

Исчезла без следа?

СЕРГЕЙ ШАМРОВ



На фотографии справа
высота фок-мачты уже увеличена

Старлинг Берджесс — сын известного конструктора Эдуарда Берджесса, чьи проекты парусников, воплощенные в глостерских шхунах, красноречиво говорили о его большом таланте.

Эти суда, в первую очередь предназначенные для работы в суровых условиях, были очень красивы и быстроходны.

Старлинг пошел по стопам отца. Он сотрудничал и дружил со многими известными яхтенными конструкторами Америки, с интересом следил за их работой и сам много и плодотворно трудился. За свою жизнь он спроектировал много хороших судов — от небольших гоночных лодок до яхт J-класса и рыболовных шхун. Одним из самых известных его проектов была шхуна «Nina».

Сегодня большинство исследователей считают, что иол Олина Стефенса «Dogade» с бермудским вооружением надолго задал направление проектирования лодок для океанских гонок в начале XX века. Но, может быть, этот процесс начался несколько ранее, и старт ему дала шхуна «Nina», спущенная на воду в 1928 году? До нее на трассах океанских гонок преобладали более консервативные суда с явно проявляющимися родовыми чертами промысловых шхун. Эту яхту Старлинг Берджесс проектировал по заказу богатого яхтсмена Пола Хаммонда. Сохранив популярное тогда вооружение шхуны, он сделал смелый на тот момент шаг, выбрав для ее грота бермудский парус, или, как его тогда называли, маркони («Nina» была вооружена стаксельной шхуной). Вид у судна получился необычным: грот-мачта стояла почти на миделе, а фок-мачта по сравнению с ней была так коротка, что связывающий их штаг-карнак получался прак-

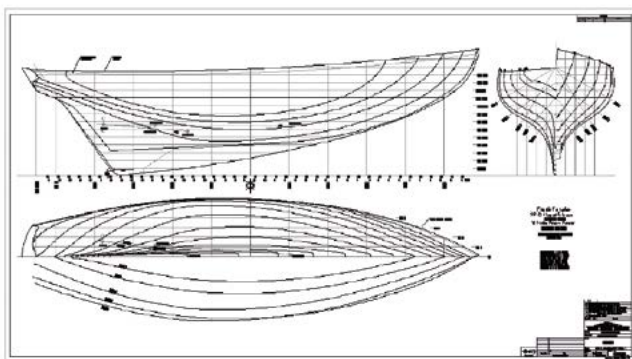


тически продолжением форштага. За это ее в шутку стали называть двухмачтовым куттером. Корпус яхты длиной 59 футов имел ярко выраженный киль, она была уже и сидела в воде глубже традиционных в то время яхт. Необычным для такого судна было и то, что мачты шхуны были полыми.

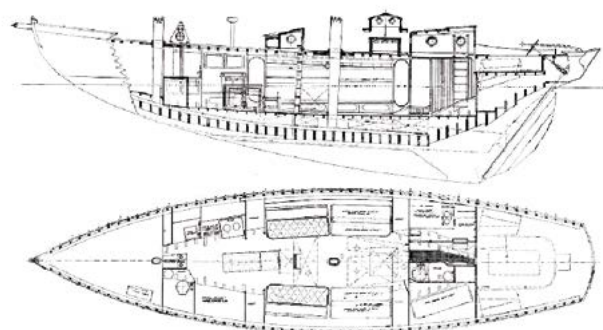
Все с интересом ждали, как проявит себя необычное судно, и «Nina» не подвела, очень скоро продемонстрировав достоинства своей конструкции на гоночных трассах.

В 1928 году, после долгого перерыва, состоялась трансатлантическая гонка из Нью-Йорка в испанский порт Сантандер. В ней приняли участие девять яхт, поделенных на две группы. Вот как описывает финишный рывок шхуны «Nina» участник той гонки, член экипажа яхты «Pinta», занявшей второе место: «Когда мы наконец увидели берег Испании, «Nina» была далеко позади нас, где-то на горизонте. Потом ветер стих и повернул так, что мы были вынуждены идти в лавировку. Наша шхуна с гафельными парусами не могла идти так круто к ветру, как шла «Nina». Сердца наши чуть не лопнули от досады, когда она легко обошла нас, финишировав первой». На этой финишной прямой «Nina» оторвалась от своего ближайшего соперника на 29 часов!

В том же году она была заявлена в Фастнетскую гонку. Ее конструкция казалась столь оригинальной, что вызвала жаркую дискуссию о запрете участия американской шхуны в гонке. И все-таки ее допустили!



NINA, The Jib-headed Schooner that Won the Race to Spain





Условия явно благоприятствовали «американке»: легкие встречные ветра позволили ей выиграть и эту гонку. Она пришла первой, опередив ближайшего соперника на 9 часов. «Nina» стала первой американской яхтой, победившей в Фастнете.

Большую часть отведенного судьбой времени «Nina» принадлежала Декорси Фэйлсу, коммодору Нью-Йоркского яхт-клуба, и была флагманом этого клуба. Высота фок-мачты была увеличена, и два огромных стакселя, которые ставили между мачтами, называли «Монстр» и «Гранд монстр». Фэйлс находился на борту своей шхуны, когда в 1962 году она выиграла Бермудскую гонку. Самая старая яхта и самый старый капитан во всем гоночном флоте показали высокий класс. Яхте к тому времени было уже 34 года, а ее шкиперу — 74.

Шло время. Современные яхты оставили гоночную историю шхуны «Nina» в прошлом. Но она продолжала ходить под американским флагом, совершая дальние, уже крейсерские, плавания, изредка принимая участие в гонках классических яхт. Ее техническое состояние и тщательный уход владельцев позволяли надеяться, что она встретит свой 100-летний юбилей на плаву. Но судьба распорядилась иначе...

Летом 2013 года все крупнейшие информационные агентства мира сообщили о таинственном исчезновении славной шхуны в водах Тихого океана, где-то между Новой Зеландией и Австралией. 29 мая 2013 года «Nina» вышла из новозеландского порта Опуа и направилась в Ньюкасл (Австралия). Ожидался обычный океанский

переход, на который должно было уйти 10–12 дней. На борту было семь человек. Каждый день экипаж яхты выходил на связь по спутниковому телефону и принимал прогноз погоды. Последний раз это случилось 3 июня, когда яхта находилась в 370 милях к западу от Новой Зеландии. В сообщении команды говорилось, что они штормуют и ветер дует со скоростью от 43 до 60 узлов. Правда, позже в печати промелькнула информация, будто экипаж дал о себе знать и 4 июня, и, судя по всему, несмотря на определенные проблемы в виде изорванных парусов, продолжал плавание. Но потом связь

прервалась, яхта пропала.

Через некоторое время спасательной службой Новой Зеландии были предприняты поиски пропавшей яхты, длившиеся с 25 июня по 4 июля. Ничего обнаружить не удалось: ни яхты, ни спасательного плота, жилетов или какого-нибудь мусора, свидетельствующего, что она затонула. Как говорят в этих случаях, шхуна бесследно исчезла.

После прекращения работы спасателей родственники пропавших, не смирившиеся со своей потерей, сами организовали поиски исчезнувшей шхуны. Они добились предоставления им спутниковых снимков высокого разрешения из района поисков, в подробном изучении которых им помогли многие добровольцы. Иногда им казалось, что они напали на след. Но, увы, море пока так и не раскрыло тайну шхуны «Nina» и семи членов ее команды.

«Бесследно исчезла»... Это словосочетание мы отнесем только к случившейся трагедии, ведь шхуна «Nina» оставила яркий след в истории яхтинга. 