



# Вековая история

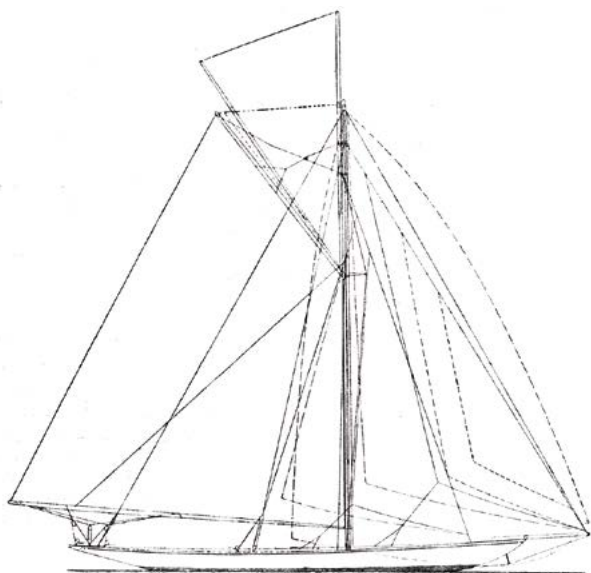
**СЕРГЕЙ ШАМРОВ**

*Яхта «Тарпон II» была построена в 1912 году на норвежской верфи Anker & Jensen. Это был совершенный гоночный парусник международного класса 10mR («десятиметровик»). Ее заказчик Леонид Александрович Нагорнов хотел принять на ней участие в Олимпийских играх 1912 года, проходящих в Стокгольме.*

**Р**одившийся в 1865 году в семье русского офицера, Леонид Александрович к тому времени был уже опытным яхтсменом. На своей яхте, тоже носящей имя «Тарпон», будучи членом Санкт-Петербургского Императорского Речного яхт-клуба, участвовал практически во всех столичных парусных гонках. В то время спортивная жизнь петербургских яхт-клубов была очень активной. Самые современные яхты покупались за границей и строились на местных верфях. Всевозможные соревнования делали яхтенную жизнь города насыщенной и интересной. В среде русских яхтсменов к тому времени уже появились профессионалы своего

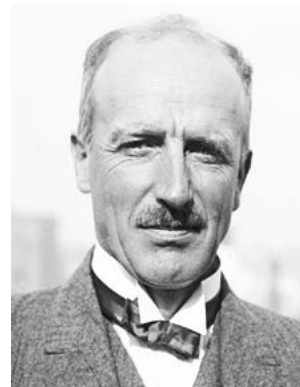
дела, и этих людей с удовольствием приглашали в свои экипажи судовладельцы, не обладающие большим опытом. Тогда в Петербурге это было обычной практикой. На борту яхты Леонида Александровича часто появлялся кто-нибудь из братьев Маршаловых, очень известных тогда в Петербурге яхтсменов, как раз из таких профи.

Первый «Тарпон» был небольшой яхтой (28 футов) из так называемых «американцев» — яхт, сконструированных под обмер по американским гоночным правилам. Они отличались достаточно легкой конструкцией и вызывали большой интерес у русских гонщиков. Новая же яхта отвечала



недавно разработанной «международной линейной формуле» — правилам обмера и конструкции, принятым представителями нескольких европейских государств, в которых успешно развивался парусный спорт. Она делила яхты на 11 международных классов и учитывала требования удобства и безопасности судна. Проект и постройку своей новой яхты Леонид Нагорнов заказал талантливому норвежскому конструктору Йохану Анкеру, увлеченному яхтсмену и участнику многих регат. Гоночный опыт позволял ему оттачивать свое конструкторское мастерство. Очень скоро Анкер стал одним из лучших строителей яхт международного класса. К тому времени он уже участвовал в Олимпийских играх: норвежская яхта «Фрам» его конструкции, в экипаже которой он был, заняла в 1908 году четвертое место в классе 8mR. Кстати, в 1912 году на норвежской яхте «Магда IX» (12mR) он стал олимпийским чемпионом. Изящные и очень красивые лодки Анкера высоко ценились в среде яхтсменов, его называли «мастером линии», и портфель заказов конструктора и верфи Anker & Jensen был полон. «Коньком» Анкера, конечно же, были «метровики», и больше всего яхт он спроектировал и построил в классах 6mR, 8mR, 10 mR, 12mR. На его счету и другие яхты, а многим нынешним яхтсменам Анкер должен быть известен как создатель одной из самых известных в мире гоночных лодок — яхты «Дракон» (1929 год).

Но вернемся к «Тарпону» и его владельцу. Выбор яхты международного класса был неслучаен — в Нагорном гармонично уживались две ипостаси: яхтсмена-гонщика и любителя крейсерских плаваний. Его желание сразиться с соперниками на гоночных дистанциях самых разных европейских регат было не менее сильным, чем желание путешествовать под парусом. Именно поэтому «Тарпон II» должен был стать не только гоночной и лучшей в своем классе яхтой, но и яхтой, способной к дальним плаваниям.



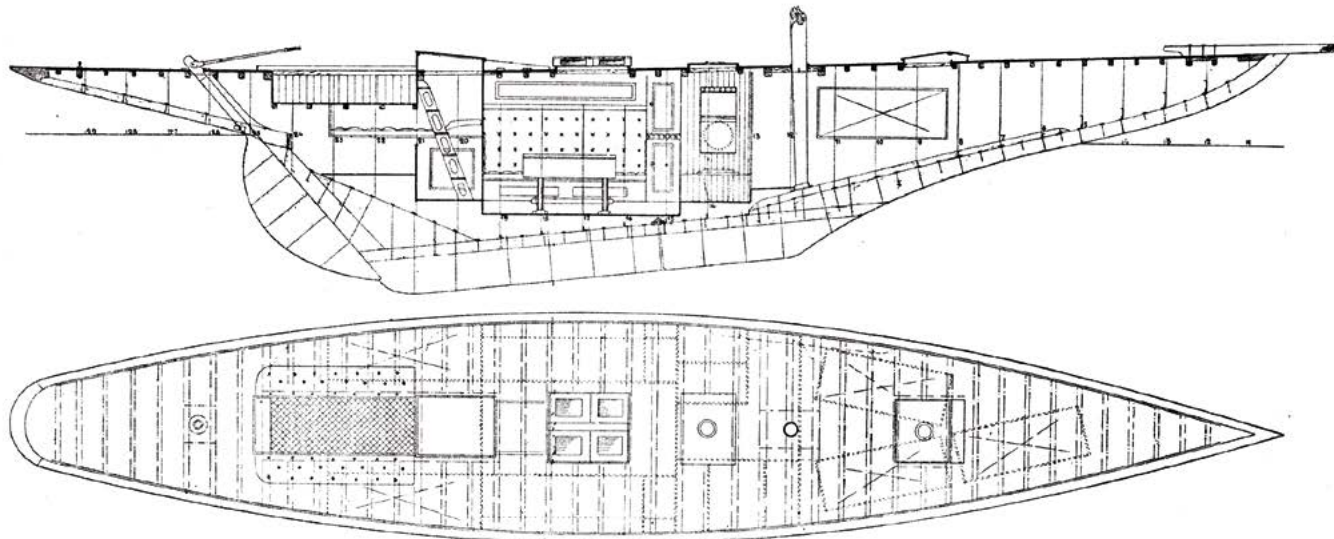
Норвежский конструктор  
Йохан Анкер

В 1912 году Санкт-Петербургский Императорский Речной яхт-клуб объявил, что выставляет на Олимпийские игры в Стокгольме четыре яхты, которые будут представлять Россию. Одной из них и был «Тарпон II».

Свидетельства о готовности русских яхтсменов принять участие в Олимпиаде сохранились в истории. Об этом так или иначе упоминается в самых разных источниках. Вот как описывается этот исторический момент в книге «Паруса над заливом» (Батюшков Ю.Н., Липский М.П., М.: Советская Россия, 1961): «Русские, а точнее петербургские, яхтсмены хотели блеснуть своим первым выступлением в олимпийских гонках и лихорадочно искали суда, способные побить конкурентов. Владелец крупнейшей фирмы колониальных товаров В.Кузмичев купил в Англии отличную 8-метровую яхту «Норман». А.Вышнеградский, член Императорского речного клуба, приобрел во Франции «десятиметровик» «Галлия II», на который рулевым пошел Я.Шомакер. Адлерберг купил яхту «Аванти». Л.Нагорнов заказал норвежскому судостроителю Анкеру 10-метровую яхту «Тарпон II» с американским пустотелым рангоутом и английскими парусами. Ее успели спустить на воду лишь 7 июля, за 42 дня до начала гонок в Стокгольме.

На этих четырех яхтах и предстояло защищать спортивную честь России в олимпийских соревнованиях.

Кстати, в этом тексте допущена ошибка: «Тарпон II» был спущен на воду раньше. Вот как описывает встречу со своей



«Тарпон II» — длина наибольшая 15,88 м, длина по КВЛ 10,02 м, ширина 2,85 м, осадка 2,10 м, водоизмещение 14,00 т, площадь парусов: гафельное вооружение 178 кв. м, бермудское вооружение 103 кв. м

новой яхтой сам Нагорнов: «29 мая 1912 г. (по новому стилю. — Прим. ред.) команда яхты Имп. Р. Яхт-Клуба «Тарпон II», в составе командира и владельца Л.А.Нагорнова и двух матросов финнов, отошла на пароходе Финл. Общ. «v. Debelen» из Петербурга в Стокгольм.

В Стокгольме прослонились целый день и вечером поезд отправились в Христианию (Осло. — Прим. ред.).

Верфь Anker & Jensen, на которой строился «Тарпон II», находится в бухте Vollebугтен пристань Wolden. В воскресенье 2 июня мы поехали туда. Пароход проходит как раз мимо верфи, и мы с него впервые увидели наш корабль «Тарпон II». Первое впечатление — громадная мачта при небольших размерах корпуса яхты».

7 июня после получения мерительного свидетельства и сертификата норвежского Ллойда над яхтой взвился флаг Императорского Речного яхт-клуба. Уже на следующий день «Тарпон II» начал свою гоночную биографию, приняв участие в регате Норвежского Королевского яхт-клуба. В двух проведенных гонках русская яхта заняла первое место, за рулем был сам конструктор. С берега несло: «Браво, Анкер! Браво, «Тарпон»!». Во время регаты произошел забавный случай. Перед началом второй гонки, когда русская яхта стояла на якоре, у нее на ветру остановился паровой катер, несущий флаг Норвежского яхт-клуба. Труба катера, как и положено дымовой трубе, дымила, а сидящий на корме яхтсмен внимательно рассматривал русскую яхту. Леонид Александрович разволновался и, в конце концов, не выдержав, крикнул: «Не дымите на мои новые паруса!». Катер по приказанию яхтсмена, сидящего на корме, отошел под ветер, а вскоре оказалось, что это не кто иной, как король Норвегии. Смущению русского капитана не было предела.

Из Осло «Тарпон II» отправился в Балтику. Впереди, до начала Олимпийских игр, было участие в Кильской парусной неделе. В том году это значительное событие в яхтенной жизни Европы собрало очень много участников, ведь гонки в дни проведения этой известной регаты были соединены с гонками Европейской гоночной недели, да к тому же праздновалось 25-летие местного яхт-клуба. Все это привлекло сюда массу яхтсменов разных стран и национальностей. «Тарпон II» блеснул уже в первой гонке, взяв приз. Причем, в этот день немецкий лощман, находящийся у руля, старался сделать все, чтобы русская яхта не пришла первой. И даже когда Нагорнов сменил его, в результате выиграв гонку, на обратном пути этот лощман, со слов Леонида Александровича, вновь управляя судном, устроил аварию, столкнувшись с пароходом. Пришлось срочно чиниться, и уже в следующей гонке яхта вышла на дистанцию, а немецкого лощмана оставили на берегу. На той Кильской неделе яхта собрала неплохой «урожай»: императорский приз, два почетных, два первых и три вторых приза, — набрав наибольшее число очков в своем классе. Среди всех призов был Commodore Pokal — немецкий переходящий приз, впервые покинувший Германию.

*Гафельное вооружение яхты со временем уступило место бермудскому*

А, к примеру, «Юбилейный приз» представлял собой ценный столик с ликерными и курительными приборами, «Приз испанского короля» был выполнен по рисунку самого самодержца, в виде испанского кувшина.

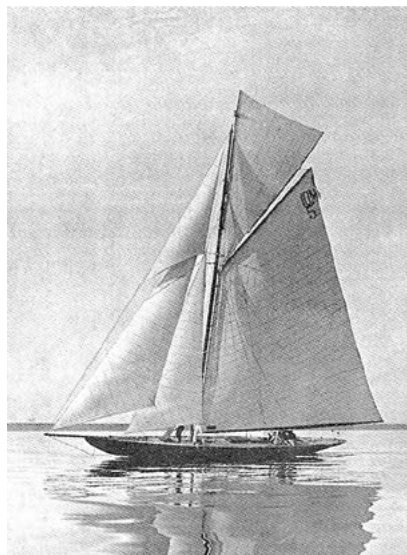
На следующий день «Тарпон II» продолжил свое плавание по Балтике гонкой Киль – Травемюнде. И снова серия гонок. Потом был переход в Копенгаген для участия в датской регате. Русская яхта по пути в Стокгольм участвовала в самых разных парусных соревнованиях, неизменно собирая «трофеи».

Рано утром 15 июля «Тарпон II» отправился в Стокгольм для участия в главном парусном событии сезона. В Нюнесхамн, близ которого проводились олимпийские гонки, яхта пришла на восходе 18 июля, по пути ощутив на себе все превратности балтийской погоды. Здесь произошла встреча со многими русскими яхтами, пришедшими на Олимпиаду, среди которых был и первый «Тарпон» Нагорнова.

В яхт-клубе Леонид Александрович получил неприятное известие о том, что «Тарпон II» на гонки не записан, так как заявка, переданная телеграфом за 23 дня до гонок, оказалась полученной после срока назначенного, вопреки международным правилам (8 дней до гонки), за 31 день, причем это касалось не только олимпийских гонок, но и гонок международных, проводимых здесь в эти же дни. На обоснованный протест Нагорнова приняли решение допустить «Тарпон II» лишь на первые две международные гонки 20–21 июля, а на три последующие — нет, ссылаясь на несогласие конкурентов. Леонид Александрович был крайне раздосадован, тем более что победитель олимпийских гонок шведская яхта «Kitty» была бита его яхтой и в Киле, и в Травемюнде. Остаток лета Нагорнов провел в финляндских шхерах.

Всего в первую навигацию «Тарпон II» прошел в плавании 2370 миль и отдельно, в гонках, 487 миль, положив начало своим напряженным навигациям.

Свое триумфальное шествие по европейским регатам «Тарпон II» продолжил и в следующем, 1913 году, одержав ряд побед на самых престижных регатах в Англии и во Франции. Журнал «Яхта» писал: «России ни в одной отрасли спорта никогда и нигде за границей не удавалось в продолжении двух сезонов взять 42 приза. Впервые удалось сделать это «Тарпону II», взявшему, под управлением







чл. И.Р.Я.К. Л.А.Нагорнова в сезоны 1912–13 годов 45 стартов».

Первая мировая война надолго прервала спортивную жизнь Европы, а там и в России случилась революция...

Леонид Александрович Нагорнов поселился в Хельсинки, где в яхт-клубе НСС на долгое время получил прописку его «Тарпон II». Он много ходил на своей яхте, принимал участие в различных парусных регатах, совершал дальние морские походы. Леонид Александрович был почетным членом многих европейских яхт-клубов. Гафельное вооружение яхты со временем уступило место бермудскому, появился вспомогательный двигатель, менялось навигационное и камбузное оборудование, система отопления. Свое 85-летие Нагорнов отметил в плавании, а свой последний дальний поход под парусом совершил в возрасте 86 лет. «Тарпон II» тогда ушел из Хельсинки в Осло, посетил во время плавания Копенгаген, Висбю, Стокгольм и вернулся обратно домой. К 1955 году за кормой яхты осталось 178 000 морских миль. Время брало свое, и Лео (так звали Леонида Александровича в кругу близких друзей) передал командование яхтой своему другу, с которым много ходил на ней под парусом. Старый капитан был вынужден закончить свои плавания, когда ему исполнилось девяносто лет.

После смерти Леонида Александровича в 1958 году, владельцем яхты стал Отто Веттерхоф, потом его сменил Курт Даль. Но «Тарпон II» по-прежнему был приписан к хельсинскому яхт-клубу НСС.

В 1998 году, уже у сыновей Курта Даля, яхту приобрели норвежцы Линда Рюи и Хокон Хоннингсваг, и «Тарпон II» вернулся в родной фьорд, где был рожден и откуда начались его странствия. Интересно, что из Хельсинки в Осло яхта совершила обычное крейсерское плавание, пройдя из Балтики в Северное море через Гёта-канал. Перед отплытием состоялась красивая церемония смены флага, когда в торжественной обстановке на яхте был спущен финский и поднят норвежский флаг. Новые владельцы стояли на корме лод-



Леонид Александрович Нагорнов (Хельсинки)

ки, а на берегу флаг яхт-клуба НСС был приспущен до земли, прозвучал салют, и старые члены клуба отдали заслуженной лодке честь. Среди них был и старый моряк, который ходил на «Тарпоне II» еще в 1951 году.

За долгую жизнь яхта, конечно, ремонтировалась и претерпевала некоторые изменения, но до 2008 года ни разу не проходила капитального ремонта, что свидетельствует о высоком качестве постройки и заботливости владельцев.

«Тарпон II», к радости многих почитателей классических яхт, по-прежнему в строю. Его история подобна захватывающей книге, и мы очень надеемся время от времени возвращаться к ее страницам, ведь именем этой яхты назван наш журнал.

