

ОТКУДА ТЫ РОДОМ?

Сергей Афонин

Яхта называлась «Нева», и местом ее приписки значился московский яхт-клуб «Труд» (спортивное общество «Трудовые резервы»). Там она появилась после войны, в 1946 или 1947 г., вместе с другими яхтами и швертботами, прибывшими в СССР по репарации. Эти суда массово переименовывали, убирая немецкие названия, и ее прежнее имя забылось.



Немецкие яхты передавались в советские яхт-клубы для восстановления спортивного флота, понесшего за время войны большие потери. Лодки продолжали радовать людей, выступали на соревнованиях, ходили в крейсерские плавания. Их судьбы сложились по-разному, редкие из них дожили до наших дней. И история «Невы» выглядит настоящей сказкой со счастливым концом.

Яхты, которые отбирались в немецких яхт-клубах специальными комиссиями, были лучшими из лучших и находились в прекрасном состоянии. Большая часть их была построена в 1930-е гг. Тем удивительнее было видеть на закладной табличке (schild) одной из них «1898 г.» Почти полвека! И такая сохранность! Дерево, покрытое лаком, блестящая бронза дельных вещей — все выглядело как новое.

По конструктивному типу это был компромисс: небольшой балластный фальшкиль и проходящий через него шверт. По парусному вооружению — гафельный шлюп. Красивая, ухоженная яхта, очень удобная для плавания во внутренних акваториях благодаря малой осадке. Достаточно аскетичная обстановка внутри в те времена считалась вполне комфортной...

Шли годы. К «немке» относились по-свойски: лодка и лодка. Она быстро старела без внимательного ухода и должной заботы, словно аристократка, попавшая в чуждую ей среду. К 90-м гг. «Нева» находилась уже в жалком состоянии и явно доживала последние дни. Заниматься ею ни у кого не было желания. Тогда-то ее и заметил нынешний владелец Иван Светлаев. Увидел и сразу полюбил.

Начался долгий этап восстановления. Вначале не было практически ничего, кроме энтузиазма. Яхту постоянно приходилось перевозить с места на место в попытках найти пристанище на время предстоящего ремонта и реставрации. А еще нужны были материалы, специалисты, деньги...

Владельцу хотелось понять, что же за чудо он взялся спасти. Но в 1956 г. во время ремонта в яхт-клубе «Труд» уничтожили массу интересных документов, которые могли пролить свет на этот вопрос, а шильдик

с «Невы» с годом постройки сняли, чтобы сохранить, а после утеряли. Никаких документальных свидетельств об истории яхты не осталось. Только память членов первых экипажей.

Год рождения — 1898 — совпал с годом рождения бабушки Ивана, много значившей для него, поэтому он решил переименовать лодку в ее честь. Так «Нева» стала «Ниной».

Процесс реставрации сильно затянулся, но когда «Нина» в 2011 г. вновь коснулась воды, ее



Состояние яхты в 1994 г.



Основные размерения яхты «Нина»:

Длина 7,40 м
Ширина 2,10 м
Осадка 0,75/1,50 м
Площадь парусов 23 кв. м

от острой кормы шлюпок (вельботов), руль не навешивался на ахтерштевень, а находился под кормовым подзором, и его баллер шел в кокпит через гелмпорт. Так выглядит (и выглядело) и рулевое устройство «Нины». К концу

было не узнать: она сверкала отлакированными бортами, слепила надраенной медью и бронзой дельных вещей.

Новый владелец бережно отнесся к ее прошлому и не жалел времени и средств для качественной работы. Ему удалось сохранить облик старинной яхты, хотя кое в чем пришлось пойти на компромиссы. Современная проводка фалов, кое-где — нержавеющая сталь, кронштейн для подвесного мотора... А еще на воссозданной старинной яхте в глаза бросался чуждый ей бермудский парус на мачте. Но деревянный штаг-пирс закрутки стакселя словно бы оправдывал эту не слишком корректную замену.

Желание узнать о корнях «Нины» привело Ивана Светлаева в общество немецких любителей классических яхт. После долгой переписки двое его членов, Андрес Пипер и Юрген Олтман, в качестве экспертов в 2016 г. приезжали в Москву и с интересом познакомились с сохранившимися здесь репарационными лодками. В яхт-клубе «Водник» состоялась тематическая конференция. А кроме этого, на свет появилось заключение по «Нине» с высокой оценкой работ по восстановлению классической яхты.

Но аналогов «Нины» до сих пор не нашли даже с помощью вышеупомянутой немецкой организации, объединяющей в Германии более 4000 человек. В то же время яхта имеет одну очень характерную деталь. Речь идет о кормовой оконечности судна, ведь эта яхта — double ender, то есть корма у нее не транцевая, а остроконечная. Именно поэтому для увеличения площади палубы в корме в советский период там поставили уродливый и нелепый кринолин.

В XIX в. европейский популяризатор гребли на байдарках и каноэ Джон Макгрегор был и большим почитателем одиночных плаваний на яхтах. Его увлечения привели к созданию оригинального типа парусника, который стали называть canoe yacht или canoe yawl. Он появился в конце 1860-х гг. Одной из ярких черт этих судов была оригинальная форма кормовой оконечности, похожая на корму индейских каноэ. В отличие

XIX в. canoe yawl быстро набирали популярность в Европе; их строили во многих странах, где развивался парусный спорт, в том числе в России. Другое дело, что часто яхты рождались в совсем небольших мастерских, и имена многих корабелов остались неизвестными. Так что интрига сохраняется, поиски нужно продолжать, и, быть может, когда-нибудь тайна происхождения «Нины» будет раскрыта. Ну а сейчас похоже, что это самая старая яхта, сохранившаяся на территории нашей страны.

