



Сверкающая «Dorada»

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

ФОТОГРАФИИ DORADE.ORG

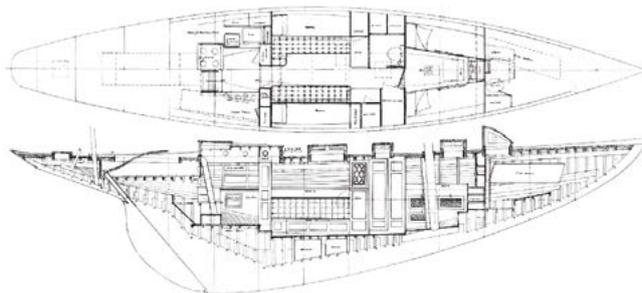
Эта великолепная лодка долгое время оставалась эталоном среди крейсерско-гоночных яхт, определяла и формировала яхтенную моду нескольких десятилетий. Она и сегодня вызывает неподдельный восторг у тех, кто встречает ее в море или у причала.

Яхту «Dorada» в 1929 году спроектировал молодой американский конструктор Олин Стефенс (Olin James Stephens II). Она была построена на яхтенной верфи Minneford в Нью-Йорке. Это седьмой проект, разработанный только что созданной компанией Sparkman & Stephens, которая была основана на крепком союзе двух талантливых людей — Олина Стефенса и Дрейка Спаркмана. Первый проектировал яхты, второй их продавал. Через некоторое время к ним присоединился Родерик, брат Олина.

Братья Стефенсы с детства любили парус. Каникулы, проводимые вместе с отцом в плаваниях на яхтах, рано пробудили интерес мальчишек к морю. Они общались с моряками, читали яхтенные книги и журналы и набирались собственного опыта. Отец поощрял и поддерживал сыновей. В 1926 году Олин поступил в Массачусетский технологический институт, но уже в первый год обучения был вынужден оставить его из-за болезни. На протяжении всей своей жизни он сожалел об этом и сетовал на пробелы в своем образовании. Тем не менее он стал гениальным конструктором.

«Я начал свою карьеру благодаря наблюдательности и интуиции, — писал он в своей автобиографии. — Всякий раз, когда это было возможно, я изучал строение физического тела и пытался понять, как форма влияет на скорость». Первым проектом конструктора была небольшая килевая лодка для юниоров, которая стала пионером класса Manhasset Bay One Design, существующего и поныне. Потом появилась небольшая крейсерская яхта, спроектированная Олином для отца, и несколько яхт шестиметрового класса.

Компания S&S была основана в годы Великой депрессии — мирового экономического кризиса, начавшегося в 1929 году и длившегося целых десять лет. В этот период в таких странах, как США, Канада, Великобритания, Германия и Франция практически прекратилось какое-либо производство. И вот в это тяжелое время дед Олина продал семейный бизнес, а его отец стал заказчиком крейсерско-гоночной яхты, которую назвали «Dorada». Опыт океанских гонок, приобретенный Олином в 1928 году на яхте «Malabar IX», во многом сформировал его представления об обводах и конструкции новой яхты, к проектированию которой он приступил. Его брат Родерик руководил строительством и тоже принял участие в проектных работах. В частности, он разрабатывал планировку палубы, и именно ему принадлежит честь создания нового типа палубного вентилятора, за которым навсегда закрепилось имя яхты.



Олин Стефенс писал: «В любом дизайне основными факторами скорости лодки являются ее длина и площадь палубы. Когда приходит красота — наступает время чистых, справедливых и приятных линий. Хотя сама по себе красота и не является фактором скорости...».

Стройная лодка с изящными носовым и кормовым свесами имела наибольшую длину корпуса 15,80 м при длине ватерлинии 11,35 м. Непривычно узкая для американской яхты (3,12 м), она обладала весьма умеренной осадкой (2,40 м). Проект подразумевал использование яхты как крейсерского судна — на чертежах было написано: «Крейсерский иол». Поэтому она была оборудована всем необходимым для жизни экипажа на борту. Удобные каюты обеспечивали комфортное обитание в условиях крейсерских плаваний и дальних переходов. В то же время, просторная палуба не была перегружена надстройками: небольшая рубка над главным входом и несколько палубных люков с высокими комингсами.





При общем водоизмещении 14,75 т вес балласта составлял 8 т. Тяжелый балласт был необходим «Dorade» не только из-за небольшой ширины, но, в том числе, и из-за высокого центра парусности. Это было время, когда свой победный марш начали бермудские паруса (тогда их называли «маркони»). Они и были выбраны для вооружения «Dorade». Иол как тип парусного вооружения был понятным и популярным тогда, можно даже сказать — модным. Наличие двух мачт позволяло лучше отцентрировать яхту и иметь большой выбор вариантов несения парусов при ветре разной силы. Высота бизань-мачты у иолов всегда была невелика, и парус больше работал на центровку, нежели на создание силы тяги; но грот был меньших размеров, чем у одномачтового судна, что было принято за правило для яхт, спроектированных для плавания в открытом море. Деревянные мачты «Dorade» изготовили из спруса, общая площадь парусов составила 144 кв. м. Постройка яхты с обшивкой из красного дерева и набором из дуба обошлась в 28 000 долларов.

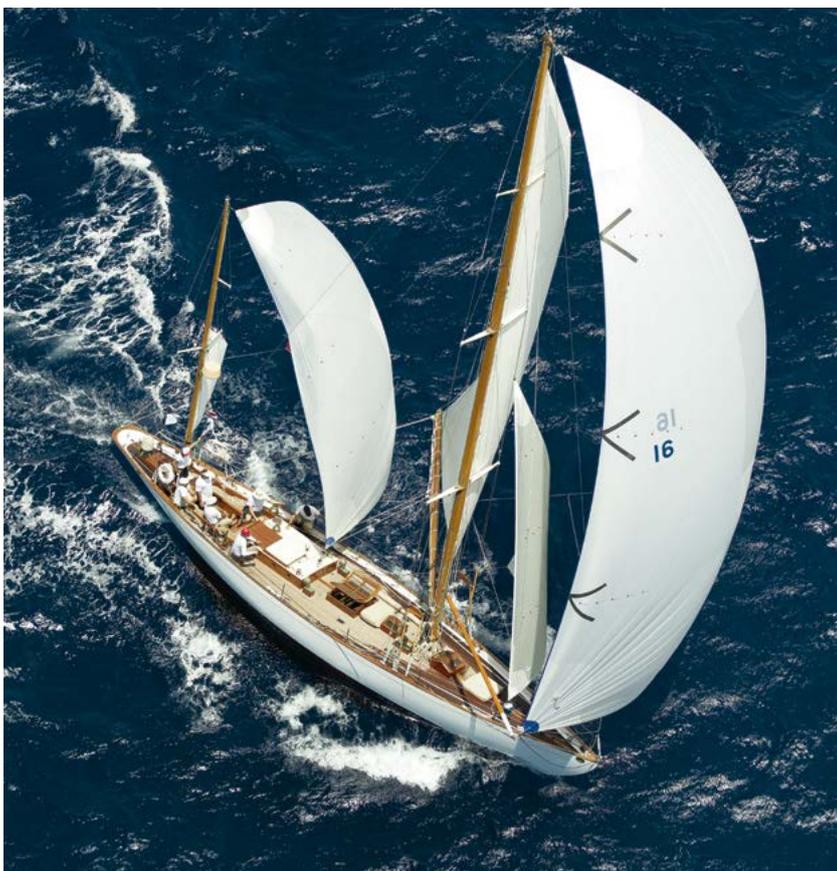
Спущенная на воду в 1930 году, она привлекла внимание многих яхтсменов. Интересно, что «Dorade» весьма настороженно встретили современники. Некоторые критики даже посчитали ее уродливой: не очень привычный вид

парусов, отсутствие бушприта, слишком длинные свесы... Тогда еще никто не мог сказать, насколько хороша она окажется в море. Да и авторитета 21-летний Олин Стефенс пока не имел.

В 1930 году началась гоночная история «Dorade», и первой регатой яхты стала Бермудская гонка. Впервые состоявшееся в 1906 году, это 635-мильное соревнование по маршруту Ньюпорт – Бермуда было самой первой в мире океанской гонкой моряков-любителей, прародительницей других известных гонок. Вначале многие просто не верили,



Экипаж «Dorade» после трансатлантической гонки 1931 года. В центре нижнего ряда — капитан Олин Стефенс



«Dorada» победила в регате Transpacific Yacht Race 2013, спустя 77 лет после своего первого триумфа на этой дистанции

На следующий год яхту решили показать в Старом Свете, и ее европейское турне началось с участия в трансатлантической регате, которая проходила по маршруту Бостон – Плимут. На финише «Dorada» оказалась первой, затратив на пересечение океана 17 суток и на два дня обогнав ближайшего конкурента. Блестящие выступления в Каусе, где американская яхта выиграла еще две регаты, победа в гонке «Фастнет» доказали, что это была не случайная удача. Критики притихли.

Год спустя после блестящего выступления в Европе «Dorada» победила в «домашней» Бермудской гонке и вновь отправилась через океан на восток, в Норвегию. Теперь ее капитаном шел Род Стефенс. Интересно, что в этом плавании судно побывало и в Балтийском море, обогнав в матч-рейсе по маршруту Осло – Ханко яхту «Jolie Brise».

В 1933 году «Dorada» вновь вышла на дистанцию Фастнетской регаты, и вновь ее яркое выступление ознаменовалось

победой! Этот успех имел существенное значение, так как гонка проходила в очень тяжелых погодных условиях. «Dorada», которую многие по-прежнему считали слишком легкой и subtilной для океана, продемонстрировала прекрасную мореходность и способность противостоять самым суровым штормам. С этого времени критика в ее адрес перестала звучать совсем.

что эту дистанцию в океане может преодолеть яхта длиной менее 80 футов. Но к 1930 году Бермудская гонка обрела популярность и собирала вполне солидный флот участников. Капитаном «Dorada» шел сам конструктор, в экипаже были его брат и отец. Премьера оказалась удачной: «Dorada» стала призером — заняла второе место и завоевала симпатии многих яхтсменов.

победой! Этот успех имел существенное значение, так как гонка проходила в очень тяжелых погодных условиях. «Dorada», которую многие по-прежнему считали слишком легкой и subtilной для океана, продемонстрировала прекрасную мореходность и способность противостоять самым суровым штормам. С этого времени критика в ее адрес перестала звучать совсем.





Сегодня «Dorade» в заботливых руках новых владельцев Мэтта Брукса и его жены

В 1935 году «Dorade» была продана в Сан-Франциско и вышла в Тихий океан. Несколько ярких побед на западном побережье США, в том числе и в гонке 1936 года к Гавайским островам, свидетельствовали о необычайном успехе этой лодки.

После Второй мировой войны очередной владелец перенял яхту в Сиэтл, штат Вашингтон. А после, уже другой хозяин, Майкл Дуглас, отдавая должное ее крейсерским качествам, жил на борту «Dorade» в течение 20 лет. В это время яхта редко участвовала в соревнованиях.

Шли годы. «Dorade» постепенно перекочевала в разряд яхтенной классики и... переехала с новым владельцем, итальянцем Джузеппе Гадзони, в Европу. В 1997 году яхта прошла капитальный ремонт на итальянской верфи Argentario в Порто-Санто-Стефано. Ее с радостью узнавали на средиземноморских регатах классических яхт, в которых она выступала вполне успешно. Но океанская гоночная

карьеря лодки, казалось, осталась в далеком прошлом.

В 2010 году «Dorade» вернулась на родину — ее приобрели американец Мэтт Брукс и его супруга Пэм Рорк Леви. Вернуть былую славу своей яхте стало их сумасшедшей идеей. После серьезного ремонта, который длился целый год, «Dorade» вновь начала участвовать в различных регатах на Средиземноморье, в Карибском море и западном побережье США, доказывая, что она по-прежнему конкурентоспособна.

В 2013 году «Dorade» выиграла (по исправленному времени) Transpacific Yacht Race — через 77 лет после своей первой победы в этой гонке. Потом последовала победа в дивизионе IRC в Бермудской гонке 2014 года и целый ряд призовых мест в других соревнованиях, а навигация 2015 года принесла успех в Трансатлантической гонке и гонке «Фастнет», в которых «Dorade» заняла второе место в своем классе.

Важно, что «Dorade» практически не изменилась со времени своей постройки. Ее деревянные мачты по-прежнему окружают кофель-планки с бронзовыми кофель-нагелями, такелаж проходит через деревянные блоки, леера натянуты через бронзовые леерные стойки. Вот разве что у румпеля появился современный удлинитель, да установлены современные навигационные приборы, а так это все та же «Dorade» — яхта, построенная в 1930 году, чтобы побеждать.

Судьбу многих яхт интересно отслеживать: каждая из них нанизывает на жизненную нить бусинки событий своей биографии. У кого-то получается простенькое ожерелье, но у некоторых — сверкающее драгоценное кольцо. 

