



Между войной и миром

АНТОН КОВАЛЕВ, ФОТОГРАФИИ BUREAU OF NAVAL, WESTERLY OWNERS ASSOCIATION

*Рожденным в начале XX века довелось пережить многое.
Детство их прошло в тени страшной войны, охватившей своим безумием весь мир.
А когда она закончилась, надежда на то, что люди получили урок на долгие годы,
разбилась о реалии времени: следом за ней пришла новая война. Счастливым был тот,
кто, преодолев страшные испытания, смог вернуться к мирной жизни.*

Денис Артур Райнер родился в 1908 году в Англии. Мальчишеские фантазии были целиком и полностью связаны с морем и военным флотом. Он видел себя славным моряком, командующим грозным боевым кораблем и изобретавшим средства борьбы с врагами отечества.

«Погружаясь в глубины памяти, можно попытаться проследить истоки, но чем дальше вы будете двигаться, тем тоньше станет нить воспоминаний, пока не оборвется совсем. Когда я пытаюсь заняться этим сам, воспоминания теряются в самом раннем возрасте, когда я, восьмилетний малец, всерьез решил топить вражеские подводные лодки. Это было во время Первой мировой войны. Я старательно рисовал машину, которая должна была уничтожить врага, за что нередко бывал бит родителями, поскольку для

своего художественного творчества использовал учебник геометрии...

Адская машина, из-за которой я столько страдал в детстве, представляла собой всего лишь бутылку с бензином, которую таинственный незнакомец, закутанный в плащ и сжимающий в руке кинжал, опускал в карман командира вражеской подводной лодки. Когда не ведающий об опасности враг подносил к карману зажженную трубку, лодка взрывалась», — вспоминал Райнер.

Его отец был увлеченным яхтсменом, поэтому морскую науку Денис начал постигать довольно рано. Правда, его интерес к плаванию под парусами достаточно скоро стал отличаться от отцовского. Если тот был азартным гонщиком и постоянно участвовал в регатах на яхтах 6- и 10-метрового

класса, то его сына все больше привлекали путешествия под парусом.

Поступлению Райнера на службу в военно-морской флот, которым он так грезил, неожиданно воспрепятствовало обнаруженное у него плоскостопие. Но в Великобритании был Королевский военно-морской добровольческий резерв (КВДР), куда он и решил поступить, чтобы исполнить свою мечту. Попасты в КВДР было очень сложно: желающих оказалось намного больше, чем вакансий. Но 17-летний Райнер, проявив упорство, в 1925 году стал корабельным гардемаринном.

Свои первые крейсерские плавания Райнер совершал на небольшой открытой парусной лодке, все дальше уходя на ней от родного причала. По мере накопления опыта менялись и яхты, и вскоре Райнер почувствовал желание самостоятельно разработать конструкцию парусного крейсера. В 1936 году по его проекту на небольшой верфи в Рок Ферри началось строительство яхты «Robinetta», которая была спущена на воду в мае 1937 года. Это был небольшой гафельный тендер с бушпритом, просторной каютой и широкой рубкой, перекрывающей центральную часть палубы от борта до борта. Плавания на этой яхте в сложных водах Шотландии, где красота пейзажей никого не могла оставить равнодушным, а море и погода требовали постоянного внимания, помогали оттачивать мастерство навигатора и моряка. Райнер вел подробные записи в судовом журнале — он оказался не только хорошим наблюдателем, но и че-



ловеком, который может связно и интересно описать свои наблюдения и переживания.

Есть общепринятое мнение, что в период между мировыми войнами в составе КВДР было много яхтсменов. Но это не так: оба занятия требовали свободного времени, и совмещать их было трудно. Райнеру это удавалось, но с большим трудом. В 1939 году благодаря выслуге лет и успешно сданным экзаменам он получил звание лейтенант-командера. Только перед самой войной Адмиралтейство поспешило охватить вниманием яхтсменов, создав дополнительный резерв. Именно этот призыв дал флоту во время мобилизации 40 квалифицированных офицеров и 1600 матросов.

Удовольствия крейсерских плаваний под парусом скоро пришлось отложить на неопределенный срок — за четверо суток до начала войны Райнер получил приказ явиться на только что устроенную базу «Спарроу Нест» в Лоустофте в качестве командира подразделения траулеров, переоборудованных в противолодочные корабли.

Первым кораблем Райнера стал огромный 900-тонный арктический траулер «Лох-Тулла». Он стал флагманом группы из пяти бывших рыболовных судов, которым предстояло охранять прибрежные воды от немецких подлодок.

«С октября 1939-го до января 1940 года силами пяти кораблей я обеспечивал патрулирование района, где впоследствии использовалось уже пятнадцать судов. Из первых ста дней в Скапа-Флоу девяносто шесть я провел в море. Только четыре ночи мы стояли на якоре и ничего не делали. Все остальное время Ланг (капитан корабля. — Прим. ред.) и я сменяли друг друга на вахте: четыре часа он, четыре часа я...

Мы ни разу не пропустили патрулирование. Не знаю, как люди выдерживали такой ритм. Вероятно, из-за свойственной морякам необычно высокой, пожалуй, даже фанатичной преданности долгу», — вспоминал Райнер.

Новое назначение привело его на капитанский мостик корвета «Вербена», только что спущенного на воду. Небольшой противолодочный корабль использовали для охраны конвоев на дальних океанских переходах, и он вошел в так называемый флот Западных подходов. Эскортирование кон-



воев торговых судов в Атлантике было нелегким делом. На кораблях тогда еще отсутствовали радары, и немецкие подводные лодки, невидимые в ночи, часто атаковали суда из надводного положения. Их «волчьи стаи» были раскиданы по всему океану. Добавьте к этому штормы, туманы...

Однажды привычные маршруты были изменены — «Вербена» была назначена на эскортирование конвоя, идущего в Южную Африку. На подходе к порту Фритаун на корвете закончилось топливо, и Райнер был готов продолжать движение под парусами: «Мы провели увлекательное и весьма продуктивное утро, оснащая корвет для плавания под парусами. Шлюпбалки, каждая длиной 14 футов, стали двумя реями и были закреплены на высоте трех четвертей мачты. Оборудованные тросами, вантами и подъемниками, они находились под прямым углом к мачте. Их можно было приспособить в любое нужное положение. На рее с наветренной стороны мы приготовились установить тент с квартердека, а с подветренной стороны — тент с мостика. Навесу с бака, имевшего треугольную форму, предназначалась роль кливера». К счастью, корвет дотянул до порта на остатках топлива.



Потом судьба забросила моряка в Кейптаун, а чуть погодя и еще дальше на восток — на остров Маврикий. В войну вступила Япония, и англичане готовили эвакуацию солдат из Сингапура. Но город пал, и корвет Райнера был отправлен на Цейлон, где эскортировал конвой вокруг южной оконечности острова в Коломбо, а оттуда в Бомбей.

Там, в Бомбее, «Вербена» была поставлена в качестве противоздушного корабля и надолго замерла на якоре у отеля «Тадж-Махал». Райнера отозвали в Великобританию, где к своему удивлению он получил новое назначение на эсминец «Шикари». «Я не верил своему счастью. Ведь я стал первым в истории военно-морского флота офицером КВДР, назначенным командовать эсминцем». Мало того, скоро в его подчинении было уже несколько эсминцев, направленных на спецоперацию.

В октябре 1943 года Райнер получил новое назначение, теперь под его командованием был эсминец «Уорвик» — старый, времен Первой мировой, но очень красивый корабль.

Райнер даже в военное время не был равнодушен к красоте и уюту: «Я считал, что война не должна мешать людям украшать свой быт, поэтому в моей каюте всегда стояли живые цветы в больших красивых вазах. Я очень гордился обстановкой своей каюты, и даже после того как все мои вещи погибли вместе с кораблем, не сожалел, что взял их с собой... Я давно понял, что если стараюсь сделать из своей каюты настоящий дом, команда понимает, что я считаю корабль своим домом».

Январь 1944 года запомнился Райнеру самой ненастной погодой за всю войну. Из-за непрекращающегося шторма с формированием очередного конвоя возникли



огромные трудности. Расставить суда по местам не было возможности — все лежали в дрейфе. С трудом конвой начал движение, за первые 24 часа он преодолел 80 миль, на вторые сутки — 52 мили, на третьи — меньше сорока. Шторм только усиливался. Один из эсминцев потерял мачту и ушел в Исландию на ремонт. Десять торговых судов вернулись в Англию с различными повреждениями надстроек, а 15 судов были рассеяны где-то по океану. Конвой уменьшился с 50 до 25 судов, его раскидало на огромной территории.

«Волны заливали “Уорвик”, по верхней палубе перекачивалась холодная зеленая вода глубиной 2–3 фута... При очень малой скорости, на которой передвигался конвой, мой корабль был плохо управляем. Мне следовало идти быстрее, а значит, делать широкий зигзаг, чтобы не обогнать конвой. Поэтому мы постоянно меняли курс и шли под углом к высоченным волнам, вместо того чтобы идти прямо на них, обеспечив себе тем самым хотя бы минимальные удобства. Вскоре с верхней палубы смыло за борт моторный катер вместе со шлюпбалкой, а через полчаса за ними последовал вельбот...»

После рассвета из машинного отделения позвонил старший механик и сообщил, что мы, должно быть, потеряли что-то сверху — слишком много воды поступает через дыры в палубе прямо над ним. Я отошел к кормовому концу мостика и осмотрел палубу — на первый взгляд там было все в порядке. Я попросил осмотреть ее старшего помощника. Вскоре его фигура скрылась из вида за помещением гидролокатора. Через несколько минут он появился снова — старпом был явно взволнован. Стараясь перекричать ветер, он заорал:

– Трехдвоймовка сгинула вместе с платформой!

И так бывает: трехдвоймовое орудие свалилось за борт вместе с платформой, на которой было установлено, при этом даже не погнув поручней, чтобы показать, где именно это произошло.

Гигантские волны проходили под нами, и корпус изгибался так сильно, что рулевые тяги между рулевой рубкой и рулевым механизмом постоянно застревали. Прочные водонепроницаемые переборки, расположенные между машинным и котельным отделениями, трещали и лопались, как жестянки с печеньем. Грохот был слышен даже на верхней палубе. После ужина я долго стоял на мостике, вглядываясь в даль. Море, казалось, совершенно обезумело...»

В конце февраля 1944 года «Уорвик» был торпедирован немецкой подводной лодкой.

«Неожиданно небо вспыхнуло, а корабль сильно встряхнуло. Затем пламя исчезло, и, насколько я мог судить, все вокруг осталось до странности таким же, каким было до непонятного явления. Взглянув вперед, я увидел что-то большое, плавающее на воде, похожее на гигантского металлического кита. Пока я в недоумении разглядывал странный предмет, он закачался и немного повернулся — на нем был написан наш номер! Я остолбенел. Такого просто не могло быть. Выйдя из ступора, я подбежал к кормовой стороне мостика и посмотрел вниз. Корабль закан-

чивался сразу за машинным отделением. Дальше ничего не было. То, что я видел впереди, было кормой нашего собственного корабля!»

Оставшихся в живых членов экипажа эсминца подобрали из воды английские рыбаки. Среди спасенных был и Райнер, которого очень скоро назначили командиром эсминца «Горец». Это был мощный современный корабль, построенный в 1940 году.

Потом, будучи старшим офицером 30-й эскадронной группы, он командовал «Пивенси-Касл», и это был его последний боевой корабль, каждый из которых запомнился командиру, ведь все они обладали своим неповторимым характером. И Райнер считал, что этот характер — женский:

«“Лох-Гулла”, к примеру, была старательной нянькой, водившей меня на чудесные прогулки вокруг островов и всегда возвращавшей домой к вечернему чаю. “Вербена” была очень занятой домохозяйкой. “Шикари” — слегка беспутной аристократкой, о которой моя мама бы сказала: “Очень симпатичная девушка, но немного ненадежная, я всегда это говорила”. “Уорвик” был вдовствующей леди, никогда не забывавшей, что она когда-то тоже была юной девушкой. А “Горец” был моей возлюбленной. Последним был “Пивенси-Касл”. Бедняжка! Это была девушка, успешно закончившая университет, синий чулок, изучившая тьму разных наук, но так и не научившаяся жить».

После войны Райнер вернулся к мирной жизни. Он переехал вместе с семьей на ферму в Гемпшире, потом переехал в Беркшир, где посвятил свои дни сельскому хозяйству и писательскому труду. В 1955 году вышла его книга «Битва за Атлантику. Эскорты кораблей британских ВМС. 1939–1945». Кстати, она переведена на русский язык.

В конце 1950-х годов владелец небольшого завода по производству фанеры предложил Райнеру разработать проект маленькой крейсерской яхты. В результате их сотрудничества появилась Beacon Boat Company, где стали изготавливать фанерные шлюпы Westcoaster Zephyros.

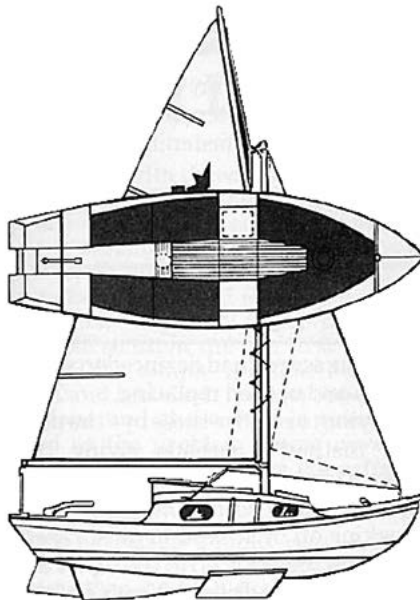
О своем интересе именно к небольшим по размерам яхтам Райнер писал: «Дальнее плавание на крошечном паруснике — захватывающее дело. Именно поэтому я стараюсь создать наибольший комфорт при наименьших размерах.



К тому же маленькая яхта дешевле большой».

Яхты Westcoaster понравились многим людям — это были доступные лодки с достаточным местом внутри каюты, где хватало высоты над головой даже рослым сидящим мужчинам. Райнер использовал в этом проекте проверенную уже на своей «Robinetta» широкую, от борта до борта, надстройку. Для новой лодки конструктор предпочел гафельный грот, дающий многие преимущества для небольшой яхты: невысокую мачту, низкий центр парусности, простоту перевозки на прицепе. На некоторых яхтах этого проекта был добавлен бушприт, благодаря чему удалось увеличить площадь парусов. Скуловые кили позволяли надежно стоять на осушке во время отлива, а небольшая осадка (0,7 м) — заходить в самые глухие уголки побережья. Короче, именно эта яхта как нельзя лучше соответствовала новаторской концепции «семейного плавания», которую с восторгом поддержало послевоенное поколение.

Райнер сделал еще несколько проектов фанерных яхт. Он старался, чтобы их граненые обводы не выглядели грубо. Много работал с профилем скуловых килей, улучшая их гидродинамику. Совершенствуя свои проекты, Райнер скоро обратил внимание на новый в то время конструкционный материал стеклопластик, из которого уже вполне успешно делали маленькие лодки, и в 1963 году Денис Райнер наладил выпуск стеклопластиковых яхт на своей новой верфи неподалеку от Портсмута.



Первый проект назывался Westerly 22. Эта яхта имела многие общие черты с фанерным шлюпом Westcoaster: широкую рубку, гафельное вооружение, скуловые кили, перо руля на мощном скее. Транец был приспособлен для навешивания подвесного мотора. Яхта многим пришлась по вкусу и успешно продавалась. В 1965 году трое молодых людей пересекли на Westerly 22 Атлантический океан, что явилось неплохой рекламой для этой совсем небольшой лодки. За 29 дней она прошла 2900 миль от Канарских островов до Барбадоса. Важным обстоятельством было и то, что Райнер получил на свой проект одобрение Ллойда, не только вы-

полнив все строгие требования, но и внеся в проект дополнительные элементы, усиливающие конструкцию.

В 1964 году появилась Westerly 25 со все теми же характерными чертами предыдущей модели. Если первоначально яхта оснащалась гафельным вооружением, то со временем появился ее вариант с вооружением бермудский шлюп. В 1966 году началось строительство Westerly 30 — яхты по последнему проекту Райнера. Он умер в 1966 году.

Основанная Райнером компания Westerly Marine Construction была одним из ведущих производителей стеклопластиковых яхт в Европе, просуществовав до начала 2000-х годов. Созданная в Великобритании Westerly Owners' Association собирает информацию о яхтах Westerly и многочисленных моделях, выпущенных верфью за всю ее историю. А их было немало — в Ассоциацию входят сотни владельцев 75 разных моделей, выпущенных компанией, которую создал моряк Денис Артур Райнер.

