

В России нет судов, которым подошли бы алые паруса?

ПОЭТОМУ В ЗНАМЕНОМ ПРАЗДНИКЕ ВЫПУСКНИКОВ В ПЕТЕРБУРГЕ РОЛЬ ГАЛЕОНА «СЕКРЕТ» ИГРАЕТ ШВЕДСКИЙ БРИГ «TRE KRONOR»

России нет исторических парусников, которые могли бы пройти в акваторию Невы под алыми парусами, заявили корреспонденту «Вечернего Петербурга» организаторы праздника выпускников, который прошел неделю назад, и именно поэтому с 2010 года для участия в «Алых парусах» зовут шведский бриг «Tre Kronor». Праздник уже прошел, парусник вернулся в Швецию. Но журналисты решили проверить категоричное утверждение организаторов.

Итак, что у нас в потенциале?

БАРК «СЕДО». Он огромный — четырехмачтовый. Это крупнейшее в мире учебное парусное судно! На нем учатся курсанты рыбопромышленных учебных заведений Росрыболовства.

СПРАВКА «ВП»

Барк «Седов» был построен на верфи Круппа в Киле (Германия) в 1921 году для перевозки навалочных грузов между портами Европы и Южной Америки, Австралии, Юго-Восточной Азии и Океании. Во время Второй мировой войны барк ходил в Балтийском море под германским военно-морским флагом. После войны Советский Союз получил «Коммандор Йонсон» по репарации.

Длина — 117,5 метра, водоизмещение 7320 тонн, экипаж — 230 человек, площадь парусов — 4192 квадратных метра. В Неву судно может войти разве что до набережной Лейтенанта Шмидта. О том, чтобы провести его за Благовещенский мост, и речи нет.



БАРК «КРУЗЕНШТЕРН». Также четырехмачтовый. И также учебное судно Росрыболовства. Принадлежит Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота.

СПРАВКА «ВП»

Барк «Крузенштерн» был построен в 1925 году на верфи Текленборга в Гестемюнде для компании «F. Laeiz». По традиции имена судам давали женщины из большой семьи главы фирмы, и эти названия должны были начинаться на латинскую букву «Р». Столь высокая честь досталась одиннадцатилетней Кристине Лайеш. Она назвала судно «Падуа». Также досталась Советскому Союзу по репарации.

Он ненамного меньше «Седова». Длина — 114,5 метра, осадка по конструктивную линию — 7,2 метра, водоизмещение — 6400 тонн.



СЛЕДУЮЩИЙ КАНДИДАТ — БРИГ «ТРИУМФ». Это двухмачтовое парусное частное судно.

СПРАВКА «ВП»

Бриг «Триумф» в 1988 году был перестроен из малого рыболовного траулера 1953 года постройки. Длина — 22 метра. Водоизмещение — 80 тонн. Бриг — «штатное» вооружение. Но по обстоятельствам может перевооружаться в шхуну, бригантину и прочая.

Попытки предложить его в качестве символа «Алых парусов» были. Но у него массивный корпус и плохая маневренность. А самое главное — низкие мачты, которые не видно над Невой из-за мостов и большого количества народа.

Есть еще два варианта, которые, возможно, могли бы составить конкуренцию «Tre Kronor».

СЛЕДУЮЩИЙ ПО ВЕЛИЧИНЕ — ТРЕХМАЧТОВЫЙ ПАРУСНИК «МИР». Он принадлежит Государственному университету морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

СПРАВКА «ВП»

Парусник «Мир» был построен в 1987 году в Гданьске на верфи имени Ленина. Вместе с ним были построены однотипные суда: «Дар молодежи», «Дружба» для Одессы, «Херсонес» для Севастополя, «Паллада» и «Надежда» для Владивостока.

Тем не менее «Мир» считается самым быстрым парусником в мире. Официально зарегистрированная максимальная скорость под парусами — 21 узел (38,9 км/ч). А в 2010 году «Мир» установил рекорд средней скорости — 11,3 узла.

Он достаточно большой. Его длина вместе с бушпритом составляет 109,6 метра, ширина — 14 метров, осадка — 6,5 метра, водоизмещение — 2256 тонн. Площадь парусов — 2773 квадратных метра. Тем не менее в 2008 году он участвовал в «Алых парусах». Из-за больших габаритов шел не сам, а с помощью буксиров. Нева — все-таки река с сильным течением и сложным фарватером. И недаром на Неве есть участки, где даже мачты ставить нельзя, поскольку из-за очень быстрого течения и малогабаритным судам будет сложно маневрировать. В общем, однажды «Мир» прошел — чудом. Ведь его грот-мачта высотой 50 метров, то есть выше поднятых крыльев мостов. И пройти, ничего не зацепив, очень сложно.



ДАЛЕЕ — ДУХМАЧТОВАЯ ШХУНА «ЮНЫЙ БАЛТИЕЦ». Это также учебный парусник. Сначала он принадлежал Дворцу творчества юных. На нем занимались воспитанники Клуба юных моряков «Юнга», работавшего при ДТЮ.

СПРАВКА «ВП»

Гафельная шхуна «Юный балтиец» создана ЦКБ «Балтсудопроект» и построена на Балтийском заводе в 1988 году. Это единственный парусник в России, построенный после 1914 года.

«Юный балтиец» участвовал в «Алых парусах» в 2009 году. Несмотря на то что шхуна все же не очень маневренная, а гафельные (треугольные) паруса не дают такой массы алого цвета, который хотелось бы видеть, она в принципе могла бы стать символом праздника. Но в августе 2012 года «Юный балтиец» был передан от Городского дворца творчества юных в управление Морскому техническому колледжу Петербурга. То есть теперь это государственное судно со своей программой. И у него, как, впрочем, и у «Мира», в июне, когда проходят «Алые паруса», — разгар учебной навигации. И не всегда наши парусники могут возвращаться из дальних походов для того, чтобы 25 минут постоять в акватории Невы под алыми парусами.

ПАРУСНИКИ В КИНО

Все описанные парусники очень хорошо известны нашему зрителю.

«Седов» снимался в фильмах «Софья Ковалевская», «Сердце пирата», «Трагедия «Памира».

Барк «Крузенштерн» отменился в картинах «Мятеж на «Эльсиноре», «Сердце встает на якорь», «Рыцарь мечты», «Паруса», «Выше Радуги», в «Пассажирке» Станислава Говорухина. Засветился он и в фильме «Черная роза — эмблема печали, красная роза — эмблема любви» (1986).

Шхуна «Надежда» снималась в фильмах «Война и мир», «Клуб самоубийц, или Приключения титулованной особы», «Пепи Длинныйчулок», «Матвеева радость».

Фрегат «Штандарт» стал героем приключенческого фильма «Слуга государев».

Бриг «Триумф» можно увидеть в эпизодах фильма «Узник замка Иф».

Конечно, это не все фильмы, где снимались наши парусники. И надеемся, что впереди у них будет еще много актерских ролей в кино.

И еще один претендент на символ «Алых парусов» — трехмачтовый ФРЕГАТ «ШТАНДАРТ». Он участвовал в празднике с 2005 до 2007 года.

Мы связались с капитаном «Штандарта» Владимиром МАРТУСЕМ (на фото справа), который сейчас находится в Дании.

— У вас до сих пор проблемы с российским законодательством?

— Я бы сказал так: в российском законодательстве проблемы с существованием деревянных судов более-менее серьезного размера — больше 20 метров.

— Это все равно не объясняет, почему с существованием деревянного шведского парусника проблем нет, а с деревянным российским парусником проблемы есть...

— Шведский корабль приходит в Петербург с сертификатом о безопасности, выданным шведской морской администрацией. У них там, в Швеции, есть специальные правила, которые подразумевают, что корабль может быть построен из дерева. В России такие правила были введены в 1944 году, но сейчас они вроде как не действуют.

Как результат Российский морской регистр отказывается рассматривать «Штандарт» на предмет мореходности.

Там есть осложняющее обстоятельство: когда корабль строился, представитель Морского регистра не изучал, что у него внутри. Поэтому сейчас нам отвечают: «Не можем ничего сказать про мореходность судна, поскольку не знаем, что у него внутри».

Ну я, конечно, упрощаю чуть-чуть, чтобы не цитировать длинные официальные письма.

— Может, вам порт приписки поменять?

— Петровский фрегат под флагом другой страны? Мог бы быть альтернативный вариант.

Рассматривать «Штандарт» как спортивную яхту (большую, с большим экипажем), тем более мы постоянно участвуем в международных регатах учебных парусников. Но и здесь нет шагов навстречу. А в Европе «Штандарт» уже 6 лет. И за это время претензий по мореходности или вообще по каким-либо вопросам у морских властей не было.

Российском морском регистре нам пока не смогли прокомментировать свою позицию, но вопрос мы задали. Ждем ответа.

Что ж, заявление организаторов «Алых парусов» пока подтверждается. России нет парусников, которые отвечали бы задачам современной трактовки праздника «Алые паруса».

СПРАВКА «ВП»

Фрегат «Штандарт» — точная копия боевого корабля, построенного Петром Великим в 1703 году для обороны Санкт-Петербурга. Это был первый корабль Балтийского флота. Он проектировался голландским кораблестроителем Выбе Геренсом, а строился на Олонецкой верфи. «Штандарт» совмещает две кораблестроительные школы — голландскую и английскую.

С водоизмещением 220 тонн, длиной 34,5 метра, шириной 7 метров и осадкой 3,3 метра он способен маневрировать на Неве не хуже шведского брига. Но юридические коллизии практически закрыли «Штандарту» путь в Россию, в Петербург. Здесь фрегат — вне закона.



Михаил ТЕЛЕХОВ, фото Натальи ЧАЙКИ