



# ЯХТА ДЛЯ КОМАНДРОРА

**Валентин Наумов**

*В середине XIX в. в России начал формироваться свой яхтенный флот. Его состав пополнялся в основном за счет судов, построенных за границей: их преимущественно покупали в Великобритании. Но русские корабли с этого времени все чаще стали выступать в роли яхтенных конструкторов, а яхты становились тем полигоном, где можно было проверять самые смелые идеи в проектировании.*



**В** 1844 г. в Англии император Николай I посетил Королевский Темзенский яхт-клуб, где наблюдал гонки яхт. Это зрелище произвело на него столь приятное впечатление, что породило желание видеть что-то подобное и в России. О Невском флоте Петра I, созданном в 1718 г., тогда помнили уже немногие. Русскому царю подарили яхту, которая строилась для королевского двора Англии. По просьбе Николая I ей дали имя «Королева Виктория». Вскоре она отправилась в Санкт-Петербург.

О желании императора организовать в России яхт-клуб узнал князь Александр Яковлевич Лобанов-Ростовский — страстный любитель морских путешествий. И вскоре им были подготовлены и высочайше одобрены «Основания учреждаемого Императорского яхт-клуба», «Таблица позывных сигналов для судов Императорского яхт-клуба» и устав. Устав, как было принято в то время, был написан на французском языке. Сам Лобанов-Ростовский 9 октября 1846 г. был назначен командором Санкт-Петербургского Императорского яхт-клуба.

Итак, в российской столице появился яхт-клуб. Его членам, не имеющим при поступлении в это сообщество своих яхт, предоставляли право приобрести таковые в течение двух летних сроков. Не приобрели — пожалуйте на выход! Но вот беда — не было яхты и у командора, а ведь он должен служить примером!

История умалчивает, почему Лобанов-Ростовский не купил или не заказал строительство судна за границей. Нет, он решил строить яхту в своем Отечестве! Разработать проект и построить яхту для командора



Князь Александр Яковлевич Лобанов-Ростовский

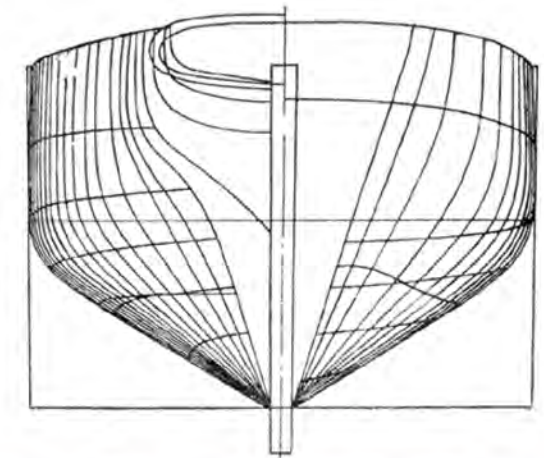
Императорского яхт-клуба поручили Степану Онисимовичу Бурачёку — известному кораблестроителю, ученому и изобретателю. Бурачёк занимал профессорскую кафедру в офицерских классах Морского корпуса, где читал лекции по корабельной архитектуре, теории и практике кораблестроения. Автор нескольких научных работ, он не чурался претворять свои идеи в жизнь. Он ввел применение понятия о коэффициентах теоретического чертежа, предложил использовать модельные испытания новых проектов и разделять полное сопротивление корпуса в воде на составные части, создал оригинальный метод вычисления необходимой мощности главных судовых двигателей и т. д.

То было время «аристократического яхтинга». Крупные суда солидного водоизмещения предполагали, что их богатым владельцам в море будет не менее удобно, чем в загородном доме. Чаще всего для них использовали два вида парусного вооружения: шхуну и тендер. Шхуны обычно были размерами побольше, тендеры — поменьше.

Бурачёк в те годы (1846–1847) работал над оригинальной системой набора корпуса, названной им русской. Она являла собой прообраз современного продольного

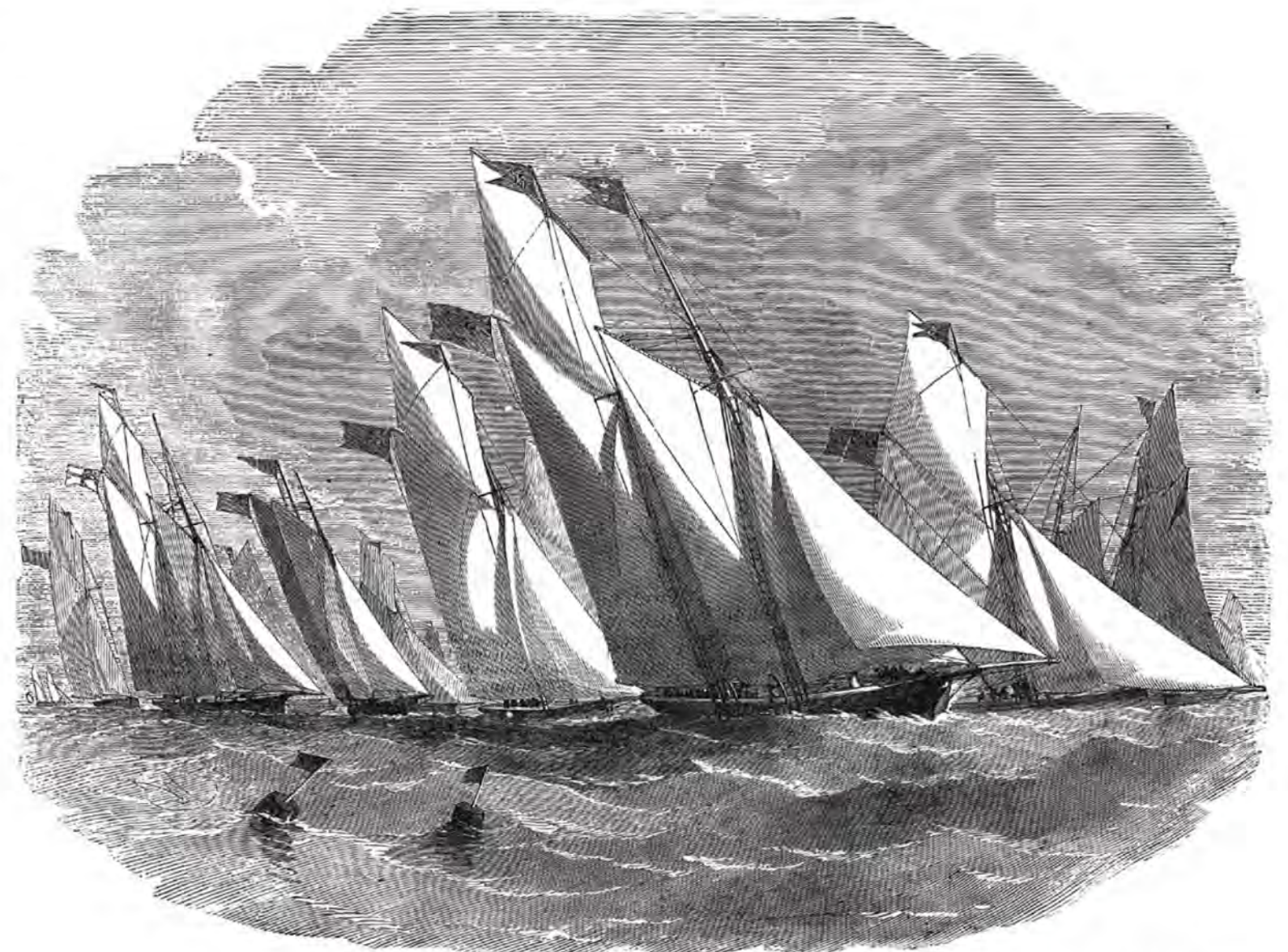
корабельного набора. Используя свой практический опыт, Степан Онисимович пришел к выводу, что главным элементом конструкции корпуса судов, имеющих сравнительно большое значение отношения длины к ширине, необходимо сделать не поперечные, а продольные связи. Поиски в этом направлении становились у корабелов всего мира все актуальнее в связи с увеличивающимися размерами судов. Мало того, продольная система позволяла значительно облегчить конструктивный набор и тем самым понизить стоимость постройки. Корабел решил воспользоваться оказией и заложил новаторские идеи в проект новой яхты.

Осенью 1846 г. был готов чертеж яхты, а в мае 1847 г. началась постройка. Автор проекта отдал «полную справедливость князю А. Я. Лобанову-Ростовскому, что, не будучи инженером, он первый, единственно по убеждению, решился на перемену образования судна по таким началам, которые прямо противоположны ныне существующим идеям».



Теоретический чертеж (корпус) шхуны «Александра»

По чертежам Бурачёка в Адмиралтействе Архангельского порта под руководством корпуса корабельных инженеров поручика Рихтера построили предназначенную командору Императорского яхт-клуба яхту. Назвали ее «Александра», по-видимому, в честь матери владельца — Александры Николаевны Салтыковой. Шхуна имела водоизмещение 135 т, длину между перпендикулярами 21,5 м, ширину 5,9 м, осадку 2,1 м. Корпус был разделен поперечными переборками на 10 отсеков. Экипаж яхты



Ежегодник Санкт-Петербургского Императорского яхт-клуба, 1856 г.





состоял из 20 человек. Судно имело и артиллерийское вооружение — трехфунтовое орудие.

«Русская» система набора корпуса, по утверждению автора проекта (а он не отличался скромностью), была применена впервые в мире.

Бурачѣк приводит данные, что при использовании традиционного набора вес материалов корпуса составил бы 127 т, с новой системой — 87 т. И это при том, что конструктору по просьбе заказчика пришлось пойти на компромисс, увеличив сечения конструктивных элементов яхты относительно расчетных.

Обводы корпуса «Александр» тоже не были типичными для своего времени. Подводная часть имела большую килеватость на всем ее протяжении.

С постройкой спешили: с высочайшего соизволения государя императора гонки назначили на 12–13 августа 1848 г.: в первый день — гонки тендеров, во второй — состязания шхун. Соревнования обещали быть интересными, планировался даже приход из Николаева лучшей яхты Черноморского флота «Ореанда» под командованием лейтенанта Ивана Семеновича Унковского.

В мае 1848 г. «Александра» была спущена на воду и вооружена. 16 июня она вышла из Архангельска под командованием лейтенанта Кирилла Михайловича Пасникова, имея на борту 22 члена команды. До Копенгагена яхта шла 40 дней, из них 25 были бурными. Крепкие ветра стояли сутками, разводя жесткую волну, идущую иногда с двух сторон. 33 дня судно шло бейдевинд, лавируя в беспокойном море под зарифленными парусами и демонстрируя высокую прочность корпуса. Только беседку с гальюна выбросило волной. Но острые курсы показали: яхта рыскава и лежит на руле. Паруса растянулись и висели мешками.

4 августа 1848 г. «Александра» ошвартовалась в Кронштадте. В преддверии гонок экипаж принялся исправлять выявленные недостатки. Работой руководил сам Бурачѣк. Для облегчения судна полностью откачали воду из носовых цистерн, вынесли на берег около 120 пудов балласта, что дало увеличение дифферента на корму на четыре дюйма. После этого были сделаны пробные выходы совместно с яхтой «Русалка» Императорского яхт-клуба. Увы, та оказалась быстрее «Александр» на всех курсах. «Русалку» водоизмещением 161 т построили в Англии в 1843 г. В 1847 г. ее приобрел граф Шувалов. Кстати, в гонке 1847 г. она пришла первой.

Отсутствие времени и другие обстоятельства не позволили продолжить работы по подготовке «Александр» к гонкам, и было решено отказаться от участия. Но история на этом не закончилась. «Александра» оказалась в центре научно-технической дискуссии. В «Морском сборнике» была представлена новая большая статья Бурачѣка под названием «Качество и пороки яхты



Степан Онисимович Бурачѣк

«Александр»». В ней автор подробно описывал переход из Архангельска в Кронштадт, отмечал недостатки яхты и однозначно утверждал о великих ее достоинствах, а следовательно, и «русской» системы набора. Это была уже вторая публикация в уважаемом журнале, посвященная этой яхте. В одном из последующих номеров появилась статья Михаила Окунева «Замечания на статью «Постройка шхуны «Александра»». Окунев был известным в то время кораблестроителем, автором многих работ по корабельной архитектуре. Он выступил оппонентом Бурачѣка, протестуя против восхваления «русской» системы набора.

Но и этим дело не закончилось: в «Морском сборнике» вышла еще одна, уже четвертая, публикация об «Александр» — продолжение статьи Бурачѣка. В ней автор проводил подробный анализ различных аспектов проектирования и строительства «Александр», сравнивая

характеристики яхт Императорского яхт-клуба, в том числе экономические. А после предлагал конкретные шаги по переоборудованию «Александр» для превращения ее в гоночную яхту. Он затронул вопросы сопротивления отдельных частей корпуса. Рассмотрел метод уменьшения дрейфа, распределения груза, улучшения остойчивости и все это подкрепил конкретными предложениями по яхте «Александра». По его расчетам, предлагаемые меры позволили бы увеличить ход яхты более чем на два узла. А обращаясь к читателям «Морского сборника», Бурачѣк писал, что после исправления всех случайных пороков и неисправностей «Александр» получит все качества в превосходной степени, а, следовательно, и опыт использования новой конструкции корпуса совершенно оправдал предлагаемую им «русскую» систему. Заканчивается статья французской фразой *Ainsi soit-il* («Так тому и быть»).

Все перечисленные статьи вызвали интерес кораблестроителей и моряков, нашли они отклик и в зарубежной печати.

По сути, Степан Онисимович Бурачѣк на примере «Александр» создал первое отечественное руководство по проектированию, строительству и настройке парусных яхт. Ну а как же сказались предлагаемые улучшения на самой «Александр»? А никак. Видно, магия Бурачѣка уже не действовала на командора Императорского яхт-клуба, и он продал яхту в Морское ведомство. Лобанов-Ростовский купил себе яхту в Англии, назвал «Рогнедой» и 22 августа 1853 г. вышел на ней в кругосветное плавание. Начавшаяся Крымская война помешала его планам. Но это уже совсем другая история...



В статье использованы иллюстрации из журнала *The Illustrated London News*