



# ИСТОРИЯ ОДНОЙ ЯХТЫ

**Сергей Афонин**  
Фотографии из архива Михаила Ухина

*После Второй мировой войны в ленинградских яхт-клубах стала налаживаться спортивная жизнь. Яхтенный флот СССР требовал восстановления и в период с 1945 по 1949 г. пополнялся лодками, привезенными по репарации из Германии. В стране тогда появились очень разношерстные немецкие яхты: швертботы и килевые, гоночные и крейсерские, прогулочные «пузатики» и изящные «игрушки».*

Среди них были и 9-метровые компромиссы постройки 30-х гг. Они относились к популярному в Германии типу яхт под названием Jollenkreuzern, различались по длине и площади парусов, но были очень схожи между собой. Самые крупные — Jollenkreuzern 30 — слыли хорошими мореходами.

Пять подобных яхт оказались в Риге, и о них тепло отзывался известный яхтсмен Борис Борисович Лобач-Жученко, которому довелось быть командиром «Ленинграда» — одного из таких компромиссов. На нем совершали дальние спортивные плавания, в том числе переход по рекам из Балтики в Черное море.

Лобач-Жученко вспоминал: «После войны в Риге был создан яхт-клуб Окружного дома офицеров. Основное ядро его спортивного флота составляли пять яхт-компромиссов парусностью около 40 кв. м, служивших как для гонок, так и для туристских плаваний, и носивших имена прославленных городов-героев. Появление и широкое распространение в середине пятидесятых годов новых яхт международных классов привело к исключению этих компромиссов из программ соревнований и использованию их, главным образом, для дальних крейсерских походов».

Вот как он описывал конструкцию своей яхты: «Корпус «Ленинграда» отличается большой прочностью; набор сделан из дуба, обшивка — из красного дерева. По форме своей он напоминает скорлупу грецкого ореха,



Компромисс «Ленинград», 1948 г.

в носу заостренную и кончающуюся прямым штевнем, а в корме — обрезанную широким транцем с навесным рулем. В 1954 г. такую же точно яхту во время шторма в Рижском заливе сорвало с якоря и выбросило на пляж. Когда море утихло, яхту столкнул в море гусеничный





Сергей Иванович Ухин на борту яхты «БОМ»



трактор; она благополучно закончила плавание, так как, кроме царапин на краске, никаких повреждений не было. Корпус яхты разделен на три части: форпик, каюту и ахтерпик. Форпик отгорожен от каюты глухой переборкой и в шутку называется «салон»; там, среди кресел с парусами, тросов, корзин с овощами и прочего имущества может спать один из членов экипажа.

Среднее помещение служит кают-компанией. В ней четыре хорошие койки, из которых две — в «гробах», открытых только на протяжении полуметра, а дальше представляющих собой глухие ящики под банками кокпита. Сзади него расположен ахтерпик с колодцем для мотора. Фальшкиль из чугуна имеет вес около тонны; через него проходит тяжелый шверт (200 кг), поднимаемый и опускаемый из кокпита лебедкой.

Яхта вооружена бермудским шлюпом. В комплект парусов входят грот, три стакселя, штормовой трисель и спинакер. Высота рангоута над водой 13,5 м.

Два подобных компромисса в 1949 г. появились и в Ленинграде. Один из них назывался «Фениксом». Он верой и правдой служил ленинградским яхтсменам сначала в 55-м яхт-клубе, позже — в яхт-клубе «Труд» (ЦЯК), а в 60-е гг. был снят с баланса: яхта к тому времени требовала большого ремонта. Ее не без труда удалось спасти от огня — обычной участи списанных в те годы лодок, и «Феникс» стал частной яхтой Сергея Ивановича Ухина, легендарного ленинградского яхтсмана.



«БОМ» после ремонта 60-х гг.

Яхта в Центральном яхт-клубе была отремонтирована и прошла некоторую реконструкцию, после чего продолжала радовать владельца и его друзей. Ухин переименовал ее в «БОМ». Когда-то давно увиденная им яхта с таким названием разбудила у него, тогда еще мальчика, самые смелые мечты и желания. Яркая жизнь этого человека, полная событий, свершений и славных дел, во многом сформировалась благодаря тому детскому впечатлению. Неуемный изобретатель (а Ухин был автором проектов прекрасных яхт), он совершенствовал и свою любимицу. Парусное вооружение стало более современным, появился новый руль, изменилась архитектура рубки. Много времени заняла работа над оригинальным ветровым авторулевым, который и был с успехом введен в эксплуатацию и вызывал неподдельный интерес.

Итак, за «Фениксом» у ленинградских яхтсменов закрепилась хорошая репутация. На него заглядывались многие, кто мечтал об отдыхе под парусами на настоящей крейсерской яхте.

В начале 70-х гг. в яхт-клубе «Маяк», возникшем на месте, где когда-то находилось Лахтинское общество парусного плавания, построили копию «Феникса». В 1976 г. в журнале «Катера и яхты» вышла статья П. И. Бернатовича «Проект яхты-компромисса «Коршун»». Начинаясь она так: «Прототипом для «Коршуна» послужил компромисс «Феникс» постройки 30-х гг.



В 1953 г. я снял с натуры основные габариты этой яхты, составил эскизы внутреннего оборудования, а капитан яхты Я. Е. Астратов передал теоретический чертеж «Феникса», ранее снятый им с корпуса. Эти материалы и послужили основой для создания новых чертежей яхты, которые после поправок известного яхтенного конструктора А. П. Киселева начали реализовываться». Благодаря опубликованным в статье обмерам и чертежам сохранились подробные технические характеристики судна.

Весной 1994 г. Ухин умер. Лодку унаследовал его сын Михаил, ленинградский яхтсмен, продолжавший дело отца. Но старая яхта требовала уже капитального ремонта, на который времени не находилось: соревнования, судейство, капитанство на клубном однотономнике... Замерев в ожидании, лодка стояла на берегу под тентом. Тент этот и сыграл однажды злую шутку. Летом 1994 г., в дни проведения Игр доброй воли, старая пленка тента, вода, скопившаяся на ней после дождя, и палящее солнце привели к возникновению пожара. К счастью, Михаил был рядом, и огонь удалось потушить. Это событие, грозившее потерей отцовской лодки, побудило его приступить к ремонту.

«БОМ» перевезли в эллинг яхт-клуба БМП. Вердикт местных судостроителей оказался неутешительным:



Спуск яхты «БОМ-Феникс» в Кронштадте, 2022 г.

ремонттировать бессмысленно. Они же и подсказали технологию восстановления яхты.

Там же, на берегу Средней Невки, в мастерской на территории учебной базы ВИФК началась большая и долгая работа. Нашлись и специалисты, взявшиеся за дело. Новый корпус создавали по технологии ламинирования. Скорлупа выклеивалась из четырех слоев тонких краснодеревых реек, а старый корпус служил болваном. По разным причинам работа то приостанавливалась, то возобновлялась. Много волнений вызвал момент снятия скорлупы корпуса с болвана. Но, к радости строителей, она оказалась очень прочной. Теперь нужно было устанавливать дубовый набор... Как бы там ни было, к 2010 г. яхта опять стояла на кильблоках в ожидании достроечных работ.

Есть много примеров, когда название яхты играет заметную роль в ее судьбе. Вот и в нашей истории имя «Феникс» удивительно часто связывало яхту с огненной стихией. В 2010 г. на стоянке случился большой пожар.

В огне пострадало несколько катеров и яхт. Но «Феникс» уцелел, хотя катер, находящийся рядом с ним, выгорел дотла. Яхте вернули прежнее имя. Ее сложное название теперь вызывало удивление у несведущих: что это за «БОМ-Феникс»?

И опять переезд. Достраивалась яхта в Кронштадте. Летом 2022 г. обновленный «БОМ-Феникс» спустили на воду. Возрожденный, он получил самое современное оборудование, под кокпитом появился стационарный двигатель мощностью 16 л.с., но при этом полностью сохранилась архитектура классической яхты 30-х гг., что привлекает особенное внимание.

Нужно отдать должное всем строителям, трудами которых была восстановлена эта яхта. Ее история продолжается, и, быть может, все опять повторится: однажды какой-то мальчишка, замороженно глядя на нее, свяжет свою судьбу с парусами.

