



Самая большая защитница

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

ФОТОГРАФИИ: LIBRARY OF CONGRESS (USA)

История соревнований на Кубок «Америки» по-прежнему интересует многих.

Эти парусные гонки всегда привлекали внимание новыми проектами, техническими новинками, острой спортивной борьбой, скандалами и соперничеством талантливых конструкторов.

Критики конструкции современных яхт-участниц борьбы за этот почетный трофей справедливо отмечают, что из прекрасных мореходных парусных судов они со временем превратились в гоночные снаряды столь тонкой организации, что для проведения соревнований стало сложно дожидаться приемлемых погодных условий: то ветер слишком силен, то волна очень высока. Но, как ни удивительно, начало этим проблемам было положено очень давно, и свидетельством тому — мой рассказ об истории американской яхты «Reliance».

Глядя на фотографии этой яхты, дивишься, как же она красива. А ведь ее современники так не считали. В чем же тут дело?

Яхта «Reliance» («Доверие») была построена в Америке в 1903 году. После двух регат (1899 и 1901 гг.) закончился длительный бойкот, устроенный американцам английскими яхтсменами, несогласными с правилами проведения соревнований. Его нарушил сэр Томас Дж. Липтон. Именно он в обоих случаях выставлял яхту-претендента. Ирландец по происхождению, он всем своим судам, построенным для участия в этих гонках, давал имя «Shamrock» («Трилистник»). После двух неудачных попыток упрямый ирландец в 1902 году вновь бросил американцам вызов. Конструктором его лодок был известный судостроитель Уильям Файф, и это имя хорошо знали по обе стороны Атлантики. Яхты Файфа были красивы и мореходны. На них смело можно было отправляться в дальние плавания, а стало быть и добраться до места соревнований — к берегам Америки.

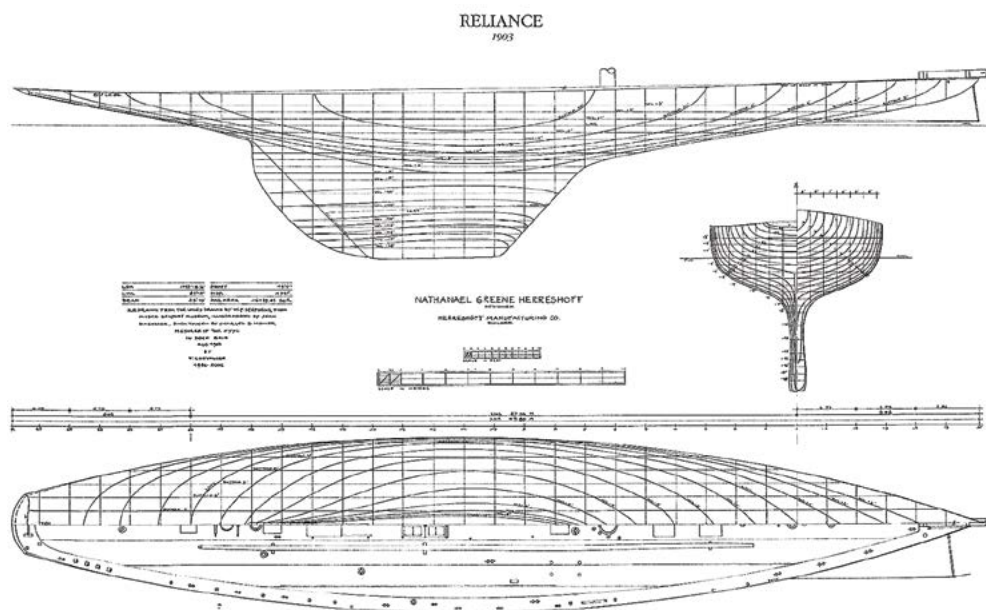
Американцы же строили для этих гонок яхты максимально облегченной конструкции и во многом благодаря этому побеждали. Но Файф являлся серьезным противником: он постоянно совершенствовал свои модели с учетом специфики гонок. К слову сказать, новая яхта «Shamrock III», подготовленная к очередной регате, отправилась к берегам США на буксире. Она тоже была в достаточной степени облегчена.

О яхте-защитнице Кубка в предыдущих гонках в США пеклись два соперничающих синдиката: нью-

йоркский и бостонский. Бостонские яхтсмены для гонок 1901 г. выставили «Independence», которая считалась самой быстрой гоночной лодкой среди соискателей. Но, увы, ее конструкция оказалась настолько слабой и хрупкой, что на дистанции ее обошла старая «Columbia», которая прежде уже защищала Кубок и победила в гонках 1899 г. Выиграла она и в 1901 г., но выпускать заслуженную яхту в роли защитницы в третий раз ньюйоркцы не решились, и конструктору Натаниэлю Херрешоффу был заказан новый проект.

Для яхт, участвующих в гонках на Кубок «Америки», тогда применяли гоночную формулу, родившуюся в стенах одного из нью-йоркских яхт-клубов; она и вошла в историю под именем Seawanhaka Rule (названа по месту, где создавалась). Длина яхт по ватерлинии ограничивалась 90 футами (27,4 м). Это были очень большие одномачтовые суда, несущие парусное вооружение шлюп или тендер. Их гоночные экипажи насчитывали несколько десятков человек.

Практически все конструкторы, работающие над проектами новых яхт для Кубка «Америки», так или иначе пытались найти лазейки в действующей гоночной формуле, чтобы уже на чертежной доске обойти своих соперников. Талантливый Херрешофф особенно преуспел в этом деле, и его новая яхта «Reliance» стала логическим завершением подобных ухищрений. Да, длина по ватерлинии у нее не была превышена: на ровном киле она составила 89 футов и 8 дюймов (27,32 м). Но свесы! Таких длинных свесов мир еще не видел! Длина корпуса этой лодки по палубе



равнялась почти 144 футам (43,77 м), носового свеса — 28 футов (8,53 м), кормового — 26 футов (7,92 м). Более 16 метров просто нависало над водой! Расчет конструктора был прост: как только яхта получала крен, длина ее ватерлинии заметно увеличивалась, а то, что «длина бежит», моряки и судостроители знали очень хорошо. Обводы корпуса тоже были особенными. Современники сравнивали их с обводами плоскодонных скоу, настолько они отличались от привычных линий «классических» обводов яхт. Четко очерченный плавник с литым свинцовым фальшкилем весом 100 т обеспечивал узкой яхте (ширина на миделе 7,82 м) необходимую остойчивость. Осадка яхты равнялась 20 футам (6 м), водоизмещение 189 т.

А сама конструкция корпуса! Ошибочно думать, что для строительства этих, по сути, экстремальных яхт использовались традиционные для того времени, проверенные материалы. Нет, они были самыми инновационными, экзотическими и дорогими: полированная бронза (обшивка), никелевая сталь (набор корпуса), алюминий (палуба, надстройки). И весь этот «компот» окунался в соленую морскую воду! Набор корпуса в большей степени напоминал набор дирижабля или самолета. Толщина обшивки из бронзовых пластин была всего 4,76 мм. Экономия веса заставляла тщательно продумывать конструкцию набора: не дай бог яхта начнет разваливаться на дистанции подобно «Independence» в 1901 г.!

Площадь парусов новой яхты тоже была экстремальной. Их нижние шкаторины простирались на 61 метр — от нока

бушприта до нока гика. Топ рейка топселя взметнулся на высоту 53 м от уровня воды. Всего на своей высокой стальной мачте яхта могла нести 1500 кв. м парусов. «Reliance» сильно кренилась даже при небольшом ветре, но при 6 м/с мчалась со скоростью 15–17 узлов. Чтобы управиться со всем этим хозяйством на гоночной дистанции, на яхте работал экипаж, насчитывающий 65 человек.

«Уродливый переросток, — так образно охарактеризовал эту яхту Томас Ф. Дей, редактор очень популярного в то время американского яхтенного журнала «Руль», — но это великолепная задумка, столь же великолепно исполненная. Нельзя не восхищаться мужеством Херрешоффа, сделавшего этот шаг!»

Три гонки подряд «Reliance» выиграла у «Shamrock III», позволив американцам в очередной раз отстоять почетный трофей. И хотя, по свидетельству очевидцев, сэр Томас Липтон не был сильно расстроен проигрышем своей яхты, рассказывают, что после поражения он произнес: «Мне говорят, что у меня очень красивая лодка. Но я хочу лодку, которая позволит мне отбить Кубок. Дайте мне некрасивую, самую уродливую из всех созданных, лишь бы она была такой быстрой, как «Reliance»!».

Один из тогдашних авторитетов писал: «Настало время остановиться, ужасно, когда яхты длиной 135 футов не могут выйти в море при ветре в 12 узлов без опасности потерять мачту». И эта точка зрения нашла всестороннюю поддержку, благодаря чему со временем на свет появились яхты J-класса, о которых мне тоже очень хочется рассказать.

