

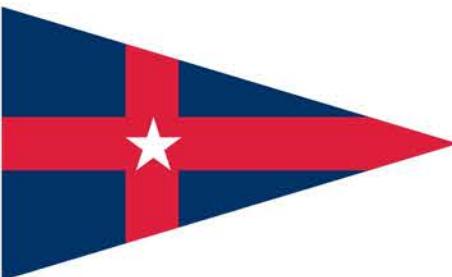


# Прекрасные «Нью-Йоркеры»

Сергей Афонин

Фотографии Library of Congress (США)

Жителей Санкт-Петербурга зовут петербуржцами, жителей Москвы — москвичами. Обитателей Нью-Йорка по правилам русского языка именуют ньюйоркцами, а по-английски это звучит как «ниью-йоркер». Мой рассказ пойдет о прекрасных классических яхтах-монастырях, рожденных в этом городе. Их часто так и называют — «Нью-Йоркеры».



Вымпел Нью-Йоркского яхт-клуба

**C**реди старых проектов яхт, тех, что мы называем классическими, есть такие, которые постоянно на слуху, а есть совершенно забытые или неизвестные широкой яхтенной публике.

Пять монотипов, объединенных общим названием, были практически неизвестны в нашей стране. Они родились в начале XX в. в заокеанской дали — на атлантическом побережье Америки. Многие яхты живы до сих пор и вызывают неподдельный восторг любителей и профессионалов. Еще бы, ведь их конструировал сам Натаниэль Грин Херрессофф!

Нью-Йоркский яхт-клуб, самый крупный и влиятельный в США, долгое время задавал яхтную моду во всем мире. Его членами были богатейшие люди страны, и практически каждый из них хотел иметь не только самую красивую, но и самую быстроходную яхту. Талантливые яхтенные конструкторы без устали трудились, получая очередной заказ. Еще до старта начиналось настоящее соревнование амбиций заказчиков и толщины кошельков. Яхты становились все больше и больше, стоимость их постройки, эксплуатации и содержания росла. Между тем интерес к парусному спорту проявляли люди разных сословий. Ряды яхтсменовширились, и это не могло не отразиться на самом составе яхтенного флота. Во многих местах стали строить небольшие и недорогие яхты для гонок.

Эволюция парусного спорта привела к тому, что повсюду начали появляться монотипы. Идея создавать такие яхты принадлежала Томасу Мидлтону из ирландского

яхт-клуба Shankill Corinthian Club. В 1887 г. он предложил простую конструкцию массовой яхты Water Wag, которую затем с успехом использовали яхтсмены Ирландии, Великобритании, Индии и ряда стран Южной Америки. Сторонники этого направления считали, что именно гонки на одинаковых яхтах позволят остановить битву конструкторов и кошельков, предоставив всем яхтсменам равные возможности и сделав более интересной и демократичной борьбу на дистанции.

Это веяние не обошло стороной и богатейший Нью-Йоркский яхт-клуб (NYYC). Здесь тоже в конце XIX в. предпринимали попытки создать флот монотипов.Правда, в нем виделись дорогие и крупные по размерам яхты. В 1899 г. в яхт-клубе инициировали постройку сразу четырех яхт по одному проекту. Класс монотипов называли New York 70 (NY70). Цифра в названии указывала на длину по ватерлинии в футах при половинной загрузке, что в дальнейшем стало традицией в названиях других монотипов Нью-Йоркского яхт-клуба. Наверное, это были самые большие деревянные монотипы в истории парусного спорта. При водоизмещении 52 т яхта несла 645 кв. м парусов!

Скоро стало понятно, что большим этому флоту быть не суждено. Дорогая в строительстве и эксплуатации яхта к тому же требовала очень большого экипажа. Ее могли позволить себе только состоятельные люди. Тогда приняли решение сделать нью-йоркский монотип значительно дешевле, уменьшив его размеры. На этот раз длина яхты по ватерлинии должна была составлять 30 футов. Проект вновь заказали Херрессоффу.

Члены NYYC предъявили следующие требования: «Хорошее мореходное судно, лишенное каких-либо необычных особенностей, около 30 футов ватерлинии, с короткими свесами, умеренной шириной и осадкой, рубкой, простым парусным вооружением и площадью парусов около 1000 квадратных футов».

Скоро появился проект деревянной яхты с прочным дубовым набором. Ее борта обшивались древесиной сосны, палуба, которую украшала краснодеревая рубка, была

## New York 70

Длина наибольшая 32,30 м  
Длина по ватерлинии 21,30 м  
Ширина 5,90 м  
Осадка 4,30 м  
Водоизмещение 52 т  
Площадь парусов 645 кв. м  
Конструктор Н. Херрессофф  
Верфь Herreshoff Manufacturing Company, Bristol



58

покрыта равендуком, фальшкиль отливался из свинца. Яхта имела вооружение гафельный шлюп. Характерной чертой было остекление рубки: целая цепочка прямоугольных иллюминаторов шла по ее боковым стенкам. Помню, в Ленинграде в конце 70-х гг. встречались яхты с таким архитектурным решением. Многие яхтсмены пренебрежительно называли их трамваями...

Серию из 18 лодок построили с впечатляющей скоростью. Первая яхта «Alera» сошла со стапеля через 35 дней после закладки и была спущена на воду 3 января 1905 г., каждая последующая — с интервалом в неделю. Все лодки были готовы к отправке заказчику в середине апреля 1905 г. Компания Herreshoff Manufacturing строила одновременно три корпуса с использованием шаблонов. Цена одной яхты составляла 4200 долларов.

Проект NY30 оказался очень удачным. Этот «Нью-йоркер» сразу полюбился яхтсменам за прекрасные ходовые и мореходные качества. Яхта была хороша как на коротких дистанциях, так и на протяженных этапах прибрежных гонок. Класс NY30 стал одним из самых любимых и конкурентоспособных в США. На этих лодках ходили лучшие рулевые страны, победа среди 30-х в начале XX в. была значимым событием в спортивной карьере. NY30 стал первой успешной попыткой Нью-Йоркского яхт-клуба сделать свой монотип.

В 1906 г. была предпринята новая попытка создания класса крупных монотипов. Этого настоятельно требовал статус членов Нью-Йоркского яхт-клуба. Класс получил название NY57. Но этот проект не выз-

#### New York 30

Длина наибольшая 13,30 м

Длина по ватерлинии 9,10 м

Ширина 2,70 м

Осадка 1,90 м

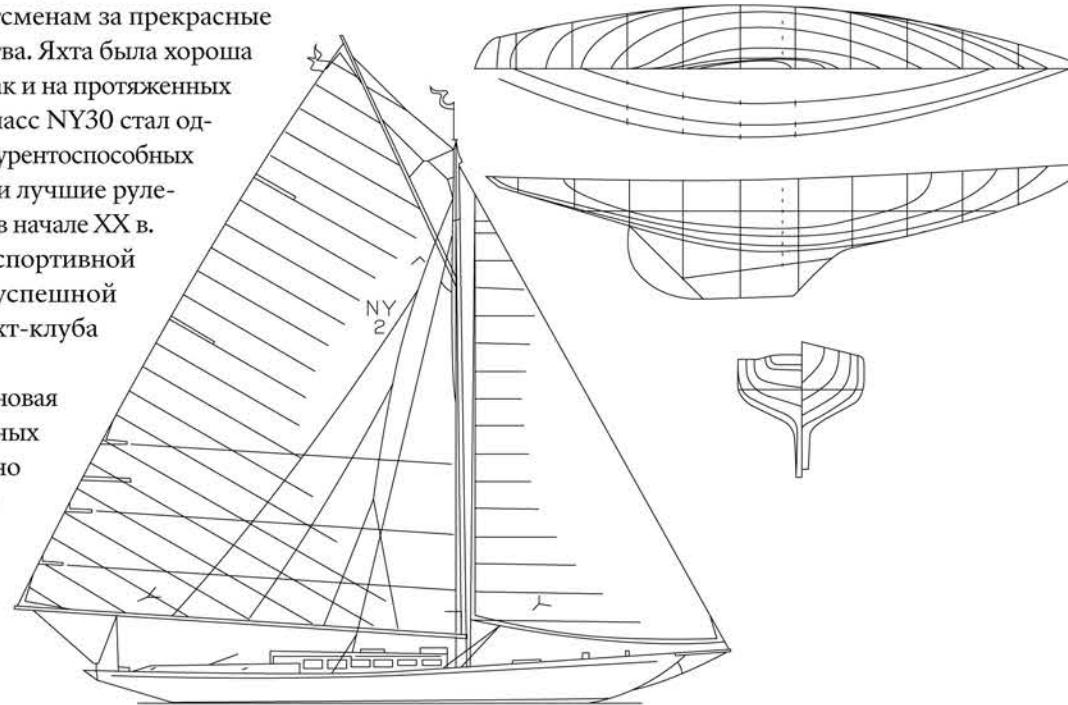
Водоизмещение 8 т

Площадь парусов 98 кв. м

Конструктор Н. Херрессофф

Верфь Herreshoff Manufacturing Company, Bristol

вал большого интереса: деревянные яхты такой длины не только были очень дороги, но и требовали постоянных — и немалых — денежных вложений. По проекту NY57 в период с 1906 по 1908 г. построили всего три яхты.



59

Следующим шагом нью-йоркских яхтсменов стало появление NY50. 25 мая 1913 г. на треугольную дистанцию, выставленную у Лонг-Айленда, вышли семь прекрасных и совершенно одинаковых яхт. Это было лучшая попытка организовать представительный флот именно крупных монотипов. Всего за год по проекту NY50 построили 9 яхт. Мореходные гафельные тендера могли противостоять самой тяжелой погоде. Внутри каждой

#### New York 57

Длина наибольшая 26,00 м

Длина по ватерлинии 19,10 м

Ширина 5,00 м

Осадка 3,30 м

Водоизмещение 54 т

Площадь парусов 466 кв. м

Конструктор Н. Херрессофф

Верфь Herreshoff Manufacturing Company, Bristol



из них были удобные каюты, что в принципе позволяло использовать яхты в крейсерских плаваниях. Но опять класс не пополнился ни одной новой лодкой.

Последней попыткой Нью-Йоркского яхт-клуба сделать «большой» монотип стало строительство гафельного шлюпа NY40. Первая яхта этого проекта сошла на воду в 1916 г. Интересно, что, в отличие от других «Нью-йоркеров», NY40 строились на протяжении 10 лет, до 1926 г.

#### New York 50

Длина наибольшая 22,00 м

Длина по ватерлинии 15,20 м

Ширина 4,40 м

Осадка 3,00 м

Водоизмещение 33,6 т

Площадь парусов 331 кв. м

Конструктор Н. Херрессофф

Верфь Herreshoff Manufacturing Company, Bristol



(всего 14 яхт). Возможно, их популярности способствовало то обстоятельство, что Херрессофф (а это снова был его проект) сразу задумал их как крейсерско-гоночные. Несмотря на уменьшение длины до 18 м, лодка имела практически ту же ширину, что и NY50, и очень высокий (для того времени) борт для обеспечения комфортной высоты помещений. Некоторые специалисты из-за этого считали ее «несколько кургузой». Но проект оказался очень удачным. Скоро яхты, построенные по нему, стали называть «боевыми сороковыми». Бытовало мнение, будто они настолько мореходны, что на них никогда не берут рифов.

Однако к концу 20-х гг. гонки в этих двух классах сошли на нет. Растиущая популярность класса «Звездный» и международных метровых классов значительно снизила

#### New York 40

Длина наибольшая 19,80 м

Длина по ватерлинии 12,30 м

Ширина 4,30 м

Осадка 2,40 м

Водоизмещение 23 т

Площадь парусов 195 кв. м

Конструктор Н. Херрессофф

Верфь Herreshoff Manufacturing Company, Bristol

интерес к старым большим лодкам. 1926 г. стал последним гоночным сезоном для класса 50-х «Нью-йоркеров», а после 1927 г. прекратились и классные соревнования 40-х.

Со временем большую часть 50-х перевооружили как двухмачтовые суда: попытки заменить гафельный

грот на бермудский парус большого удлинения привели к значительному уменьшению их остойчивости из-за высокого расположения центра парусности. А вот на 40-х такие изменения оказались вполне успешными, но не привели к заметному улучшению ходовых качеств.

До наших дней сохранилось несколько яхт классов NY30, -40 и -50. Они постоянно участвуют в регатах классических яхт, совершают прогулки и крейсерские плавания. Часть из них восстановлена с сохранением всех деталей, характерных для времени их создания.

И все-таки увидеть «Нью-йоркер» под парусами доводится не часто. Если повезет, зрелище запомнится надолго.

