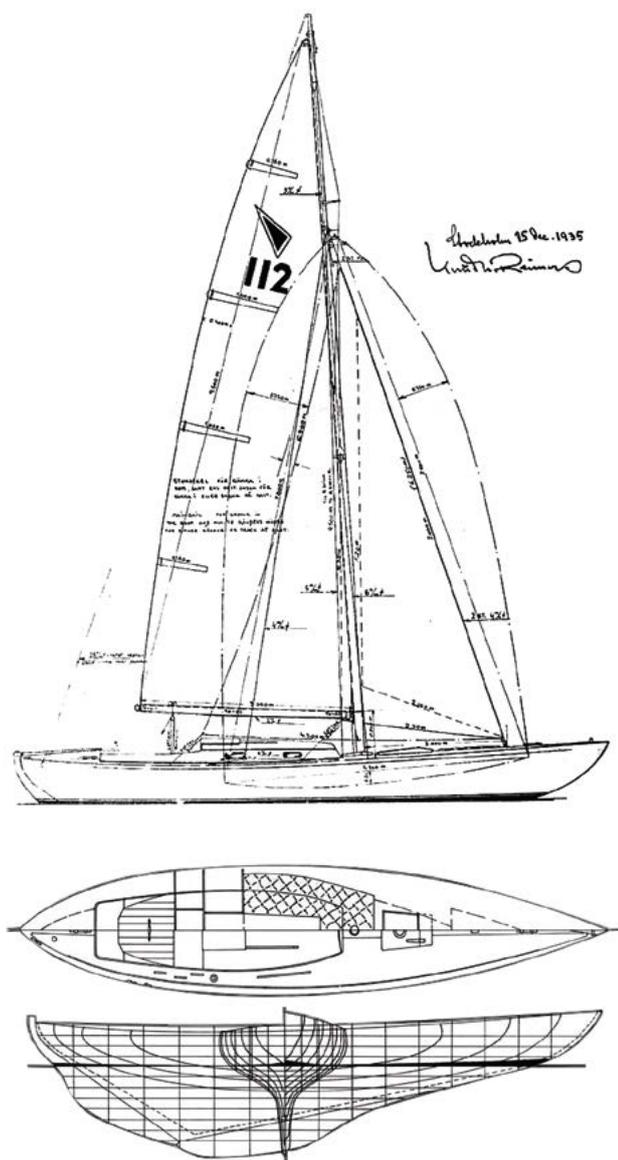
Есть такие яхты, к которым хочется прикоснуться, в уверенности, что твоя рука ощутит живое тепло.

Стройные линии корпуса завораживают, и, любуясь такой лодкой, неожиданно понимаешь силу поставленных вместе слов: «глаз не оторвать».

Многие любители классических яхт считают, что лучшим творением шведского конструктора Кнуда Реймерса была Tumlare (Tumlaren) — яхта, созданная им в 1933 году. Название проекта не отличается оригинальностью — в переводе на русский язык это не что иное, как дельфин, один из его видов. Но именно живость характера морского животного, его привлекательный вид подтолкнули к такому выбору 27-летнего инженера.

Кнуд Н. Реймерс родился в 1906 году в Дании, но переехал в Швецию и стал в этой стране одним из ведущих яхтенных конструкторов. Будучи еще совсем молодым человеком, Реймерс был уже достаточно хорошо известен своими проектами шхерных крейсеров, столь популярных в Швеции. С 1931 года он работал в конструкторском бюро Густафа Эстландера в Стокгольме, а позже стал им руководить.

Желание создать яхту, свободную от каких-либо ограничений и рамок формульных классов, привело к идее спроектировать судно, в котором были бы собраны самые смелые идеи и решения. Элегантную и быструю, как шхерный крейсер, мореходную и крепкую, как лоцманское судно, легкую в постройке и недорогую яхту. Согласитесь, цели и задачи могли бы показаться взаимоисключающими, но...



молодость, молодость! К тому же, перед глазами были яркие примеры яхт, ставших по-настоящему популярными, к примеру, рожденный в Америке «Звездный» или набирающий популярность норвежский «Дракон»...

Парусный спорт из развлечения аристократов на глазах превращался в доступный многим вид спорта.

Итак, в 1933 году проект был готов. Tumlare имела наибольшую длину 8,3 м, ширину 1,93 м и осадку 1,27 м. Умеренные свесы и острая корма позволили ей иметь достаточно большую длину по ватерлинии — 6,65 м. При весе 1800 кг лодка имела балласт 925 кг, что составляло 51,3% водоизмещения. Для упрочнения конструкции часть шпангоутов были сделаны из стали. Яхта имела вооружение бермудский шлюп с высокой мачтой и гротом с большим относительным удлинением. Общая площадь парусов составляла 20,97 кв. м.

Внутри была оборудована небольшая каюта с двумя койками и рундуками, а невысокая короткая рубка позволяла создать в ней вполне достаточный комфорт.

Первая яхта по этому проекту была построена в 1934 году известным корабелом Калле Юханссоном на верфи в Норртелье. Для постройки был выбран лучший строительный материал: шведский дуб — для набора яхты и выдержанная сосна — для обшивки. Когда яхта была спущена на воду, она получила высокие оценки моряков и яхтсменов. Очень красивая, изящная лодка демонстрировала превосходные мореходные качества — была устойчива, поворотлива и быстроходна. На ней можно было выходить в море в самую свежую погоду, и это при том, что на яхте не было самоотливного кокпита.



Tumlare №2 демонстрировалась на Женевском автосалоне и вызвала такой восторг, что на постройку яхты там были заключены десятки договоров. Реймерс по просьбе швейцарских яхтсменов несколько увеличил площадь парусов своей яхты (до 25 кв. м), и эта версия Tumlare стала в Швейцарии национальным классом.

Кнуд Реймерс часто возвращался к проекту своей любимой яхты

Очень быстро Tumlare завоевал популярность в Великобритании. К новой яхте был проявлен большой интерес, чему способствовали восторженные отзывы многих яхтсменов. Известный английский яхтенный конструктор Уффа Фокс писал: «Tumlare является, пожалуй, лучшей крейсерской яхтой, я даже думаю, что она самая передовая в мире... находясь на ней в море, испытываешь неподдельный восторг...».

Да, «Дельфин» завоевывал популярность не только благодаря своей конструкции и отличным ходовым качествам — его элегантность, гармоничные пропорции, чистота линий заставляли учащенно биться сердца моряков. Изыячно закругленная корма яхты привела даже к появлению кораблестроительного термина «tumlare stern». Если о яхте можно сказать «породистая», то Tumlare оказалась именно такой. Коммодор Чикагского яхт-клуба, лишь взглянув на нее, заказал строительство сразу 20 таких лодок. В 1937 году флот Tumlare сформировался в Австралии, чуть позже — во Франции. Яхты нового класса появились в Южной Африке и на Канарских островах, где было построено около 50 корпусов. За первый десяток лет с момента появления проекта Кнуда Реймерса в 24 странах было спущено на воду 250 Tumlare.

Одной из первых яхт известного английского яхтсмена и писателя Адларда Колса была именно Tumlare, носившая имя «Зара». Рассказывая о ней, Колс писал: «Управлять яхтой такого небольшого водоизмещения — одно удовольствие. При слабом ветре “Зара” была медлительна, но при умеренном ветре она была быстроходной, остойчивой, хорошо всходила на волну и в управлении была чрезвычайно легкой. На ней было приятно совершать дневные прогулки,





кататься или участвовать в гонках выходного дня, однако моей жене длительное плавание на такой маленькой яхте не доставляло настоящего удовольствия. Для нее маленькая и низкая каюта, отсутствие настоящего камбуза и больших рундуков для пищи и одежды лишали яхту привлекательности». Он отмечал, что в ней «одному очень удобно, двоим терпимо, троим тесновато, а четверым невыносимо».

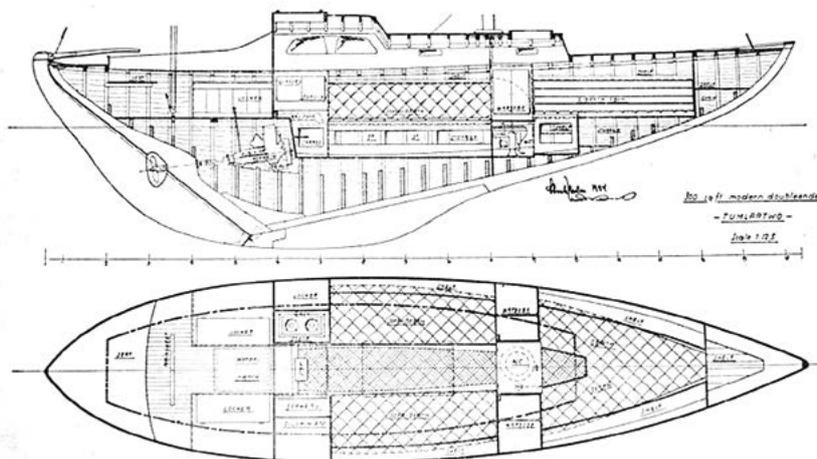
Действительно, со временем многие почитатели этой скандинавской лодки захотели увидеть ее в несколько больших размерах. Реймерс пошел им навстречу, спроектировав Stor Tumlare — яхту большей длины. Сначала, в 1937 году, появился вариант длиной 9,6 м, а позже и десятиметровая версия. Это уже был полноценный «крейсер», готовый к продолжительным плаваниям. Именно такой яхтой была очередная лодка Колса под названием «Кохо», которую он купил в августе 1946 года.

«Кохо», сконструированная Кнудом Реймерсом, представляла собой увеличенный вариант яхты класса Tumlare с площадью парусности 30 кв. м, умеренным носовым свесом, поперечным сечением в виде рюмки и скандинавской острой кормой с навесным рулем. Обво-

ды кормы у «Кохо» были гораздо более полные, чем у яхт такой конструкции, это создавало большую плавучесть, и яхта меньше захлестывалась попутной волной.

Проектные размеры яхты были следующими: наибольшая длина 9,6 м, длина по ватерлинии 7,6 м, ширина 2,2 м, осадка 1,6 м».

Внутри яхты была каюта с диванами по обоим бортам, в ее кормовой части по левому борту находился камбуз с плитой, по правому — штурманский стол и койка капитана. Впереди, в районе подмачтовой переборки, имелся отсек со шкафами, форпик, в котором располагалась парусиновая



Stor Tumlare увеличенной длины стал полноценной крейсерско-гонимой яхтой



койка, хранились паруса и якорь и был установлен унитаз, отделенный от каюты дверьми. Высота подволока в каюте варьировалась от 1,5 до 1,8 м, что делало ее вполне удобной.

Кокпит на яхте был самоотливной, под ним стоял стационарный двигатель мощностью 8 л.с. «...Это была хоро-

шо построенная, “породистая” яхта, и я до сих пор вспоминаю о ней с любовью», — писал Колс.

В 1984 году в ознаменование 50-й годовщины класса Tumlare в Стокгольме, в Национальном Морском музее состоялась выставка этих яхт. В 1985 году, за два года до смерти, Кнуд Реймерс в очередной раз переработал первую версию своей славной лодки.

По всему миру было построено порядка 750 Tumlare, три из них находятся в музеях Стокгольма, Бордо и Лиссабона. До сегодняшнего дня дожили не многие из них. На ходу сейчас осталось порядка 30–40 единиц. Одной из причин непродолжительной жизни этих лодок, возможно, оказалось использование в конструкции металлических шпангоутов, которые плохо уживались с деревянными деталями. Забота и уход, в котором нуждается

любая яхта, были особенно необходимы этой шведской красавице.

Увидеть Tumlare под парусами — редкое счастье. Как знать, может быть, вам повезет.

