



# Шхерный крейсер

**СЕРГЕЙ ШАМРОВ**

**ФОТОГРАФИИ [WWW.DIGITALTMUSEUM.SE](http://WWW.DIGITALTMUSEUM.SE)**

**35**

*Далеко не все нынешние яхтсмены знают, что такое шхерный крейсер, а те, кто думают, что лодки эти специально создавались для плавания среди островов, заблуждаются.*



«Colibri IV» (22 m<sup>2</sup>) постройки 1919 г.  
 Длина 9,6 м, ширина 1,6 м, конструктор  
 Густаф Эстландер

Это было давным-давно в яхт-клубе ВМФ, который в ту пору еще находился на Васильевском острове. Я стоял на причале, с удивлением рассматривая яхту «Викинг». Необычайно узкая для своей длины, она поразила меня своими пропорциями. «Это шхерник, шхерный крейсер, — сказали мне. — Ты бы видел его во всей красе!» Оказалось, эта низкобортная и чрезвычайно узкая лодка была еще длиннее, но потеряла часть своей кормы после случившейся аварии и рукоблудного ремонта.

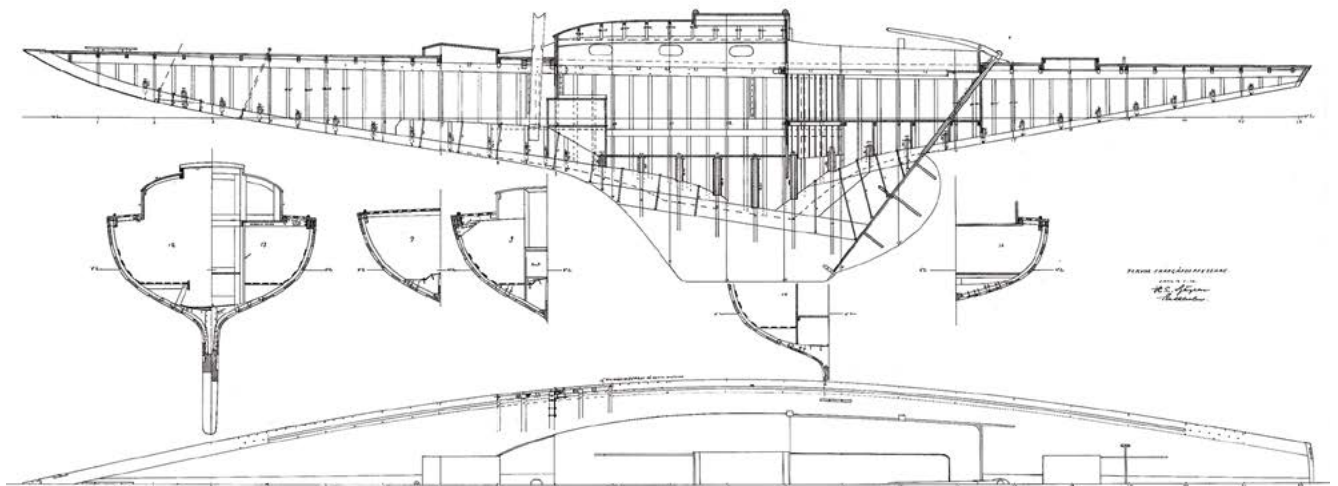
Потом красивейшие образцы яхт этого типа я с восторгом разглядывал в Киле, и они навек остались в памяти под метким определением, данным одним из членов нашего экипажа: «немецкие зубчистки». Ну а после наметанный глаз легко стал выделять их среди других яхт в Швеции или Финляндии, и особенной удачей было встретить на каком-нибудь узком фарватере среди островов шхерный крейсер, идущий под парусами, и полюбоваться им на ходу.

Так что же это за лодки? Яхты, попавшие под определение «шхерный крейсер», строились по «правилам квадратного метра», которые приняли в странах Северной Европы в 1908 г. Суть их состояла в том, что при определенной для класса яхт площади парусов основные размерения лодки никак не ограничивались, предоставляя конструкторам

Чертеж шхерного крейсера класса 30 м<sup>2</sup>



полную свободу в поисках оптимальной формы корпуса для достижения наивысшей скорости. Это была очередная попытка найти верный путь в парусном спорте и получить быстрые, но при этом, как казалось разработчикам этих правил обмера, не слишком экстремальные, а главное — не слишком дорогие лодки. На свет появились девять классов яхт, получивших обобщающее название «Square Meter Yacht»: 15, 22, 30, 40, 55, 75, 95, 120 и 150 м<sup>2</sup>.





*Постройка шхерного крейсера «Marga III» (95 м<sup>2</sup>), 1917–1918 гг.  
Длина 18,3 м, ширина 2,8 м, верфь Stockholms Motorbetsvarv,  
конструктор Эрик Саландер*

Первые же построенные по новым правилам лодки сразу определили общую тенденцию. Принцип «длина бегит» кораблестроителям был известен давно, и новые яхты старались делать как можно длиннее. При этом, стремясь снизить сопротивление, корпуса делали узкими и, как могли, облегчали саму конструкцию яхты, но балласт всегда составлял солидную часть общего водоизмещения. В результате на свет появились весьма своеобразные лодки: иногда соотношение длины к ширине доходило до значений 9:1!

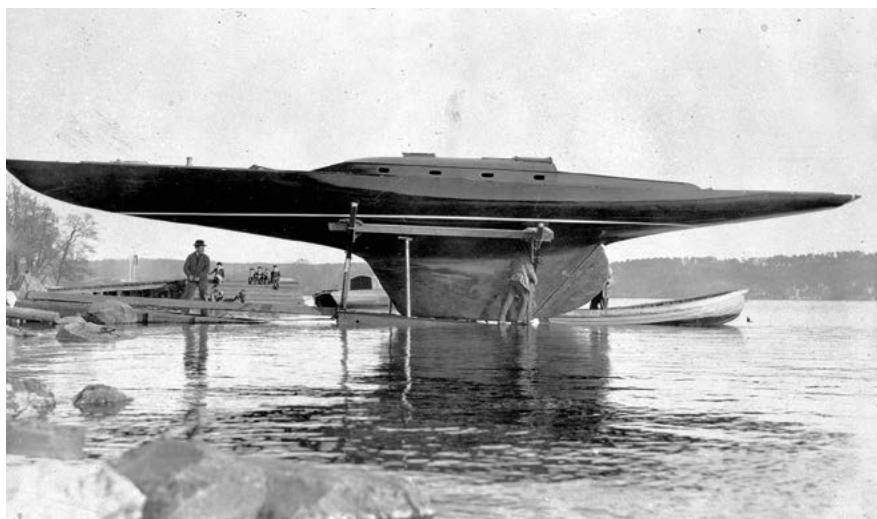
Новые яхты прекрасно чувствовали себя в закрытых заливах и прибрежных водах, но плавание на них в открытом море зачастую было рискованным предприятием. Тот факт, что наибольшую популярность яхты этой обмерной формулы приобрели в Швеции — стране, славящейся своими островными архипелагами с закрытыми от сильного морского волнения акваториями, скоро отразился и на их названии — шхерные крейсера.

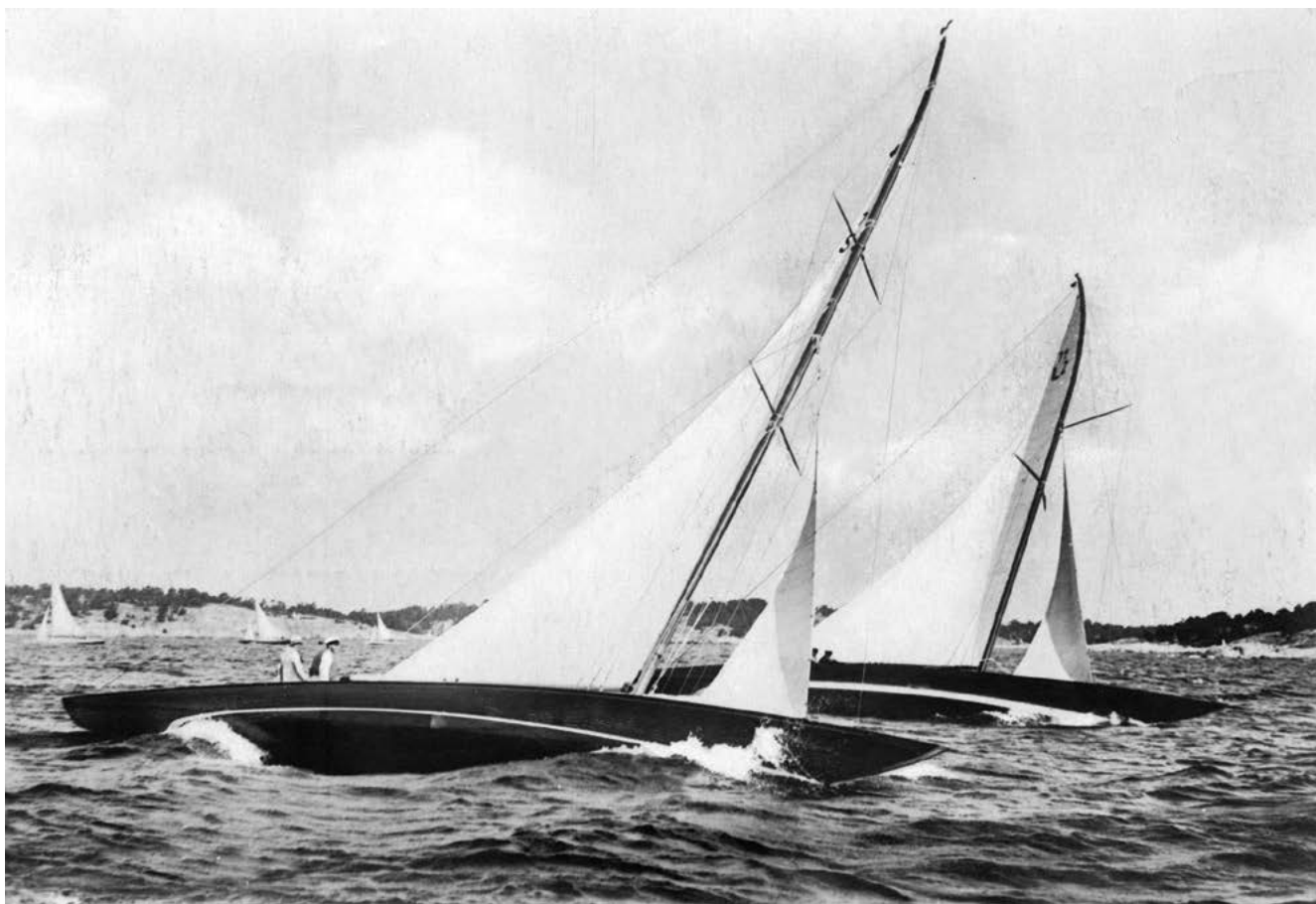
Чтобы уйти от излишне экстремальных конструкций, правила пересматривали в 1916, 1920 и 1925 гг. В новых редакциях идея фиксированной площади паруса сохранилась, но к конструкции корпуса были применены определенные взаимосвязи, рассчитанные на сохранение море-

ходности яхт. Теперь, если конструктор хотел увеличить длину корпуса, ему было необходимо увеличить высоту надводного борта, ширину и водоизмещение. Интересно, что длина яхты, построенной по этим правилам, измеряется в нескольких сантиметрах над ватерлинией. Эта величина у разных классов шхерников различна; например, у 30 м<sup>2</sup> она составляет 18 см, а у 22 м<sup>2</sup> — 15 см.

Золотой век яхт, построенных по «правилам квадратного метра», или, как их стали чаще называть, шхерных крейсеров, пришелся на период 1910–1930 гг. Самые известные конструкторы того времени отдали должное этому классу.

Великолепные яхты «Britty», «Gun», «Eva» и «Nerida» сделали имя спроектировавшему их Эрику Саландеру. Яхта «Smart» (75 м<sup>2</sup>) длиной 15,35 м, построенная в 1917 г., легко побеждала все ранее построенные лодки в этом классе.





*Регата в Сандхамне, 1928 г.*



После Саландера, который в 1920 г. перестал проектировать шхерные крейсера, лидерами стали яхтенные конструкторы Густаф Эстландер и Торе Холм, благодаря которым шхерники продолжали успешно развиваться. 24-метровая яхта «Singoalla» (150 м<sup>2</sup>), спроектированная Эстландером и построенная в 1919 г., была не только самой большой из них, но и самой быстрой. Хотя за скорость приходилось платить: по свидетельству Уильяма Файфа, эта яхта из-за облегченной конструкции изгибалась на волне «как морской змей». Позже благодаря Кнуду Реймерсу шхерные крейсера получили постоянную прописку в США: конструктор напрямую экспортировал в Америку свои прекрасные яхты.

На летних Олимпийских играх в Антверпене в 1920 г. шхерные крейсера были представлены сразу двумя классами: 30 м<sup>2</sup> и 40 м<sup>2</sup>. Стоит сказать, что на этой Олимпиаде явно просматривалась попытка олимпийского комитета выбрать наиболее перспективные классы яхт для олимпийского движения. Тогда было принято решение допустить на олимпийскую регату пять классов, построенных по старым международным правилам, пять классов, построенных

*«Titania» (ранее «Gerdny», «Kerma»), 95 м<sup>2</sup>, 1918 г.  
Длина 18,5 м, ширина 2,85 м, конструктор Эрик Саландер*

*Шхерный крейсер (30 м<sup>2</sup>) во время крейсерского плавания по маршруту Киль — Сандхамн. 1925 г.*

по новым правилам, два класса шхерных крейсеров и два класса швертботов. Но в результате число участников вышло незначительным: в общей сложности на Олимпиаде гонялись всего 24 яхты. Среди шхерных крейсеров на дистанцию вышла одна яхта класса 30 м<sup>2</sup> и две 40 м<sup>2</sup>, причем все они выступали под шведским флагом. Век шхерных крейсеров как олимпийского класса оказался быстротечным: на прошедшей в 1924 г. Олимпиаде в Париже их уже не было.

Но несмотря на это класс 30 м<sup>2</sup> получил популярность во многих странах, явив собой заметный вклад Швеции в мировой яхтинг первой половины прошлого века. Шхерные крейсеры стали популярны в Финляндии, Германии, США, Венгрии, ЮАР и Австралии.

«Правило квадратного метра» редакции 1925 г., разработанное шведским ученым Карлом Льюнгбергом, действует и сегодня. Несмотря на все изменения в правилах, шхерные крейсеры всегда оставались длинными, узкими и низкобортными. За прошедшие с последней редакции годы появились лишь небольшие дополнения, позволяющие использовать при строительстве новых яхт современные материалы и алюминиевый рангоут. Это никак не отразилось на флоте участников гонок класса: и старые, деревянные яхты, и новые, стеклопластиковые, соревнуются в одном зачете.

Сегодня все девять классов шхерных крейсеров имеют в Швеции статус национальных яхт, а 30 м<sup>2</sup> является также национальным классом в Германии, Швейцарии и Австрии. Классификация шхерных крейсеров всех классов

*Шхерный крейсер 75 м<sup>2</sup> у причала яхт-клуба HSS (Хельсинки). Лето 2017 г.*



осуществляется в Швеции, но лодки 30 м<sup>2</sup> получают свидетельства в Международной ассоциации яхт этого класса, расположенной в Германии. Очень большой флот шхерных крейсеров базируется на Боденском озере. В Швеции 30 м<sup>2</sup> уступил свое лидерство классу 22 м<sup>2</sup>.

Шхерные крейсеры — уникальные в своем роде лодки. Их ценят за красоту и прекрасные ходовые качества. Слова не нужны, когда видишь, как шхерный крейсер режет гладь воды даже при очень слабом ветре.

