

DINGHY

12 ФУТОВ УДОВОЛЬСТВИЯ



РЕПЛИКИ. С КАЖДОМ ГОДОМ ОНИ НАБИРАЮТ ПОПУЛЯРНОСТЬ. И ПОНЯТНО, ПОЧЕМУ. НОВЫЕ ЯХТЫ, КОНЕЧНО, ХОРОШИ И БЫСТРЫ, НО КАК-ТО ОБЕЗЛИЧЕНЫ, И КРАСОТА ИХ КАКАЯ-ТО «ХАЙТЕКОВСКАЯ», НЕТ В НИХ ДУШИ. РЕПЛИКИ – ДРУГОЕ ДЕЛО. ТЕНДЕРЫ, ГУТТЕРЫ, ШХЕРНЫЕ КРЕЙСЕРЫ, ДИНГИ... ТЕ ДИНГИ, КОТОРЫЕ ПОЯВИЛИСЬ В СВОЕМ КЛАССИЧЕСКОМ ВИДЕ БОЛЬШЕ СОТНИ ЛЕТ НАЗАД. СЕЙЧАС ЭТИХ ЛОДОК ТЫСЯЧИ И ТЫСЯЧИ, ИХ ВОССТАНАВЛИВАЮТ И СТРОЯТ «С НУЛЯ».

В ТОМ ЧИСЛЕ СТРОЯТ И У НАС, В РОССИИ, НА НОВОЙ ВЕРФИ «12 ФУТОВ», СОЗДАННОЙ ПРИ ПЕНОВСКОЙ ДЕРЕВООБРАБАТЫВАЮЩЕЙ ФАБРИКЕ. ПРИЧЕМ СТРОЯТ, СРАЗУ ПОДНЯВ ПЛАНКУ КАЧЕСТВА НА ОЧЕНЬ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ, НИ В ЧЕМ НЕ ОТСТУПАЯ ОТ ОТТОЧЕННОГО ВРЕМЕНЕМ ОБРАЗЦА. В ТОМ, ЧТО ЭТО ТАК, МОГЛИ УБЕДИТЬСЯ ПОСЕТИТЕЛИ ВЕСЕННЕГО МОСКОВСКОГО БОТ-ШОУ. НО КАКОВЫ ЭТИ ДИНГИ НА ВОДЕ? НА ЭТОТ ВОПРОС ДОЛЖЕН БЫЛ ОТВЕТИТЬ НАШ ТЕСТ...

ФОТО: YACHT RUSSIA



ЮРИЙ СЕРОУГОЛЬНИКОВ
руководитель Пеновской верфи



Динги 12 футов – это не просто размер, это возможность поднять паруса на любой акватории нашей Родины. С нашими негостеприимными берегами, где так мало или совсем нет причалов, где редки стоянки неприлично дороги, этот швертбот именно то, что нужно и молодому человеку, и почтенному отцу семейства. Все, что нужно, автомобильный прицеп, пологий спуск к воде и желание управлять парусом. Но для нас было не менее важно, чтобы лодки, которые мы делали, были не только юркими, надежными, безопасными, они должны были быть изящными, грациозными. Вот почему наш выбор пал на динги. Этой лодке больше ста лет, но никто не называет ее старушкой, скорее – юной красавицей.



РАСШИРЕНИЕ ЛИНЕЙКИ ЛОДОК

Идет работа над спортивной версией динги. В отличие от базовой версии, конфигурация банок изменена ради удобства перемещения по лодке.

ТЕКСТ
СЕРГЕЯ БОРИСОВА
И АНТОНА ШИБАЕВА

Облака были под нами, и мы по ним плыли – по зеркалу. Синоптики ошиблись в нашу пользу, но не в отношении Москвы. Там хлестали ливни, тучи цеплялись за шпили сталинских высоток, а здесь, в трехстах километрах к северу, на Селигерских озерах, сияло солнце и синело промытое вчерашним дождем небо, по которому ветер гнал облака.

Ветер! Его так не хватало вчера, что настроение наше было хуже некуда, а тест Dinghy 12ft, ради которого мы приехали в Пено, районный центр Тверской области, расположенный на берегу одноименного озера, оказался под угрозой. Сегодня – другое дело, сегодня ветра было вдосталь, может быть, даже с перебором. И потому риф-штерты на парусе уже не казались архаи-

ческим излишеством, данью одновременно и традиции, и желанию следовать ей даже в мелочах. Нет, их наличие было следствием базового принципа Пеновской верфи: безопасность прежде всего!

После очередного шквала было решено рифиться. Правда, явной необходимости в этом не было: лодку не кренило, не захлестывало, она оставалась послушна рулю и рулевому. Но таковы правила теста, и потому гафель был приспущен. Одной полки из двух имеющихся оказалось достаточно. Лодка замедлила ход, покорно прижалась к воде, при этом несколько не потеряв в управляемости. Убедившись в этом, мы отдали рифы, вернув парусу изначальную площадь, которой вчера казалось явно мало...

Да, вчера все было по-другому. Приехав в Пено, мы не стали дожидаться улучшения погоды, так как в тот момент столичным метеорологам доверяли больше, чем



ИСПЫТАНИЯ НА ПРОЧНОСТЬ

Попытки утопить лодку пеновской верфи окончились неудачей. Флотилия верфи: рядом с репликами учебные швертботы, сделанные для учащихся местной школы. Ребята также помогли нам провести тест динги.

работникам верфи, заверявшим, что «погода будет» завтра, подразумеваемая погода «парусную». В сопровождении генерального директора Пеновской деревообрабатывающей фабрики, он же руководитель Пеновской верфи, Юрия Сероугольникова мы отправились на берег. Дождь то брал паузу, то сыпал вновь, разглаживая рябь на воде – на большее у ветра не хватало сил. Он и парус-то шевелил еле-еле.

Мы его подняли – парус, пришнурованный к гик и рейку слаблинем, прихваченный к мачте двумя сегарсами, подцепив реек за крюк на ракс-бугеле. Точнее, эксперимента ради занимался этим один человек. Сказать, что подтянуть реёк до нужной высоты и растянуть парус – это легче легкого, было бы неправдой, но и особого труда это не составило. Свободный конец гафель-гардели обвился вокруг не банальной утки, а деревянного нагеля, и это тоже дань прошлому, – убедились, удобно! На второй нагель легли петли оттяжки нока рейка.

После этого добились оттяжку, которая сейчас известна всем как оттяжка Каннингхэма (уж не подсмотрел ли изобретатель ее на динги?). Ветер нехотя оторвал нас от причала. Опустили шверт. Освободить его от тали можно, не покидая банки на транце, достаточно протянуть руку. Такое уклонение конструкции кажется излишним, когда на борту два человека, но когда один – сомнения в целесообразности такого решения пропадают. Еще о шверте: он качающийся и при соприкосновении с препятствием легко убирается в колодец, и это опять же серьезный плюс, если вспомнить, сколько у нас мелководных водоемов, то же озеро Пено, или даже сам Селигер, буквально испятнаны мелями. Так же сделан руль: упал-поднялся.

Ветер вдруг решил порадовать нас, усилился до 10 узлов, и лодка легко заскользила по воде. Полный курс – в таких условиях, очевидно, для нее оптимальный. Но корма немного тянула, и один

из нас сместился дальше к носу. Лодка тут же пошла быстрее – если точнее, 3,5 узла при попутном ветре. Интересно, что будет, когда будем лавироваться? Гик расположен низковато, придется пригибаться, чтобы пропустить его над головой. Это рулевому хорошо, ветер изгибает парус, приподнимает гик, а каково будет «пассажиру»?

Так все и произошло: стоило нам развернуться – пора возвращаться к теряющемуся в дальней дали размытому дождем причалу, как пассажир начал «бить поклоны». Пожалуй, гик мог бы быть повыше... С другой стороны, это скажется на площади парусности либо придется увеличивать высоту мачты, ее вес, что тоже не есть хорошо. Ведь ее высота обусловлена не только удобством при транспортировке и простотой установки, но и возможностью проходить под низкими мостами. Недаром же динги так распространены в Нидерландах, где на них ходят все от мала до велика по бесчисленным

ФОТО: АНТОН ШИБАЕВ



С ЛЮБОВЬЮ К ДЕТАЛЯМ

Новинка верфи – гафельный тендер «Веселый» – в хороший ветер буквально летит по волнам. Важные мелочи: блоки, нагели, весла, пайолы, направляющие проводки шверта – все, как сто лет назад. Хотя вертлюг на блоке гика-шкота был бы не лишним

каналам, над которыми несть числа мостам.

И тут ветер счел, что достаточно побаловал нас, и начал скишать. Мы закладывали галсы, но на исходе каждого из них выяснялось, что приближались к цели мы медленно. Однако круче идти не получалось, слабого ветра для острых курсов было явно недостаточно. Вот если бы парус был побольше!

Все, стих, скис. Мы зависли между серой водой и серым плащущем небом. Течения тоже нет, на то и озеро. Вообще-то, похоже, Сероугольников это предвидел, потому что поодаль покачивался катер верфи с игривым названием «Птичка». Нас готовы были взять на буксир, но мы гордо отказались.

Из специальных креплений по бортам были извлечены весла, которые сами по себе представляли образец столярного искусства, это не примитивные трубы с приклепанными алюминиевыми лопастями, а само изящество вкупе

с функциональностью. Это было приятно: на верфи даже и тут ни на йоту не отступили от канона.

Дакроновый парус был спущен и вместе с рейком притянут к гика. Кстати, паруса шьют не на верфи, а заказывают в известных парусных мастерских. После этого объемистый сверток приподняли, после чего можно было браться за весла. И тут надо сказать вот о чем, даже подчеркнуть: когда-то, объявляя конкурс, в результате которого на свет и появилась Dinghy, одним из непременных условий была ходкость лодки под веслами. Мы убедились: с этим у динги Пеновской верфи все нормально: один гребет, другой рулит – все просто и действительно быстро.

А вот под мотором мы лодку не испытали за отсутствием такового. Да и не очень, признаться, хотелось. Тут, возможно, сказала наша общая неприязнь к этому стрекочущему, вибрирующему и дурно пахнущему «помощнику».

Через десять минут мы были у причала и провели еще один эксперимент – встали. Конечно, не все рыбаки – яхтсмены, как и не все яхтсмены – рыбаки, но понять, как будет себя чувствовать лодка с двумя рыбаками-спиннингистами, было нужно. Оказалось, отлично себя чувствует, остойчивость замечательная. Теперь можно забрасывать. Один из нас, признаться, имел для этого с собой все необходимое и даже пару раз метнул блесну к ближайшим камышам. Но тут припустил такой дождь, что мы сочли за лучшее ретироваться. На верфь.

Мы уже приезжали на верфь в мае (YR № 97), но сейчас, по прошествии времени, на ней многое изменилось. Больше лодок в разной степени готовности, больше людей. Идет работа! Разумеется, при сохранении качества, а оно высочайшее, и это вовсе не комплимент Юрию Сероугольнику и работникам верфи, а кон-

статация факта. Дельные вещи – из дуба 30-летней выдержки и меди. Форпики лодок и банки – из сосны. На специальном станке собственной конструкции, лишь отдаленно напоминающий токарный, крутится, приобретающая надлежащий диаметр, мачта.

Одна динги практически готова к отгрузке заказчику. Даже название на борту есть, большими красными буквами «древнеславянского начертания», заранее придумано, как раз рядом с эмблемой верфи. Через два дня лодку погрузят на прицеп и... Но прежде заказчик испытает ее на воде, если, конечно, захочет. Такова практика верфи, более того – ее философия: вдруг что-нибудь проявится, какой-нибудь недочет, так все тут же поправят. Но это вряд ли, вероятно другое – клиенту может понадобиться какая-нибудь дополнительная опция, так вот с этим тоже не будет вопросов и затруднений, сделают тут же, при нем.

К слову, об опциях. Корпус одной из лодок привлек наше внимание. На той, что мы тестировали, были банки по бортам в корме и одна поперечная, соединяющая борта в районе швертового колодца. А у этой банки были расположены вдоль бортов по всей длине корпуса. Наше удивление получило объяснение: спортивный вариант! Легче двигаться для достижения оптимального баланса, другая проводка, нижняя шкаторина паруса будет свободной и так далее. Такие спортивные динги делают в Италии, в том числе на верфи знаменитой итальянской семьи Riva, известной своими классическими скоростными катерами, на таких «снарядах» проводятся чемпионаты, собирающие до двухсот лодок. А теперь такие скоростные лодки делают и у нас, в России, в Тверской губернии, на верфи Пеновской деревообрабатывающей фабрики.

Синоптики из Пено оказались правы – утро порадовало.



ЖИВАЯ КЛАССИКА

Динги... Эта лодка с обшивкой клинкерного типа была разработана в 1912 году Джорджем Кокшоттом, английским яхтсменом и дизайнером-любителем. Именно его проект год спустя был стал победителем в конкурсе, объявленном клубом любителей парусного спорта Boat Racing Association (BRA). Проект оказался настолько удачным, что в том же году на озере Уиндермир появились первые восемь лодок BRA12 ft по цене 25 фунтов стерлингов каждая. Тогда же несколько лодок заказали члены парусного клуба West Kirby возле Ливерпуля и с типичным английским юмором дали им названия британских военных линейных кораблей Dreadnought, Thundere, Bellerophon и Superb.

В 1914 году восемь лодок BRA12 ft участвовали в гонке в Карачи. Очевидно, именно тогда их стали называть динги (искаженное «плот» на хинди), но что точно – к дикой собаке динго «имя собственное» лодки отношения не имеет. В том же году динги появились в Бельгии и Голландии, где их встретили с большим энтузиазмом. Началось массовое строительство лодок, которому оказалась не в силах помешать даже начавшаяся война.

К 1919 году, когда IYRU одобрило класс International Twelve Foot Dinghy, количество динги во всем мире приближалось уже к тысяче штук. Динги стала

первой лодкой-одиночкой на олимпийских акваториях, на них гонялись на Играх 1920 и 1928 годов.

Как международный класс Twelve Foot Dinghy формально прекратил свое существование в 1964 году, однако лодки продолжали строиться и национальные ассоциации класса прирастать новыми членами. Возвращение классу прежнего высокого международного статуса произошло в 2006 году.

Сегодня Dinghy 12ft популярны в Нидерландах (там более двухсот динги), Италии (количество членов национальной ассоциации превышает 2300 человек), Германии, Словении, Швейцарии, Японии, Литве, Франции, Канаде, Аргентине, на восточном побережье США. С 2008 года ежегодно проводится серия международных регат Cockshott Trophy, победителю серии вручается серебряная чаша, некогда выигранная в одной из гонок самим «основателем» класса Джорджем Кокшоттом. В наши дни «заявленная» для гонок динги, построенная в Европе, стоит до 25 000 евро, но это топовый вариант, а сколько-нибудь конкурентоспособную – тысяч за семь-восемь. Но главное «завоевание» динги, свидетельство ее популярности – все маленькие лодки, парусные, весельные, моторные сейчас величаются динги. Получилось это как-то само собой, но по сути – в честь Dinghy 12 ft.



НА КОЛЕСАХ

Удобство транспортировки – одно из главных достоинств динги. Прицеп, пологий берег – и любой водоем в вашем распоряжении. На фото лодка в упаковке верфи. Тент – отдельная опция

DINGHY 12FT

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Длина	3,67 м
Длина по ватерлинии	3,35 м
Ширина	1,55 м
Ширина по ватерлинии	1,30 м
Осадка с поднятым/выпущенным швертом	0,17 м/0,78 м
Водоизмещение	70–80 кг
Парусность	7,62 м²
Парусное вооружение	кэт
Возможность установки мотора	да
Рекомендуемая мощность мотора	до 2 л.с.
Категория плавания	река/море
Максимальная грузоподъемность	3 чел. (270 кг)
Материал корпуса	стеклопластик
Материал рангоута и отделки	дуб и сосна.

ВЕРФЬ И ЦЕНЫ

Базовая цена с парусным вооружением «кэт»	270 тыс. руб.
с парусным вооружением «шлюп» (версия «шлюп» предполагает установку бушприта, наличие стакселя, площадь парусности возрастает до 9,4 м²)	350 тыс. руб.

Сайты: penowood.ru, peno12ft.ru
 Тел.: +7 910 530 4720, +7 985 924 1764
 E-mail: 9241763@inbox.ru

В этот день мы убедились, что и «режется» динги хорошо, был бы ветер, а он развеселился до 15 узлов. При этом она не лежит на руле. Еще пара узлов, и одного человека на берег, лишний балласт, и она точно вышла бы на глиссирование – значит, достаточно парусов, тютелька в тютельку. Но тут проявился один просчет – отсутствие вертлюжной скобы на блоке гика-шкота, действовать приходилось скоро, а его «закусывало». Надо поставить, поможет и облегчит!

Лодка летела по облакам, принимала шквалы, кренилась, но – ни капли воды на борт, настолько устойчивая. И тогда мы решили ее... утопить, так сказать, сознательно, чтобы убедиться в еще одном достоинстве динги – непотопляемости. Однако задуманное осуществить не удалось. Во-первых, от воды стыло холодом. Во-вторых, нам предъявили фотоматериалы о подобной попытке сотрудников верфи, закончившейся фиаско месяц назад: герметичные воздушные ящики под банками справлялись со своей функцией отлично. На-

конец, в-третьих, нас проинформировали, что через два часа все изменится – польет дождь, и лить он будет долго. Поэтому отступились, а оставшееся солнечным время провели на борту новой лодки верфи – тендера «Веселый», излюбленного типа судов французских моряков. Шикарная реплика! Но полноценного тест-драйва нам по понятным причинам провести не удалось – тучи сгустились над Пено.

Вернувшись на берег, мы приступили к завершающей стадии – погрузке динги на прицеп. Нет, с земли вдвоем на прицеп ее не поставить, и не потому что тяжелая, а неудобно, это дело для четырех человек. С воды оказалось проще: прицеп по ступицу загнали в воду, защелкнули крюк лебедки за скобу на форштевне и без проблем затащили лодку на прицеп. В принципе с этим может справиться один человек, но вдвоем все же сподручнее.

И в дорогу! К слову, лодка легкая, по машине и не чувствовалось, что она с дышлом и грузом. На расходе бензина практически не сказало.

И в заключение. Чтобы в полной мере оценить достоинства динги, не надо требовать от нее невозможного ни с точки зрения скорости, ни «обитаемости». Тут есть свои четкие границы, которые определяются прежде всего размерами лодки и все той же безопасностью. Ну не даром же динги так любят подростки, да что подростки – дети, а также их родители, которые спокойны за своих чад, да и сами никогда не откажутся пройтись на такой симпатичной лодочке с гафельным парусом. Впрочем, слово «симпатичной» не совсем удачное. Динги по-настоящему красива, ну... как женщина в маленьком черном платье от Коко Шанель. Это – классика! И это – память: именно о таких лодочках мы мечтали когда-то, когда грезили о путешествиях в дальние страны с их пальмами, аборигенами и островами. Такую лодку принимаешь не разумом – сердцем. Как говорит Юрий Сероугольников: «Мы не продаем лодки, мы возвращаем людям мечту». Да, все мы когда-то мечтали, приятно вспомнить. 📌

ФОТО: ВЕРФЬ «12 ФУТОВ»