



# Высший класс

**СЕРГЕЙ ШАМРОВ**

*Коллекция очерков о самых известных конструкторах конца XIX века, сформировавших облик современных парусных яхт, будет неполной без рассказа о шотландце Джордже Ленноксе Уотсоне.*

**Г**ерой нашего повествования родился в Глазго 30 октября 1851 года. В тот самый год, когда шхуна «Америка» одержала свою сенсационную победу в гонке с лучшими английскими яхтами. Его отец, доктор Уотсон, был известным врачом, а мать — дочерью талантливого изобретателя.

Уотсона с мальчишеских лет тянуло к воде, а парусные яхты будили его воображение. После окончания средней школы и колледжа Джордж в 1867 году продолжил обучение в судостроительной компании Robert Napier & Sons, где первое время работал простым чертежником. Тендер «Peg Woffington», построенный 20-летним конструктором в «американском стиле», широкий и с небольшой осадкой, хотя и с постоянным килем, — первая яхта, спроектированная им. Странное суденышко, сильно отличающееся от других яхт, в гонках «Peg Woffington» успеха не имело...

## **Начало золотого века**

Это было интересное время, когда в кораблестроении все шире стали применяться научные методы проектирования. С незапамятных времен разработка корпуса корабля была в значительной степени основана на эмпирических правилах, полученных в результате накопленного мастерами-корабелами опыта. Ученые постоянно предпринимали попытки найти научные способы для обоснования этих правил. Но явным прорывом стала работа английского инженера Уильяма Фруда и сформулированный им закон подобия для движущихся в жидкости тел. Фруд вывел математическую формулировку понятия относительной скорости и позволил кораблям рассчитывать сопротивление движению корабля по результатам испытания его масштабных моделей.

Десятилетие с 1870 по 1880 год часто называют началом золотого века парусного спорта. В это время проводилось

множество парусных регат, зарождались яхт-клубы, парусный спорт стал необычайно модным, и появилось много интересных, разительно отличающихся от прежних, проектов яхт.

В 1873 году 22-летний Джордж Л. Уотсон создал первое в мире яхтенное конструкторское бюро, специализирующееся на постройке парусных яхт. Уотсон, тогда один из немногих, начал применять на практике недавние научные исследования, и первым его успехом стал тендер 5-тонного класса «Clotilde». Новая лодка молодого конструктора из Глазго привлекла внимание яхтсменов благодаря победе над яхтой «Pearl», которая была неоспоримым чемпионом парусных гонок в заливе Ферг-оф-Клайд. «Жемчужину» проектировал сам Уильям Файф! (Чтобы не вносить путаницу, спешу отметить, что гениальных яхтенных конструкторов с этим именем было трое. Здесь речь идет о Уильяме Файфе II.)

В следующем году Уотсон разработал еще один тендер 5-тонного класса — «Vril» — и построил его сам, в компании с двумя другими энтузиастами. В 1877 году Уотсон спроектировал для своего друга весьма успешную яхту 10-тонного класса «Verve», а следом за ней — еще один десятитонник «Quiraing».

Репутация молодого конструктора среди яхтсменов росла. Джордж Уотсон, как теперь говорят, попал в тренд. Заказы не заставили себя ждать. Уотсон быстро доказал, что его успех неслучаен. Одна за другой появлялись яхты, построенные по его проектам, которые обращали на себя внимание яхтенной общественности, и о талантливом конструкторе говорили все больше.

### Успех

Построенный в 1879 году тендер «Madge» (10-тонный класс) с успехом принимал участие в соревнованиях, в том числе и на другой стороне Атлантического океана — в Америке. Уже в свой первый год «Madge» принял участие в 24 гонках, взяв 22 первых и два вторых приза. Сам Уотсон неоднократно бывал в Америке, ревностно отслеживая развитие заокеанских яхт. Стоит сказать, что его проекты и конструкторские находки живо интересовали и американских корабелов. Успехи «Madge» и ряд громких аварий среди американских шхун, произошедших в это время, поколебали веру американских конструкторов в очень широкие корпуса и заставили вновь обратить внимание на английский тип яхт. Уже тогда, вольно или невольно, два гениальных конструктора — Джордж Уотсон и американец Натаниэль Херрешофф — в конкурентной борьбе стали обогащать друг друга идеями, оттачивая конструкции своих судов.

Джордж Л. Уотсон достаточно скоро понял, что для него интереснее создавать проекты яхт, нежели строить их. Поэтому он посвятил все свое время

именно проектированию. Первым большим финансовым успехом конструктора стал проект 90-тонной стальной яхты «Vanduaга», построенной в 1880 году по заказу Стюарта Кларка. «Vanduaга» оказалась хорошим ходоком и неоднократно побеждала в своем классе яхту «Formosa», принадлежавшую принцу Уэльскому Альберту-Эдуарду. О талантливом конструкторе заговорили уже в высшем свете.

Первые успешные проекты Уотсона отражали общую тенденцию яхт классического «английского типа» — с большой осадкой и очень узких, с большим относительным удлинением. Но время «гигантизма» проходило, яхты все уменьшались в размерах, а следствием этого стало бурное развитие яхтинга, хотя моду по-прежнему задавали самые богатые яхтсмены, а повышенное внимание привлекали самые крупные яхты. Уотсон создавал проекты разных по размеру лодок, но все они оказывались успешными в море и на гоночных дистанциях.

Разработанные в 1887 году Диксоном Кемпом новые гоночные правила позволили сильно видоизменить обводы корпусов парусных яхт. Новые лодки становились шире, за счет чего увеличивалась их остойчивость, и яхты можно было делать более легкими. Уотсон с радостью принял эти новшества, позволяющие выйти за жесткие рамки прежней формулы обмера.



Одной из самых знаменитых яхт Уотсона была, конечно, «Britannia»



В конце XIX века все чаще стали задумываться о массовости в парусном спорте. Для этого необходимо было создавать небольшие парусные лодки, простые и дешевые в постройке. В 1888 году Royal Corinthian Yacht Club выступил инициатором создания так называемого 21-футового класса. Небольшие крейсерские яхты, входящие в этот свободный класс, имели ограничения только по длине и площади парусов. За создание яхт в рамках этого класса с воодушевлением взялись многие талантливые конструкторы того времени, и одним из первых был Уотсон.

### Это тоже яхты

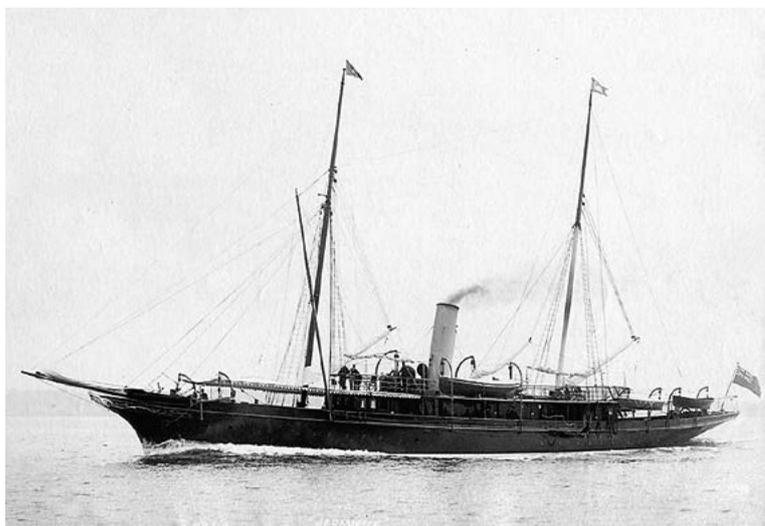
В 1882 году Уотсон впервые спроектировал моторное судно — паровую яхту «Sweetheart» водоизмещением 121 тонну. Роскошно отделанные и предоставлявшие своим пассажирам максимум удобств, паровые яхты становились в то время излюбленными судами для богатых людей и пользовались огромной популярностью в Европе и Америке. Отчасти запоминающийся образ этих судов со стройным корпусом, клиперштевнем и небольшим бушпритом создал Джордж Л. Уотсон. Возглавляемое им конструкторское бюро дало жизнь многим известным паровым яхтам конца XIX – начала XX веков. Каждая из них достойна отдельной статьи. К примеру, паровая яхта «Mayflower», построенная в 1896 году по проекту Уотсона как частная яхта, достаточно долго прослужила в американском военном флоте, была яхтой президента США, патрульным кораблем, посыльным и экспедиционным судном, а в конце своего жизненного пути в 1948 году еще и перевозила иммигрантов в Хайфу.

Паровые яхты по проектам Уотсона строились для самых состоятельных людей того времени. К примеру, паровая яхта «Зарница» была создана для великого князя Михаила Александровича.

### Высший класс для высшего света

Среди заказчиков талантливого конструктора стали появляться самые богатые и влиятельные люди.

Пожалуй, наибольшую славу и известность конструктору



тору принесла яхта «Britannia», построенная в 1893 году для сына королевы Виктории и наследника престола Альберта-Эдуарда, принца Уэльского, будущего короля Эдуарда VII. Яхта длиной 37 метров, несущая паруса площадью более 950 кв. метров, сошла со стапелей верфи D. & W. Henderson Yard и была спущена на воду 20 апреля 1893 года. Необычным для того времени было использование в ее конструкции стального набора при деревянной обшивке.

«Britannia» была великолепна. Участвуя в многочисленных гонках, она одерживала одну победу за другой. Взятые призовые деньги уже на пятый сезон окупили не только ее содержание, но и саму постройку. Всего в период между 1893 и 1897 годами она получила 147 наград, взяв первый приз 122 раза из 219 стартов.

История этой яхты полна событий. Безо всякого преувеличения можно сказать, что яхта с гордым именем «Britannia» была одной из самых известных в мире. После Эдуарда VII ее унаследовал король Георг V, которого часто называли «the sailor king». По его завещанию, 9 июля 1936 года яхта была затоплена к югу от острова Уайт, свидетеля многих ее побед.

Тендер «Thistle», спущенный на воду 26 апреля 1887 года, был построен на верфи D. & W. Henderson по проекту Джорджа Л. Уотсона для синдиката владельцев. Красивая стальная яхта длиной 33 метра, с тиковой палубой, строилась в режиме строжайшей секретности. После ряда побед в шотландских регатах яхта отправилась в Нью-Йорк в качестве претендента в гонке на Кубок «Америки», но победить американского защитника Кубка ей не удалось. Зато на родине «Thistle» выступала очень успешно.

В 1891 году эту яхту купил германский император Вильгельм II и переименовал ее в «Meteor». На ней с 1892 до 1895 года Вильгельм бился на гоночных дистанциях Cowes Week с «Britannia». Позже «Meteor» был передан ВМС Германии в качестве учебной яхты, а император заказал Уотсону проект новой яхты. «Meteor II», очень похожий на «Britannia», был построен в 1886 году и служил Вильгельму II до 1902 года.

Георг V на палубе яхты «Britannia», 1932 год





*«Shamrock II» на Кубке «Америки», 1901 год*

### **В БОРЬБЕ ЗА КУБОК**

Талант Уотсона оказался особенно востребован в противостоянии английских и американских яхтсменов. Лучшие конструкторы работали над проектами гоночных яхт, их строили лучшие строители, управляли ими лучшие моряки. Вернуть «Кубок ста гиней» в Великобританию было для англичан делом чести. Поэтому не удивительно, что Уотсон оказался на переднем крае этой борьбы и принял участие в ней как конструктор. В соревнованиях на Кубок «Америки» с 1887 года спроектированные им яхты принимали участие несколько раз.

После «Thistle» в этой борьбе приняли участие яхты лорда Данрейвена: «Valkyrie II» (1893 г.), а затем «Valkyrie III» (1895 г.). Интересно, что Уотсону принадлежал и проект первой яхты с именем «Валькирия», которая должна была принять участие в Кубке «Америки» в 1889 году, но была снята с соревнований по требованию американской стороны. После Уотсон проектировал яхту «Shamrock II» для сэра Томаса Липтона, которая выступила претендентом в 1901 году.

Все эти годы шла борьба двух гениальных конструкторов, разделенных Атлантическим океаном. С одной стороны был Уотсон, с другой — Херрешофф. В ход шли самые смелые идеи, воплощенные в изящных линиях и стройных

обводах яхт, для их постройки применялись неслыханные в судостроении материалы. Для своего времени это были самые экстремальные «гоночные машины».

Хотя яхты Уотсона не вернули Кубок в Великобританию, они были самого высокого класса. Удивительным было то, что победившие их американские лодки не имели большого успеха, принимая участие в регатах у берегов Великобритании, проще говоря, зачастую проигрывали английским яхтам в их родных водах. Второй «Америки» не случилось.

### **ТАЛАНТ И ОПЫТ**

Начало нового века будоражило умы. Бурное развитие техники позволяло осуществлять самые дерзкие мечты, мир изменялся на глазах. В судостроении все чаще и смелее применялись новые материалы и технологии. Уотсон применял многие новшества в своих проектах, его яхты становились примерами для многих других конструкторов. Важно, что в погоне за спортивными результатами Уотсон не забывал о том, что яхта ходит в море, и лодки, построенные по его проектам, оставались надежными и мореходными. Это отлично продемонстрировала гонка двух его новых яхт: тендера «Kariad» (1900 г.) и иола «Sybarita» (1901 г.). На 75-мильной



*«Defender» и «Valkyrie III» в гонке 10 сентября 1895 года*

дистанции эти яхты попали в сильный шторм, и когда все суда, находящиеся в море, предпочли искать укрытие, эти продолжили состязание, продемонстрировав свои великолепные мореходные качества.

Кроме создания парусных и паровых яхт, Уотсон работал над проектами грузовых, пассажирских и почтовых пароходов, спасательных судов, читал лекции о яхтенной архитектуре и конструкции яхт.

*«Valkyrie III» в сухом доке, 1895 год*

Джордж Леннокс Уотсон умер в Глазго 12 ноября 1904 года в возрасте 53 лет, оставив яркий след в парусном спорте. Его авторитет был столь велик, что по некоторым источникам одну из лучших его яхт «Kariad» специально уничтожили после его смерти, чтобы дать дорогу новому поколению яхт и яхтенных конструкторов.

Однако многие другие яхты великого конструктора дожили до сегодняшних дней и продолжают восхищать любителей моря и паруса. 

