



Юбилляр

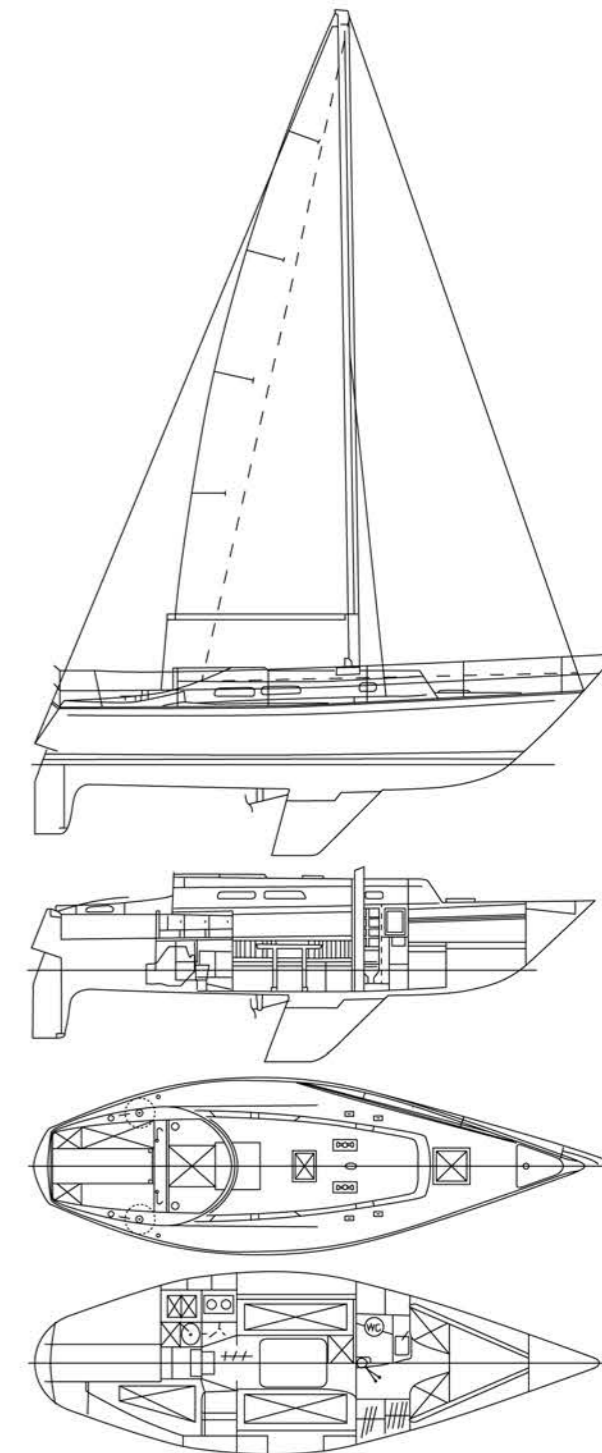
Алексей Деревянкин
Фотографии из архива автора

«Тарпон» уже рассказывал про знаменитого американского конструктора Ричарда Картера. Предлагаем вашему вниманию рассказ о его самом известном среди отечественных яхтсменов проекте. Догадались, что речь о «Картере-30»?

Одним из серийных проектов, разработанных в бюро Картера для массовой постройки, стала 30-футовая крейсерская яхта «Картер-30». У нас ее называют просто «Картер», так как другие яхты Дика (Ричарда) Картера в России практически неизвестны. Было это в 1972 г. Сегодня, полвека спустя, слегка архаичный силуэт этой яхты смотрится привычно, но в свое время он вообрал в себя многие передовые тенденции яхтостроения.

Говоря об особенностях «Картера-30», следует, во-первых, назвать раздельное размещение руля и плавникового фальшкиля. Сейчас это норма, но среди конструкторов и яхтсменов долгое время господствовало убеждение, что яхты такой конструкции будут неустойчивы на курсе. Во-вторых, бросалась в глаза необычайная ширина в сравнении с длиной: если до середины 60-х гг. отношение максимальной ширины к длине по ватерлинии составляло у больших крейсерских яхт не более 36–37%, то у «Картера-30» эта величина равнялась 44%. Дело

в том, что в то время считалось, будто длина комфортабельной яхты для дальних плаваний должна составлять не менее 38–40 футов; поместить в 30-футовую яхту 5–6 спальных мест, двигатель, галюн, душ, камбуз, штурманский стол, обеспечив при этом достаточную высоту в каюте, казалось невозможным. Но Дик Картер с этим успешно справился: чтобы вписать всё перечисленное в 30 футов, пришлось укоротить носовой свес, фактически избавиться от кормового и максимально увеличить ширину корпуса и высоту борта. Привлекал внимание





Ричард Картер со своей дочерью на яхте «Картер-30»

также большой топовый стаксель, но это было вполне обычное для того времени решение. Талант Картера и накопленный им конструкторский опыт дали прекрасный результат: яхта получилась мореходная, достаточно ходкая и маневренная, комфортабельная и пригодная как для дальних плаваний, так и для крейсерских гонок.

Хоть Картер работал в США, его проекты отчего-то были гораздо популярнее в Старом Свете: общее количество судов, построенных в Европе по его чертежам, составило несколько тысяч. Не стал исключением и «Картер-30»: его производство развернули на британской верфи Northshore Yachts, а в 1975 г. лицензию приобрели две польские верфи: имени Леонида Телиги в Щецине и имени Конрада Корженевского в Гданьске. Правда, выпускавшиеся на гданьской верфи яхты уступали по качеству щецинским, и через несколько лет Картер отозвал у нее лицензию.

Сразу же после начала выпуска «Картеры-30», впервые показанные на выставке польских яхт в Ленинграде в 1976 г., стали закупаться Советским Союзом: сперва по 4–5 штук в год, а с начала 80-х уже по 15–20. Но что такое пять (да и 15–20) на 250-миллионную страну? Яхт-клубов,

желающих приобрести эту прекрасную яхту (продажа частным лицам не осуществлялась), было гораздо больше: спрос в разы превышал предложение. Кому же доставались новые яхты? Как это обычно и бывает при распределении ограниченных ресурсов, ответ на этот вопрос часто зависел не от соблюдения формальных процедур, а от личных связей и «пробивных» способностей ответственных за его решение. Михаил Петрига, выпускник Московского института электронного машиностроения (МИЭМ), трижды (в 1981, 1986 и 1989 гг.) выигрывавший Онежскую регату и один раз — Кубок Черного моря (1983) на «Аисте», рассказывает о том, как в 1980 г. институтской парусной секции удалось приобрести эту яхту: «Крестным отцом парусной команды нашего института был прекрасный гонщик и тренер Борис Тейтельбаум, которого мы за глаза ласково называли Боней. Именно он продумал алгоритм, как нам приобрести «Картер-30». Надо почувствовать то время, когда все решали не деньги, которых у большинства в СССР не было, а связи и отношения!

На эти яхты был огромный спрос: в Спорткомитет СССР на 5 яхт поступило 50 заявок от организаций,



Яхта, на которой Михаил Петрига выиграл три Кубка Онежского озера

подчиняющихся различным министерствам. Наш институт получал финансирование от Министерства образования РСФСР. Соответственно, у меня на руках было гарантийное письмо от Министерства, которое должно было пройти согласование со многими промежуточными инстанциями. Эту работу и стал делать Боня. Он попросил узнать у моих старших товарищей Анатолия Романова и Валерия Афанасьева (оба — проректоры МИЭМ и мои матросы), какие выпускники института могут нам помочь. Оказалось, два бывших миэмовца работали в строительном отделе московского горкома КПСС, курируя там строительство объектов к московской Олимпиаде. Их стараниями и под контролем Бони наше гарантийное письмо ускоренными темпами перемещалось из кабинета в кабинет: где за улыбку, где за коробку конфет или бутылку коньяка... Результатом этих усилий стало письмо, которое пришло в МИЭМ из Спорткомитета накануне Олимпиады: «В порядке исключения... выделить МИЭМ дополнительную (шестую) яхту». Ура! Кстати, лично себе Тейтельбаум за эту «операцию» не взял ни копейки... 5 января 1981 г. в Калининграде

я выгрузил «Аиста», прибывшего на грузовом теплоходе по Балтийскому морю, и на специальном трейлере для перевозки экскаваторов привез его в московский яхт-клуб «Буревестник».

Советским яхтсменам «Картер» (как и другие польские яхты) очень понравился: помимо собственно ходовых качеств и комфорта, отмечались оснащение приборами и дельными вещами, хорошая эргономика и — отдельно — качество изготовления; к сожалению, в этом отношении крейсерские яхты отечественной постройки заметно уступали «полякам»... Справедливости ради надо заметить, что комплектация и качество польских яхт неуклонно ухудшались; по этим показателям яхты из второй половины 80-х гг. смотрелись бледной тенью «Картеров» из 70-х. В СССР — от Калининграда до Владивостока — возник немалый флот: в одной только Москве в конце 80-х на старт регат порой выходило больше 30 «Картеров». В 80-е гг. крупнейшие всесоюзные крейсерские регаты, такие как Кубок Онежского озера (со временем получивший статус чемпионата СССР в крейсерских яхтах) и Кубок Балтийского моря, нередко собирали больше



100 участников во всех классах. Крупными регатами всесоюзного уровня были также Кубок Черного моря и дальневосточный Кубок Залива Петра Великого.

Появление в Советском Союзе большого крейсерского флота примерно совпало по времени с введением в нашей стране политики искусственного омоложения олимпийского парусного спорта: многие сильные гонщики, отставленные от «Финнов», «Солингов» и других олимпийских классов, но не хотевшие расставаться с парусным спортом, перешли на «крейсера». А кто-то и по собственной воле записался в крейсеристы, как, например, Ростислав Новодерёжкин, бывший в 60-е одним из лидеров советской сборной в «Летучем Голландце»: став капитаном «Картера-30», он 11 раз выигрывал Онежскую регату на яхтах «Заря» и «Норд». Так что в 80-е гг. конкуренция на крейсерских парусных регатах в Советском Союзе была очень высока, тем более что порой там гонялись и действующие олимпийцы. На Онежской регате 1986 г. в составе экипажа Михаила Петриги выступал Сергей Бородинов — один

из лучших рулевых в классе «Летучий Голландец». После окончания срока действия лицензии Польша продолжила выпускать «Картер-30» под названием «Опти-91», а потом, с небольшими модификациями, — «Телига-89»; но в нашей стране все эти версии называли «Картерами», не делая различий. А потом... потом на смену 80-м пришли 90-е, изменившие всю страну; спорт в целом (и парусный в частности) переживал не самые легкие времена. К счастью, в 2000-е ситуация стала понемногу выправляться. Была создана всероссийская ассоциация яхт класса «Картер-30», которая объединила усилия картеристов в решении многих организационных вопросов (обмер, правила класса, календарь соревнований...). Наладилось регулярное проведение регат: сейчас ежегодно проходят чемпионат России, трехэтапный Кубок Ассоциации и другие соревнования. Многие российские «Картеры», некоторым из которых уже за сорок, благодаря усилиям своих экипажей сохраняют гоночные качества и регулярно принимают участие в этих регатах. Класс живет.

Точных сведений о количестве выпущенных «Картеров-30» найти не удалось. В разных источниках сообщается о 240 или 300 экземплярах, произведенных в Англии с 1972 по 1990 гг.; по всей видимости, польских «Картеров» всех исполнений было не меньше, ведь в один только Советский Союз поставили свыше сотни, а Польша экспортировала «Картер-30» и во многие другие страны.

Хоть «Картер-30» и был довольно мореходной яхтой, он, разумеется, не предназначался для трансокеанских переходов. Однако такие плавания тоже совершались: в 1976 г. болгарский яхтсмен и капитан дальнего плавания Георгий Георгиев на яхте «Кор Кароли» принял участие в трансатлантической гонке одиночек OSTAR 76 по маршруту Плимут — Ньюпорт. Он успешно преодолел дистанцию, несмотря на сильный шторм. Мало того, финишировав, Георгиев перебрался в Гавану, откуда

в конце года отправился в кругосветное плавание! Пройдя Панамским каналом, он пересек Тихий, Индийский и Атлантический океаны и спустя год после начала плавания финишировал в Гаване. Яхта, как и ее капитан, с честью выдержала это испытание. За свое плавание Георгиев был удостоен звания Героя Народной Республики Болгария, а «Кор Кароли» установили в качестве экспоната в военно-морском музее Варны.

Что сказать в заключение? Наверное, нужно просто поблагодарить Дика Картера (которому в этом году исполнилось 94) за такой удачный проект и пожелать ему доброго здоровья, а «Картеру-30» — еще долго не уходить с гоночных дистанций. 🚤

Автор благодарит Михаила Петригу за помощь в подготовке статьи.

