

# «ВАРЯГ», ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ ЖИЗНИ

Валерий Смирнов

Фотографии из коллекции экипажа яхты

*«Варяг» является уникальной яхтой в классе «Л-6».  
Ее построили по оригинальному проекту и в единственном экземпляре.  
В 2024 г. ей исполнилось 50 лет.*

Фото: Антон Маханов





На кильблоках верфи ВЦСПС перед первым спуском, 1973 г.

К началу разработки проекта и строительства яхты «Варяг» ленинградская верфь ВЦСПС построила уже много «шестерок» различных модификаций, которые разошлись по всем морям Союза и составили основу тогдашнего крейсерского флота страны. Вот что писал журнал «Катера и яхты» 1973 г.: «Как и прежде, основной продукцией верфи сегодня являются яхты. Вот уже более десяти лет с ее стапелей сходят хорошо известные нашим читателям крейсерско-гоночные яхты класса «Л-6». За это время клубы страны получили 76 «шестерок»; такой большой серии крейсеров в России еще не строилось никогда. И отрадно то, что «шестерка-73» выгодно отличается от «шестерки-62». Все это — результат большой работы. И сама яхта «Л-6», и технология ее постройки совершенствовались из года в год».

При создании нового судна руководство верфи ставило задачу улучшить его мореходные качества, центровку и управляемость, повысить остойчивость, уменьшить смоченную поверхность корпуса. При этом надо было попытаться усовершенствовать планировку, сделать яхту более комфортабельной. Задача, признаться, была не из легких, поскольку конструкторы при этом стремились сохранить, насколько это возможно, строительную оснастку, разбивку шпангоутов, ряд конструктивных

узлов и технологию постройки серийных «Л-6». А еще следовало уложиться в сроки их изготовления.

На яхте были изменены обводы подводной части корпуса: ватерлинии в носу стали более острыми; фальшкиль выполнили в виде профилированного плавника; руль установили на скеге. Ширина судна увеличилась на 250 мм. Обшивку сделали не из сосны, а из кедра, что дало экономию в весе и позволило применить более тяжелый свинцовый фальшкиль, сохранив водоизмещение, как у серийной яхты. Высота в каютах на «Варяге» стала больше за счет увеличения погни бимсов; кокпит получился более просторным и удобным. Обтекаемая рубка, выклеенная на болване, стала значительно короче. Благодаря этому палуба оказалась просторней и удобнее для работы с парусами. На яхте появился стационарный двигатель «СМ-557Л» мощностью 13,5 л.с. Длина переднего треугольника по палубе увеличилась с 3750 до 4300 мм. При разработке проекта предполагалось получить гоночный балл у нижнего предела II группы IOR. Однако на деле балл «Варяга» получился довольно высоким — 8,81 м (у построенной перед ним «шестерки» «Романтика» этот показатель был ниже на 0,2 м).

Яхта строилась с нарушением всех мыслимых технологий. Правда, в то время на верфи это было скорее правилом, нежели исключением. Материал подавался

на стапель прямо после распиловки, без надлежащей выдержки, поэтому трещины в обшивке появились еще на стапеле, и уже при спуске корпус потек.

Первым капитаном «Варяга» стал известный петербургский яхтсмен Анатолий Степанович Коновалов. Под его командованием в 1974 г. «Варяг» выиграл все-союзную гонку крейсерских яхт на Кубок Балтийского моря и получил переходящий Хрустальный Кубок.

Однако на яхте были выявлены многочисленные недостатки. В интервью журналу «Катера и яхты» Коновалов проявил, по моему мнению, удивительную лояльность по отношению к руководству Ленинградской экспериментальной судовой верфи ВЦСПС и не предъявил никаких серьезных претензий (кроме водотечности) к качеству постройки. Тем не менее позже, уходя из Центрального яхт-клуба, он оставил негативный отзыв о «Варяге», да такой, что руководство судовой верфи ВЦСПС

Основные размерения яхты «Л-6» «Варяг»:

Длина наибольшая 12,50 м  
Ширина 3,05 м  
Осадка 1,85 м  
Водоизмещение 6,50 т  
Площадь парусности 60,00 кв. м



На переднем плане — Анатолий Степанович Коновалов, первый капитан «Варяга»



приняло решение не начинать серийное строительство яхт этого проекта.

Вот что рассказывал Коновалов: «Текла яхта и в процессе всего первого плавания, которым были гонки на Кубок Балтики. Паруса и мачта были перенесены с «Л-6» «Амур», яхта ушла в гонку не отцентрованной, вооружение — не выхоженным. Познавать судно пришлось в море, на дистанции. Каковы же первые выводы? Яхта идет круче и с меньшим дрейфом, чем «Л-6». Правда, при этом она не имеет преимуществ в скорости, особенно в слабый ветер. В сильный ветер «Варяг» идет лучше, но лежит на руле, вероятно — из-за слишком большой площади руля. Но, пожалуй, наиболее ощутимым недостатком надо считать повышенную чувствительность к перемещению груза: достаточно двум человекам уйти из кокпита в каюту, как яхта заметно сбавляет скорость. По мнению экипажа, шире, чем «Л-6», яхту делать не следует...» Несколько более критично оценивал состояние лодки капитан Борис Кришталь: «Строилась яхта в большой спешке, качество материалов и работ было

заметно хуже, чем на «Амуре», времени на испытания не оставалось: на старт Кубка Балтики ушли практически прямо с верфи. Это, конечно, сказалось прежде всего на первом этапе Ленинград — Таллин. Ломалось почти все, что можно: шкотовые лебедки развалились сразу после нескольких часов лавировки...»

После похода на Балтику требовалось устранить многочисленные недостатки, выявленные в процессе плавания. Позади остались 800 миль гонок, прошедших в непростых условиях, и, казалось бы, самое разумное в этой ситуации — вернуться в клуб и спокойно заняться ремонтом. Но поступило указание Спорткомитета Ленинграда отправить по приглашению Академического морского клуба Гданьска шесть ленинградских яхт на ежегодную 360-мильную международную гонку в честь празднования 30-летия ПНР. «Варяга» как показавшего лучший результат среди яхт Центрального яхт-клуба включили в состав делегации. Участие в этой регате сыграло роковую роль в дальнейшей судьбе яхты. В первые же сутки гонки на лодке вырвало крепление

Кубок Балтики. Яхта «Варяг» финиширует. 1979 г.



роульсов бакштагов — сперва с одного борта, потом с другого. Капитан вынужден был сойти с дистанции, хотя «Варяг» шел в лидирующей группе, намного опережая «Сольвейг» и «Ангару» (они в той гонке заняли 2-е и 3-е места соответственно). Так что состояние яхты по возвращении в клуб оставляло желать лучшего. Корпус продолжал течь, палубный настил вздулся, обнажив ржавые стальные шурупы. Объем необходимого ремонта оказался огромным. Коновалов очень расстроился, а тут еще ему поступило предложение перейти на работу парусным мастером в яхт-клуб Кировского завода, которое Анатолий Степанович принял.

Так благодаря честному отзыву первого капитана яхты «Варяг» осталась единственной и неповторимой среди флота яхт класса «Л-6». По сути, она явилась переходной моделью от серийных «Л-6» к серийным же «Алькорам».

К осени 1974 г. практически заброшенный «Варяг» стоял полузатопленным в Рабочей гавани Центрального яхт-клуба. Тренерский совет принял решение передать его опытнейшему капитану Игорю Михайловичу Дементьеву, а старшим помощником назначить Валентина Алексеевича Гуторова. Яхту подняли на берег, а весной перевезли в здание недостроенного эллинга, который не имел ни ворот, ни окон, ни пола. В те годы считалось, что для проведения ремонта достаточно крыши над головой. Ремонт и переделки продолжались два года. Экипаж

заменял палубу, изготовил новый скег и перо руля, приобрел и установил новый двигатель, реконструировал интерьер и выполнил многие другие работы. В 1976 г. «Варяг» вновь принял участие в Кубке Балтики. А в 1977 г. он стал победителем соревнований, что было наградой всему экипажу за многолетний труд по ремонту яхты. Журнал «Катера и яхты» писал в то время: «Легких дорог к победе нет. Как известно, упорный труд экипажа еще до выхода в гонку, по подготовке к ней судов, играет важнейшую роль. Помнится, в одной из гонок в Польше в дни регаты «Операции «Парус-74» ленинградский «Варяг» буквально разваливался на ходу. Этого следовало ожидать: яхта только что вышла с верфи ВЦСПС, продукцию которой давно уже не отличает высокое качество. На этот же раз «Варяг» лидировал и победил в своей стартовой группе. И говорим мы об этом, чтобы подчеркнуть не только спортивное мастерство экипажа, но и огромную проделанную им работу: яхтсмены почти полностью перебрали корпус «Варяга», сменив даже килевую балку. Всех дел, поднятых экипажем капитана И. Дементьева, не перечислить!»

Под командованием Дементьева «Варяг» неоднократно занимал призовые места в различных соревнованиях, совершал дальние спортивные плавания. «Варяг» был единственной ленинградской яхтой, принимавшей участие в гонках крейсерских яхт на Кубок Черного моря



от яхтсменов сыпались как из рога изобилия. Наибольшей критике подверглись слишком острые носовые обводы.

После перехода Дементьева на яхту «Звезда» в 1996 г. Гуторов стал третьим капитаном «Варяга». Под его командованием было совершено несколько дальних плаваний для участия в международных парусных фестивалях Baltic Tradition, а затем и Baltic Sail.

«Варяг» — заядлый путешественник. Когда я стал капитаном этой яхты, то продолжил традицию. Мы участвовали в парусных фестивалях Baltic Sail (2003–2007), Tall Ships Races (2009, 2011, 2017), в юбилейной регате Европейской Ассоциации классических яхт (2014), посетили почти все крупные порты Финляндии, Швеции, Польши, Дании, Норвегии. В 2012 г. «Варяг» повторил свое самое даль-

(1982). После завершения этой регаты, с трудом получив разрешение, «Варяг» отправился в автономное плавание и посетил почти все советские порты черноморского побережья. В каждом из них его появление вызывало огромное удивление руководства погранохраны: по их утверждению, это был первый прецедент свободного плавания советской яхты на Черном море.

По данным, приведенным в книге Вадима Манухина о яхтах класса «Л-6», у «Варяга» был самый тяжелый фальшкиль (3300 кг) среди «шестерок». Однако я не уверен, что это отличие еще существует. Нет, фальшкиль по-прежнему свинцовый, просто во время ремонта с него было сострогано приблизительно 200 кг свинца, и при сильном ветре «Варяг» сейчас кренится так же, как серийные «шестерки».

О том, что «Варяг» излишне чувствителен к изменению дифферента, я узнал задолго до его постройки, еще на презентации проекта в Центральном яхт-клубе с участием опытных яхтенных капитанов города. Обсуждение было довольно бурным, и замечания

нее плавание (более 3000 миль), отправившись на фестиваль деревянных парусных судов во французский Брест.

Яхта неоднократно становилась победителем и призером заочного соревнования по дальним спортивным плаваниям (ДСП) для яхт класса «Л-6». За 10 лет (2009–2018) она показала лучший результат — 12 583 мили по генеральному курсу.

Успешно выступала яхта и на спортивных соревнованиях. А в 2016 г. она была быстрее среди яхт класса «Л-6» на дистанции гонки «Кубок 100 миль». Тогда сразу несколько Санкт-Петербургских яхт улучшили рекорд, установленный в далеком 1852 г. британской шхуной «Слаутог» в первой гонке по этому маршруту.

Время идет, меняется жизнь (у яхты уже третий собственник), меняется экипаж, меняются капитаны (Дамиан Бибилов — пятый капитан яхты), но «Варяг» по-прежнему выходит в море и принимает активное участие в парусной жизни города. Новых интересных плаваний и семь футов под килем тебе!



Фото: Владимир Вандышев



Два капитана яхты: Валерий Иринархович Смирнов (слева) и Валентин Алексеевич Гуторов