



Яхты капитана Мак-Маллена

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Человек, крепко вставший на ноги и сделавший карьеру, часто задумывается о деле, которое приносило бы ему не меньшее удовлетворение, чем успехи в бизнесе. Называйте его как хотите: хобби, увлечение — суть не меняется. И часто бывает, что это увлечение вдруг оказывается главным делом в жизни.

Ричард Таррелл Мак-Маллен, родившийся в 1830 году, был типичным представителем своего времени, того, что называют викторианской эпохой. Хотите — верьте, хотите — нет, но этот умелый моряк, яхтсмен, который мог вязать замысловатые узлы, рифить паруса, нести длительные вахты и в любую погоду справляться с парусником, в обыденной жизни был успешным биржевым маклером с присущими серьезному человеку того времени трезвостью, пунктуальностью, трудолюбием, экономностью и хозяйственностью. Просто однажды он решил заняться парусным спортом.

Плавание под парусом стало для него не только увлекательным времяпрепровождением — оно захватило Мак-Маллена полностью и всерьез, сделав из него настоящего моряка, и подарило ни с чем не сравнимое ощущение полноты жизни. Яхты, которыми он владел, от самых маленьких до достаточно крупных крейсеров, позволили ему познать непростую науку мореплавания. Эти яхты были из числа популярных английских яхт XIX века: тяжелые, крепкие лодки с внушительным балластом, гафельными или рейковыми парусами, топселями, бушпритами и стеньгами. Даже самая маленькая из них — «Лео» — имела водо-

измещение около трех тонн при длине всего лишь шесть метров.

Темза, на правом берегу которой, в городке Эрит (25 км к востоку от Лондона) Мак-Маллен держал свои лодки, была отправным пунктом его многочисленных путешествий. География их расширялась по мере того, как Ричард набирался опыта. Дни, проведенные на Темзе, среди холмистых берегов, на которых стояли маленькие городки, привлекательные усадьбы и деревушки, дарили самые приятные впечатления. Активное судоходство на реке, жизнь, подчиненная дыханию океана с его приливами и отливами, окружение людей, сделавших мореплавание делом своей жизни, помогали в получении необходимой морской практики и пробуждали желание идти дальше.

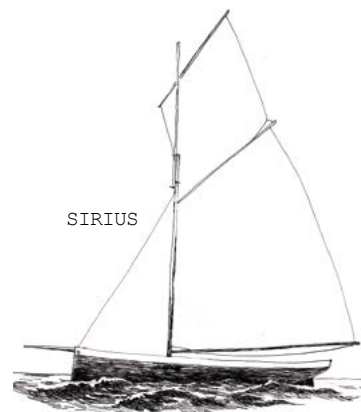
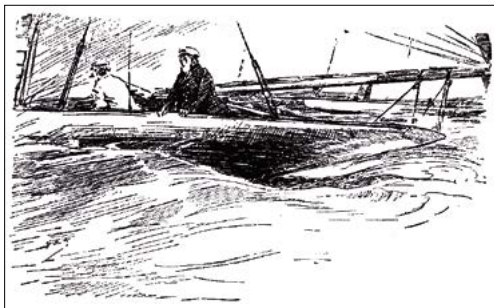
«Лео» была построена из сосны и имела значительную осадку для своей небольшой длины. На ней была маленькая рубка, палуба в носу и совершенно открытый кокпит. В хорошую погоду она распускала целое облако парусов: грот, стаксель, кливер и топсель — только успевай поворачиваться. После первого выхода на этой яхте с наемным капитаном Мак-Маллен, придерживаясь мнения, что нет ничего такого, что он не смог бы сделать сам, стал ходить на ней самостоятельно,



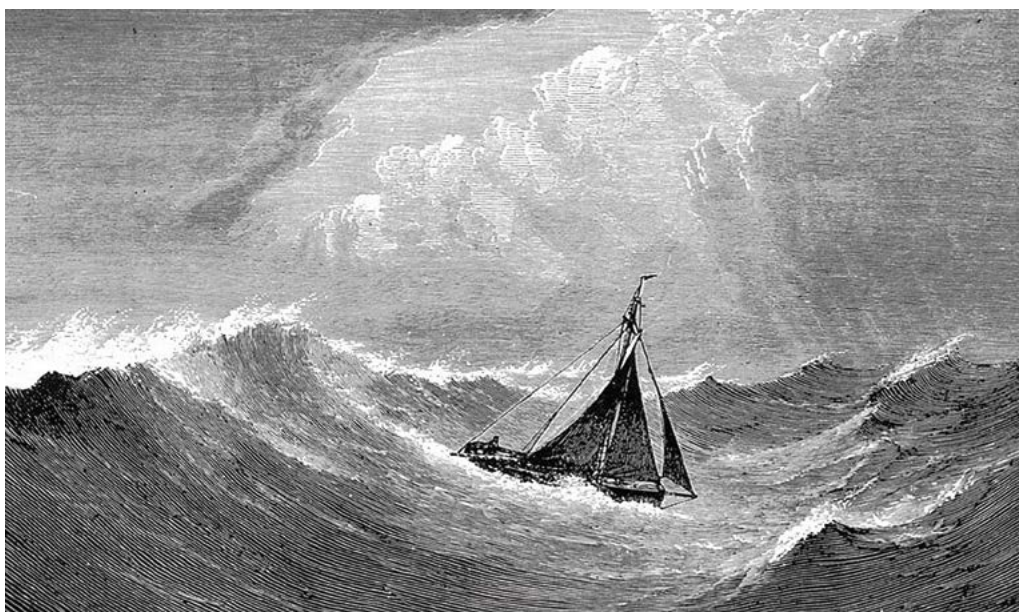
«...приобретать опыт, совершая плавания в дневное и ночное время и любую погоду и никогда не терять веры в свои силы».

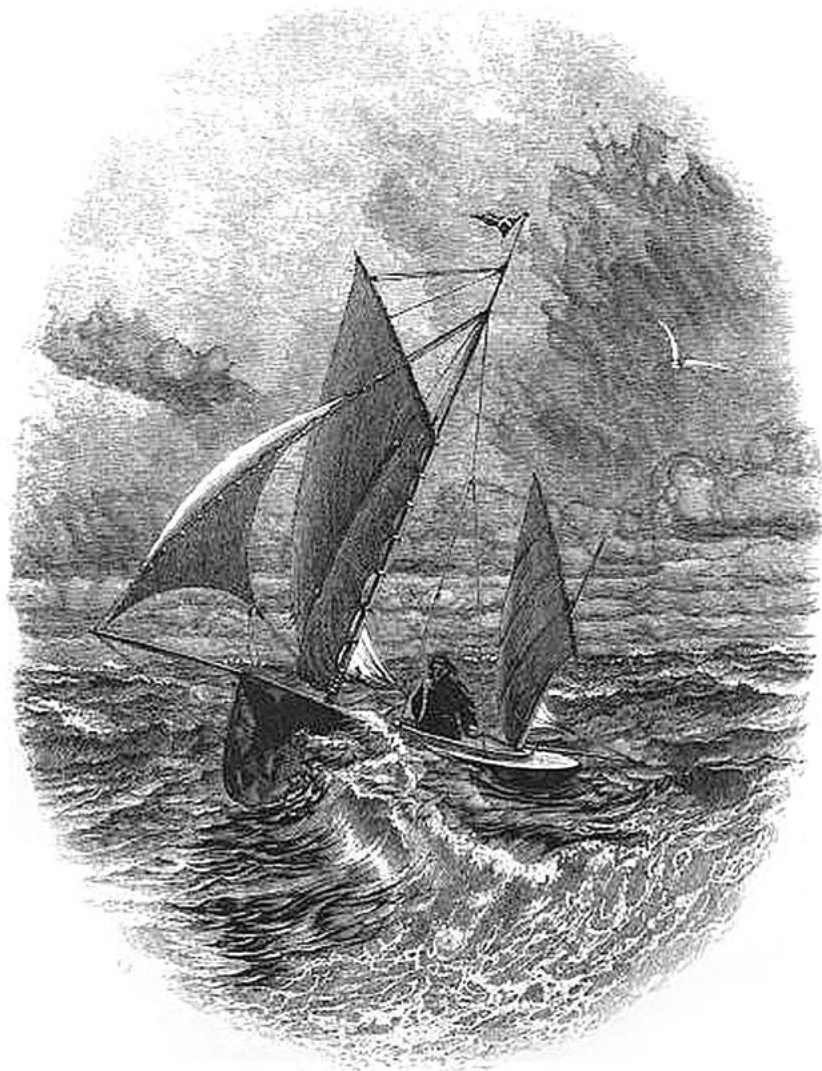
приглашая в качестве экипажа на борт своих близких или просто знакомых. Лаг наматывал мили, а Мак-Маллен набирался опыта. На своем «Лео», будучи еще совсем молодым человеком, он с 1850 по 1857 гг. прошел более 8000 миль, путешествуя по эстуарию Темзы и по Ла-Маншу вдоль южного побережья Великобритании, до полуострова Лэндс-Энд.

В 1858 году у нашего героя появилась яхта «Сириус». Заказывая ее постройку, он уже со знанием дела отмечал необходимые ему конструктивные особенности. В частности, ее кормовой свес был укорочен, потому что, по мнению Ричарда, судно с длинным кормовым подзором (как «Лео») испытывает во время стоянки на якоре чрезмерную качку. Длина корпуса «Сириуса», построенного из тика, составляла 9,6 метра, водоизмещение 11 тонн, и он тоже был вооружен как гафельный тендер.



«...открытое море не представляет большой опасности даже для очень малых судов».





География путешествий продолжала расширяться. В 1861 году Мак-Маллен на «Сириусе» совершил плавание к берегам Ирландии, а в 1863 году замкнул кольцо вокруг Великобритании. Плавание на «Сириусе» с 1858 по 1865 г. принесли в копилку яхтсмена еще 12 000 миль. В свои путешествия он отправлялся, имея на борту одного-двух матросов, причем чаще это был наемный экипаж,



что в те годы было обычным делом. Подобная практика имела свои плюсы и минусы. Мак-Маллен в ней видел больше минусов и постоянно стремился к плаванию с очень маленькой командой, взвешивая свои силы для управления яхтой в одиночку. Надо сказать, что, как часто бывает, будучи человеком небольшого роста, он обладал кипучей энергией. Видимо, ужиться с ним на борту было непросто, особенно тем, кто бурной деятельности предпочитал валяжный отдых. Часто по этой причине отношения в экипаже накалялись донельзя, и это лишний раз подстегивало желание капитана ходить одному.

Следующей яхтой Мак-Маллена стал «Орион», построенный в Лимингтоне в 1865 году. Судно превосходило размерами своих предшественников. Длина его составляла 11,6 метров, а водоизмещение — 11,5 тонн. Набор яхты был сделан из вяза и дуба, обшивка — из тика, надстройки и внутренние зашивки — из красного дерева. «Орион» тоже был гафельным тендером и, как и прежние яхты, имел мачту со стеньгой. «Орион» был надежным и мореходным судном, на него можно было положиться в самую дурную погоду; яхта могла успешно идти даже тогда, когда другие ожидали более благоприятных условий. Крейсерские плавания на «Орионе» доставляли владельцу много удовольствия, проблема по-прежнему была только в том, что для управления яхтой требовались дополнительные руки.

Специально для крейсерства без наемного экипажа по заказу Мак-Маллена в 1867 году ему была построена яхта «Процион». Классический деревянный двухмачтовый люгер с клинкерной обшивкой имел центральный кокпит и совсем маленькую длину (всего лишь 21 фут). На мачтах-однодеревках он нес рейковые паруса. Это вооружение, с относительно небольшой площадью каждого из парусов, позволило неугомонному брокеру вплотную приблизиться к своей мечте. В 1873 году он со-

вершил на «Проционе» одиночное плавание на остров Уайт и остался очень доволен лодкой и собой. Кажется, он был на верном пути: две мачты позволяли разнообразить варианты несения парусов, приспособиваясь к разным погодным условиям; яхта была отлично сбалансирована и устойчива на курсе.

Новый опыт нашел применение и на любимом Мак-Малленом «Орионе», который в 1873 году удлиннили до 12,2 метра и вооружили иолом с общей площадью парусов 82 кв. м. Вес балласта тоже был увеличен, и водоизмещение яхты после реконструкции составило 19,5 тонны. Изменения положительно сказались на управлении судном,

во всяком случае, в 1877 году он, уволив за нерадивость матросов, совершил на нем одиночное плавание, что было в те времена редким и удивительным опытом.

Парусная практика Мак-Маллена носила постоянный характер. Каждый год он проходил под парусами около полутора тысяч миль, значительно увеличивая эту цифру при совершении дальних плаваний, подобных рейсу вокруг Великобритании, который он повторил еще дважды в 1882 и в 1887 годах, причем последнее плавание было безостановочным.

Литературный талант позволил ему живо рассказать о своей любви к морским плаваниям, да так, что его книга «Вниз по Каналу», изданная впервые в 1869 году, заняла почетное место среди той части маринистской литературы, что посвящена любительскому мореплаванию. По мере того как автор набирался опыта, она выходила в новых редакциях, дополненных рассказами о совершенных на новых яхтах путешествиях. Мак-Маллен описывал их, не скрывая проблем, с которыми сталкивался, и щедро делился радостями, что эти плавания ему приносили. Его чувства и эмоции легко узнаются любым человеком, который испытал на себе всю многогранность самостоятельных плаваний на яхте.

Книга, ставшая одним из свидетельств



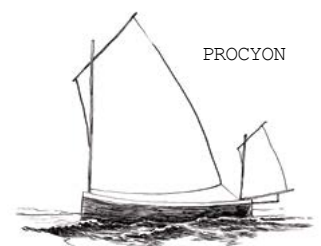
той эпохи, постоянно переиздавалась (последний раз — в 1986 году) и, кажется, еще долго не будет забыта.

Позже, после продажи «Ориона» в 1889 году, у Мак-Маллена появился «Персей» — семитонный лодер с развитым килем, дубовым набором и обшивкой из вяза. Это была яхта длиной 8,2 метра, с прямым форштевнем и транцевой кормой. Судя по всему, Мак-Маллен нашел в этой лодке свое идеальное судно. Теперь он ходил на ней в одиночку.

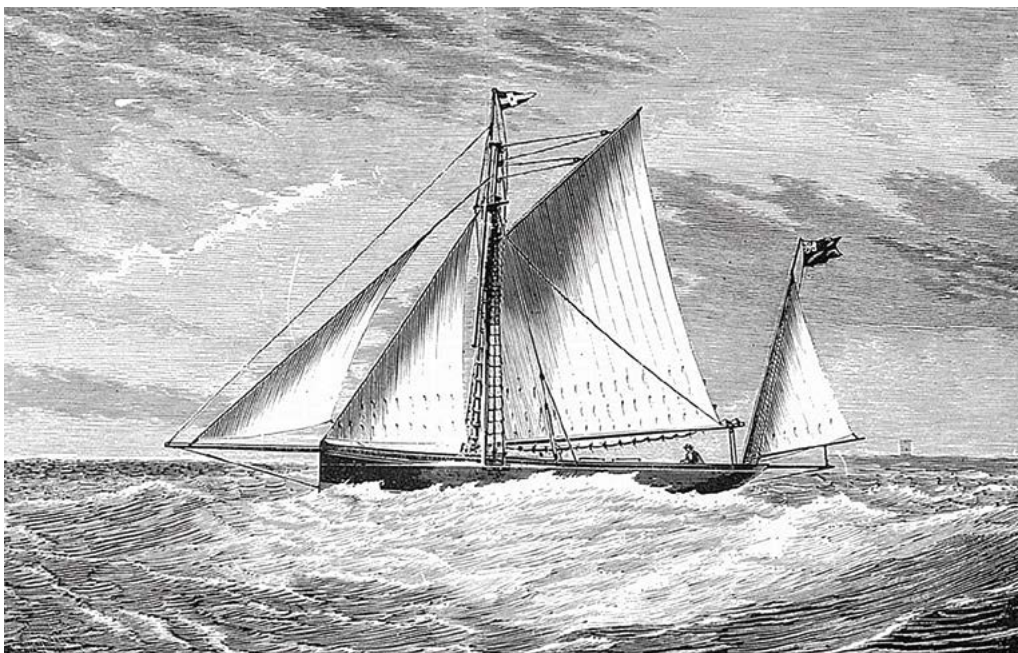
Умер Мак-Маллен в 1891 году на борту своей яхты. Нет, она не стояла у причала. Смерть застигла его во время очередного плавания. «Персей» все еще шел под всеми парусами по Каналу, но его капитан, сидящий в кокпите, был уже мертв...



«...хождение под парусами существенно отличается от яхтенного шегольства и, когда этому занятию предан всей душой, — независимо от того, идет ли речь о крупных или малых яхтах, — оно не имеет ничего общего с пустым времяпрепровождением...».



«...при определении физического и морального состояния членов экипажа трапеца является надежным барометром, показывающим существование "периодов депрессии", чем бы они ни были вызваны: тревогой, усталостью или же недовольством».



Иллюстрации из книги Down Channel, из журнала Punch, рисунки Андрея Андреева