



Паруса на Сене

Леонид Городный

Читая биографии известных яхтенных конструкторов, ловлю, бывает, себя на мысли: до чего же эти люди подходят под обывательские представления о национальных характерах! Последовательность и педантичность англичанина Уильяма Файфа, «маленькими шажками», постепенно развивавшего свои проекты, и холодный расчет американца Натаниэля Херрешоффа, умевшего пойти на определенный риск, если это сулило решительное преимущество его яхтам, являются очевидными подтверждениями сложившихся стереотипов. Но если бы среди яхтенных конструкторов был проведен конкурс на звание самого яркого представителя национального характера, бесспорным победителем стал бы Гюстав Кайботт — «легкомысленный француз», современник Файфа и Херрешоффа, за свою короткую, но яркую жизнь успевший прославиться еще и как меценат, художник, гонщик, филателист, садовод, фотограф и даже дизайнер текстиля.

Гюстав Кайботт родился 19 августа 1848 года в Париже, в семье, принадлежавшей к высшим слоям парижского общества. Его отец владел текстильным производством, а кроме того, служил судьей в Сенском трибунале по торговле.

Гюстав получил престижное юридическое образование, соответствующее положению его семьи. Однако будущее юриста его не слишком прельщало. Еще в детстве, когда семья летом проводила много времени в Йере — городе на одноименной реке недалеко от Парижа (не путать с Йером, что на Лазурном Берегу), Гюстав начал заниматься живописью, сделавшейся его первым страстным увлечением.



Почти сразу после получения юридического образования Кайботт стал посещать студию художника Леона Бонна, где изучал живопись, а в 1873 году поступил в школу изящных искусств. В это же время он завел знакомство с несколькими художниками, работавшими вне рамок официальных французских академий, в том числе с Эдгаром Дега и Джузеппе де Ниттисом, и в следующем году посетил первую выставку импрессионистов.

К концу 70-х, после смерти родителей, Гюстав получил солидное состояние, что позволило ему заниматься живописью, не заботясь о продаже своих работ. Он также имел возможность участвовать в финансировании выставок импрессионистов и поддерживать своих коллег и друзей-художников (в том числе Клода Моне, Огюста Ренуара, Камиля Писсарро и др.), покупая их работы, а также (по крайней мере, в случае Моне) оплачивая аренду студии.

Долгое время репутация Кайботта как мецената была значительно выше, чем его репутация живописца. Лишь через 70 лет после его смерти историки искусства начали пересматривать его художественное наследие.

Кайботт писал в стиле импрессионизма. Как и его предшественники Жан-Франсуа Милле и Гюстав Курбе, а также его современник Дега, Кайботт хотел писать реальность такой, какая она есть и как он ее видит, надеясь уменьшить присущую живописи драматичность. Он также разделял приверженность импрессионистов в передаче реальности. Наиболее известными его работами стали полотна, посвященные Парижу, однако Кайботт также изображал много семейных сцен, интерьеров и пейзажей в Йере, среди которых особое место занимали сюжеты, связанные с водой.

Но уже во второй половине 80-х годов Кайботт охладил к живописи, перестал писать крупные полотна и все реже общался с друзьями-художниками, а главным его увлечением стали яхты.

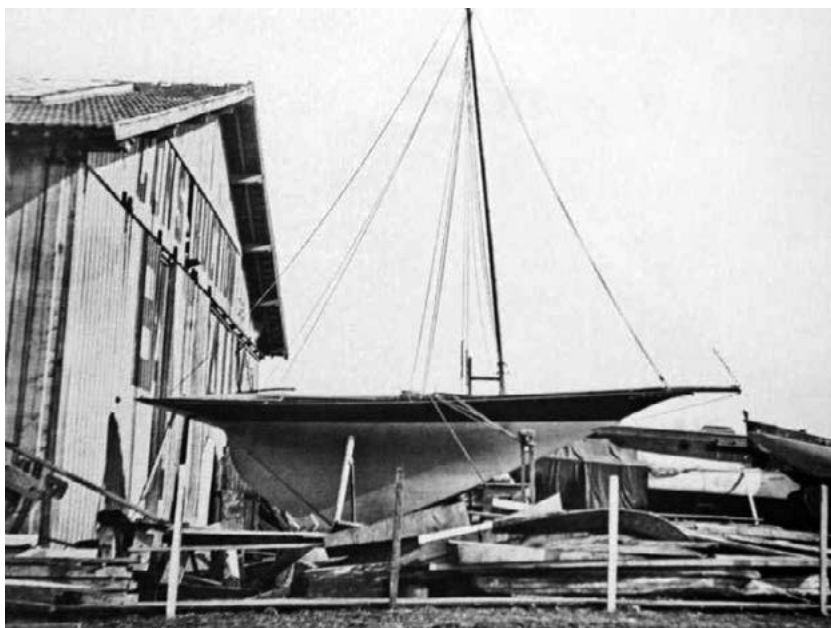


Страсть к яхтам возникла у Гюстава еще в юности, во время отдыха в Йере, в краю парусных и гребных лодок. Это увлечение нашло отражение во многих его художественных работах, но не ограничилось только изобразительным искусством.

В 1876 году он вместе с братом Марсиалем стал членом Парижского парусного кружка (Cercle de la voile de Paris, CVP) в Пети-Женвилье, недалеко от Аржантёя, а в 1878 году купил свою первую яхту «Iris», на которой в течение следующего сезона успешно выступал на соревнованиях.



Яхта класса 30 м² «Roastbeef» — одно из ярких творений Кайботта



Яхту «Dahud» Кайботт считал своим шедевром



В 1879 году Кайботт приобрел яхту «Larin», а в 1880 году — «Ines» и «Condor», построенные лучшей верфью в Аржантёе — компанией Texier fils, и в этом же году стал вице-президентом Парижского парусного кружка.

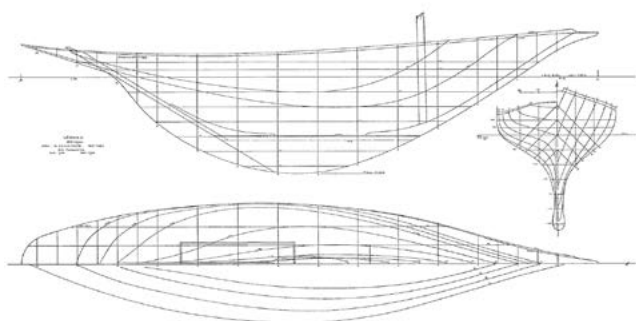
В 1881 году братья Кайботт купили дом в Пети-Женвилье, а в следующем году Гюстав, желая улучшить свои достижения в парусных гонках, и сам взялся за конструирование, выполняя свой первый проект — яхту «Jack», за которой в 1883 году следует «Cul-blanc», а в 1885 году «d'Argenteuil» и «La Pioche».

В своих любительски несдержанных, но в то же время прогрессивных проектах Кайботт экспериментировал со многими инновациями того времени: с широкими корпусами американского типа и с очень узкими — английской школы. Его эксперименты также распространялись и на парусное вооружение. Для своей

яхты «Condor» он сделал огромный и очень дорогой спинакер из искусственного шелка. При этом на парусе были изображены треугольная голова кошки и название судна, начертанное двумя отдельными слогами, что, конечно, не имело никакого отношения к андскому грифу, а было типичной непристойной шуткой в духе яхтсменов.



В 1886 году по проекту, разработанному совместно Кайботтом и Шевру, был построен тендер «Mouquette», ставший первым судном, сошедшим со ступеней верфи Лусе, основанной под патронажем Кайботта в Пети-Женвилье судостроителем Фердинандом Люсом и конструктором Морисом Шевру. В дальнейшем все суда, спроектированные Кайботтом, строились там. С 1887 года Кайботт уже постоянно прожил в Пети-Женвилье и ходил на яхте «Thomas», одерживающей победу за победой на регатах в бассейне



*Чертежи яхты «Lezard»
и реплика этой яхты в гонке*

Аржантёя, а также в Гавре и Трувиле. В том же году он спроектировал «Arriet», послужившую прототипом для нового класса — 30 м² CVP, официально учрежденного в 1889 году.

В этом классе Кайботт спроектировал несколько яхт, в том числе для себя. Он построил «Agico» (1891 г.), на которой впервые в Европе установил бермудское парусное вооружение, и «Roastbeef» (1892 г.), одну из лучших своих яхт, изображенную на нескольких картинах. «Roastbeef» также получила необычное для «гонщика» парусное вооружение: на нем стоит рейковый грот. Дело в том, что в правилах класса существовал пробел, которым и воспользовался конструктор: площадь грота считалась до мачты. Несколько «неучтенных» квадратных метров паруса давали определенные преимущества, что подтверждают многочисленные победы в гонках, одержанные на этой яхте.

В 1893 году Кайботт спроектировал яхту «Dahud», которую считал своим шедевром, и «Mignon», достроенную в 1894-м, уже после смерти своего создателя. Под управлением Кайботта «Dahud» участвовала в четырнадцати гонках и в одиннадцати из них одержала победу. Всего за свою жизнь Кайботт владел 32 яхтами, 22 спроектировал, а 14 гоночных судов принесли владельцу более ста наград. Некоторые из них успешно выступали в гонках и в начале XX века.

К сожалению, до нашего времени ни одной яхты Кайботта не сохранилось. Однако изящные, спроектированные художником, они не могли оставить равнодушными любителей паруса, и в 1994–96 гг. французские энтузиасты по проектам Кайботта создали две реплики яхт класса 30 м²: «Lezard» и «Roastbeef», — которые и сегодня активно участвуют в гонках классических яхт, сохраняя память о талантливом французском конструкторе и яхтсмене.

