



Балтийская акула

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

ФОТОГРАФИИ SAIRPIX/ERIK LÄNTEENMÄKI, JACQUES LE GALL

11

Не знаю, поверит ли читатель, если я скажу, что в Балтийском море водятся акулы. Во всяком случае, активисты международной общественной организации Shark Alliance утверждают, что в Балтике обитает порядка трех десятков видов акул и родственных им хрящевидных рыб. При этом судьба их вызывает тревогу. Сотрудники стокгольмского музея природы (Swedish Museum of Natural History) тоже отмечают, что в водах Швеции в последние годы замечали представителей 15 видов акулых. Кстати, заботясь об их сохранении, лов акул в этой стране запретили. Ну а я часто вижу акул возле Хельсинки...





Наш рассказ — о классе яхт-монотипов Naï. Этим коротким словом в финском языке и обозначается акула — грозный хищник морей и океанов. Лодку с таким названием разработал финский яхтенный конструктор Гуннар Л. Штенбек (1880–1947).

Штенбек учился в Гётеборге, в институте Чалмерса, и по окончании учебы некоторое время работал чертежником на одной из крупных верфей США. Вернувшись на родину, он основал конструкторское бюро, сосредоточившись на проектировании парусных яхт. Влюбленный в парус, он принимал участие в парусной регате Летних Олимпийских игр 1912 г., находясь в составе экипажа яхты «Finn II» класса 6mR, выступавшей под финским флагом. Она была построена по его чертежам. Стоит сказать, что яхты этого класса были особенной любовью конструктора и отдельной страницей в его творчестве. По его чертежам было построено 17 яхт класса 6mR. Был в багаже конструктора и опыт создания яхт 8mR.

Гуннар активно сотрудничал с верфями Хельсинки и Турку, поэтому не был удивлен, когда в столичном яхт-клубе Helsingfors Segelsällskap (HSS) ему предложили разработать проект дешевой в постройке крейсерско-гоночной яхты, пригодной для изготовления силами любителей и небольших верфей. Он полностью разделял озабоченность многих яхтсменов перспективами развития парусного спорта и был ярким сторонником развития классов монотипов. Но в 1920-е гг. таких классов было очень мало, а формульные лодки становились все дороже и дороже. Штенбек решительно утверждал, что только при строительстве яхт-монотипов расходы могут быть значительно снижены. Не надо никакой экзотики в материалах — в дело пойдут сосна и местный дуб. Свинец для фальшкиля нужно



менять на железо. Все должно быть доступно и недорого. Так и только так, по замыслу Штенбека и заказчиков проекта новой лодки, может быть решена задача привлечения в парус как можно большего числа людей. Как видим, идея «народной лодки» была очень популярной в начале XX в. во всем мире.

Проект был представлен общественности в 1930 г., а первую лодку по нему построили в 1931 г. Наибольшая длина новой яхты составила 9,6 м, длина по ватерлинии 6,6 м, ширина 1,9 м. При водоизмещении 1,7 т вес балластного

фальшкиля составлял 1000 кг. Набор был сделан из дуба, обшивка — из сосны толщиной 18 мм. Ради уменьшения общей стоимости яхта имела не слишком большую площадь парусов — всего 21,5 кв. м (15,3 + 6,2). Это позволяло обходиться на ней без шкотовых лебедок. Длинный киль обеспечивал небольшую осадку (всего 1,1 м). В этой яхте невольно отмечаешь особенности конструкции, довольно странные, на взгляд современного яхтсмена: центр бокового сопротивления (ЦБС) заметно смещен в корму, штаг закреплен на палубе очень далеко от форштевня.

Яхта предназначалась не только для гонок, но и для небольших крейсерских плаваний в шхерах. Маленькая рубка скрывала вполне удобную каюту, в которой могли с достаточным комфортом разместиться четыре человека. Правда, понятия о комфорте тогда были несколько иными, нежели сегодня.

Как бы там ни было, яхта понравилась. Все, кому довелось пройтись на этой лодке, отмечали ее хорошую управляемость, мореходность, способность идти в бейдевинд при крутой встречной волне. Послушная легкому повороту руля, не перегруженная парусами и в то же время обладающая хорошими ходовыми качествами, эта изящная лодка обрадовала многих яхтсменов. Она оказалась хороша и в гонке, и во время прогулки. Флот яхт класса Naï быстро рос, причем не только в Финляндии, где его развитию особое внимание уделил яхт-клуб HSS, но и в других странах. Око-



ло ста «акул» экспортировали во Францию, порядка 20 лодок оказались в США, свой флот сформировался в Швеции и Германии, появились они и в Эстонии.

Вторая мировая война надолго прекратила в Европе занятия парусным спортом, а после того как она закончилась, класс Naï столкнулся с жесткой конкуренцией со стороны других бурно развивающихся классов яхт (к примеру, Folkboat и Dragon); последний, к тому же, был принят в качестве олимпийской лодки. Однако до 1960-х гг. флот этих килевых монотипов был самым большим в Финляндии. Интересно, что со временем его вытеснил другой класс — H-boat, развитие которого также было инициировано HSS. Удивительно, но несмотря ни на что Naï до сих пор остается конкурентоспособным классом, и строительство последних яхт была построена несколько лет назад. В общей сложности в Финляндии зарегистрировано около 290 «акул».



*Так яхта Nai встает на осушке
во время отлива*

С момента своего рождения финские яхты класса Nai конструктивно никак не изменились. Классические деревянные суда с деревянным рангоутом — прекрасный образец яхт начала XX в. А вот французские яхтсмены, которым этот класс также пришелся по душе, пошли другим путем. Акула по-французски «requin». Так и стали называть яхты этого класса во Франции, когда решили, что финские правила тормозят его развитие. К такому положению дел во многом привело отсутствие международной ассоциации класса Nai. Французы разрешили использовать алюминиевый рангоут и строить корпус из стеклопластика (с 1978 г.). Кроме того, значительно выросла площадь парусов: грот был увеличен до 24 кв. м, а стаксель — до 6,93 кв. м, при этом стало можно применять геную площадью 11,4 кв. м.

Сильное влияние на развитие этого класса во Франции оказало решение использовать яхты Requin для обучения парусному делу и морской практике моряков французского ВМФ. В этой стране сегодня зарегистрировано около 500 лодок, причем больше всего их находится в местечке Нуармутье (Бретань). Яхтсмены с атлантического побережья высоко оценили возможность оставлять яхту на осушке во время отлива, правда, в этом случае она стоит на передней кромке киля с огромным дифферентом на нос, но ее положение довольно устойчиво, а это главное. Много Requin и на Средиземном море.

Понимая, что сохранить популярность и жизнеспособность класса яхт, которыми по праву гордится Финляндия,



без каких-либо уступок нынешним реалиям, невозможно, финны создали новый класс яхт под названием Nai 2000, разрешив делать корпус популярной лодки из стеклопластика, применять современные материалы для рангоута и несколько увеличить площадь ее парусов. Ряд владельцев классических Nai уже сделали эти изменения и сертифицировали свои лодки по новым правилам. Теперь и на гоночных дистанциях Финляндии можно увидеть соревнующиеся между собой деревянные и стеклопластиковые Nai.

«Я никогда не забуду те яркие эмоции, которые испытал, когда увидел, как эта яхта вошла в гавань. Элегантная лодка, идущая при легком ветре с изящным креном, скользила по воде среди других яхт, словно аристократка, попавшая в толпу простолюдинов», — писал о своих первых впечатлениях от «акулы» один французский яхтсмен. Его можно понять, ведь красота и привлекательность этих стройных яхт, их прекрасные ходовые качества были и остаются залогом долгой жизни этого монотипа.

