



Шотландские корни

Леонид Городный

Знаменитый клипер «Катти Сарк» был построен в 1869 году в шотландском городе Дамбартоне. Свое название судно получило в честь героини поэмы Роберта Бёрнса «Тэм О'Шентер» ведьмы Нэнни по прозвищу Короткая Рубашка (Cutty-sark). А через 20 лет, когда клипер совершал свои шерстяные рейсы из Австралии, недалеко от Дамбартона, в деревушке Фэйрли, на верфи Уильяма Файфа была построена яхта «Нэн», разработанная самим конструктором. Похоже, название для новой яхты было выбрано неслучайно. Быть может, благодаря имени ей и было суждено победить во множестве гонок и стать легендой... российского парусного спорта.

В то время популярность парусных гонок стремительно росла во всем мире, регулярно проводились они и в российских яхт-клубах. Однако яхты, участвовавшие в состязаниях, сложно было назвать гоночными — самого понятия «гоночная яхта» тогда еще не существовало. Яхты строились для «времяпрепровождения на воде», и основными их свойствами являлись мореходность и комфорт, насколько позволяли их размеры, а скорость отходила на второй план. Сегодня эти яхты называли бы крейсерскими.

Даже в случае, когда яхта строилась специально для того, чтобы на гоночной дистанции бросить вызов другой яхте, конструкторы думали больше о том, как обеспечить новой яхте преимущество над конкретным соперником не в ущерб комфорту. Примером такого подхода может служить «Мечта», построенная в 1888 году в Санкт-Петербурге на верфи Г. В. Эша по проекту В. В. Шталя. Ее создавали для «отбития» у яхты «Юдит» (Нюландский яхт-клуб) Кубка Синбрюхова. «Мечта» полностью отвечала тогдашним пред-

ставлениям о конструкции яхты и обеспечивала владельцу и экипажу приличный комфорт. При относительно небольших размерах (длина по ватерлинии 9 м) яхта имела мощный набор корпуса, а для размещения владельца и экипажа имелись две каюты и кубрик.

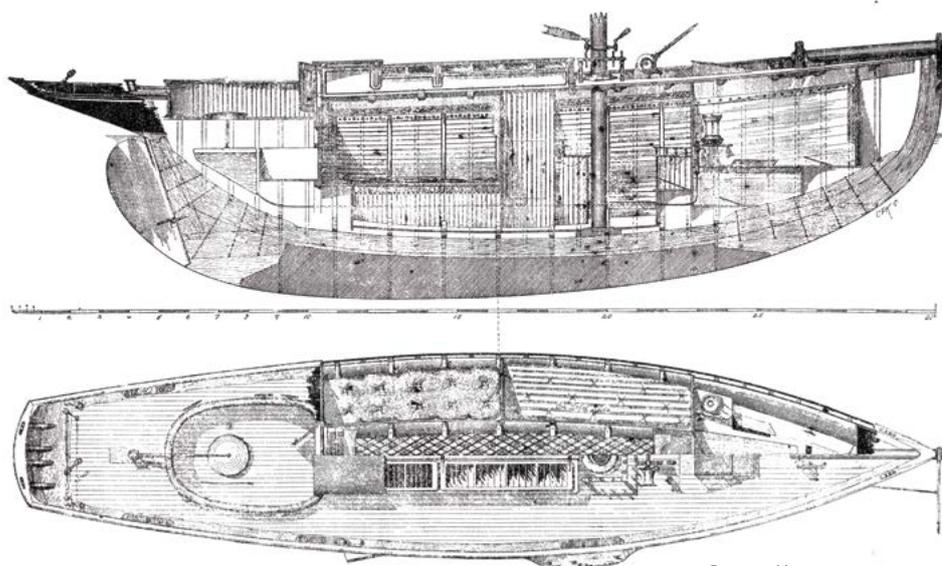
Но в 1891 году в Санкт-Петербургском речном яхт-клубе появилась «Нэн». И все изменилось. Это была первая в России по-настоящему гоночная яхта. В «Очерках деятельности Императорского речного яхт-клуба за 50 лет. 1860–1910», изданных в честь 50-летия яхт-клуба, об этом событии писалось так: «В парусном спорте 1891 год отмечается в Речном яхт-клубе появлением новой яхты “Нэн” В. Л. Фансмита, первой клубной специально гоночной яхты. “Гоночная яхта” — это были слова, в то время совершенно новые в яхт-клубе и до того совершенно для него не известные».

Построенная специально для гонок, она была облегчена до предела. Комфорт ее обитателей ушел на второй план. Совершенно новые, оригинальные линии обводов корпуса,

необычный, «треугольный» в проекции «бок» профиль яхты делали ее изящнейшим судном своего времени. К тому же, «Нэн» не замедлила продемонстрировать на петербургских регатах достоинства прекрасного ходока, показав свое преимущество перед всеми другими яхтами как при слабом, так и при свежем ветре. Правда, при свежей погоде «Нэн» оказалась довольно «мокрым» судном, но это было связано с тем, что шла она круче и быстрее яхт прежнего типа.

Словно парижская модница, ворвалась «Нэн» на петербургские акватории, и сразу же появились желающие идти в ногу со временем и обладать похожим судном. Яхты с «треугольным» профилем стали строиться самых разных размеров — в конструировании произошел настоящий переворот. Вскоре от прежних тяжелых прямоштевников остались одни воспоминания.

В Санкт-Петербургском речном яхт-клубе вслед за «Нэн» сошли со стапелей сразу несколько яхт «нового типа». Тендер «Касатка» Э. Биндемана был сделан в Або (Турку) по чертежу У. Файфа, шлюп «Чаечка» В. Олсуфьева построил Г. В. Эш по чертежу талантливого русского конструктора В. В. Шталя, ботик «Адмирал Жерве» был сделан в мастерской яхт-клуба. Конструкторы не просто копировали



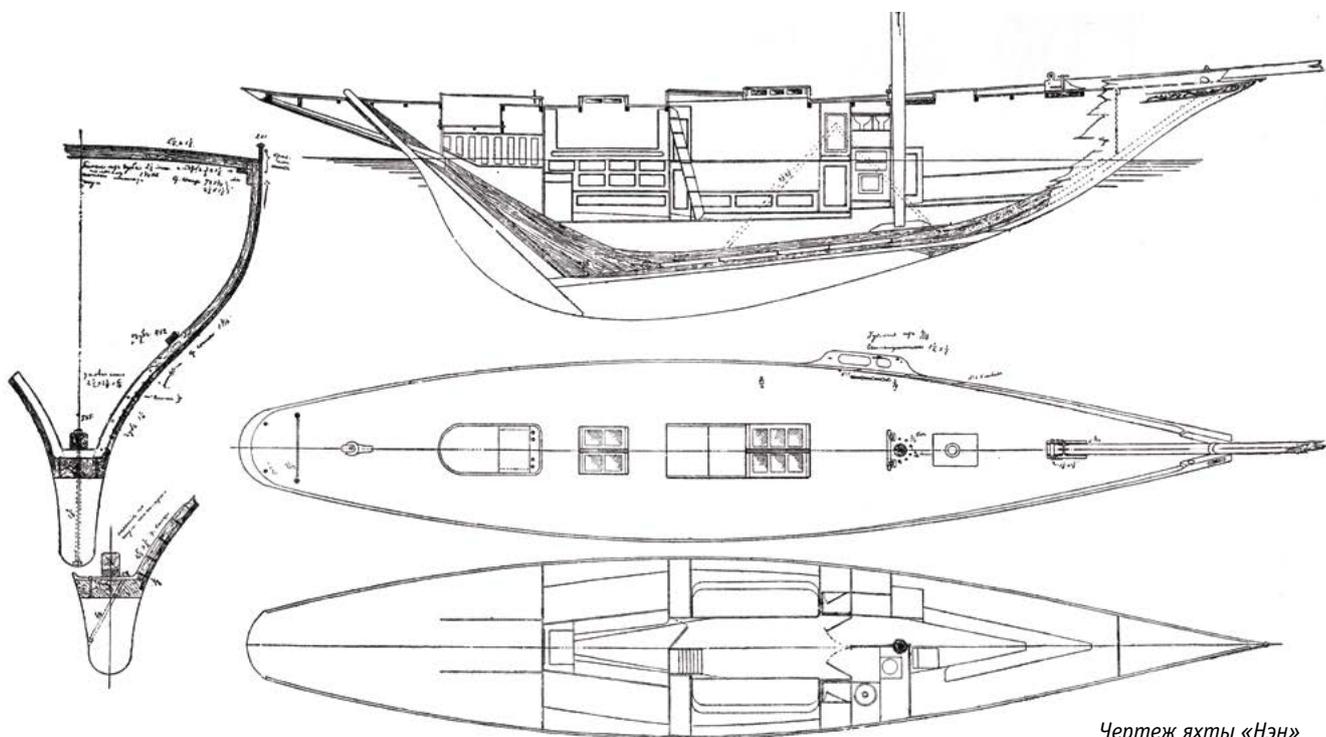
Яхта «Мечта», 1888 г.

удачный оригинал, а старались развить революционную концепцию. Новые яхты, сохраняя обводы и легкость конструкции корпуса прототипа, отличались размерами и парусным вооружением. Пожалуй, самой оригинальной из них можно считать «Чаечку» — первую гоночную яхту, построенную в 1891 году в России.

Обводы ее корпуса в точности повторяли обводы корпуса «Нэн», но «Чаечка» была вдвое меньше (6,6 м по ватерлинии и 3,9 т водоизмещения). Интересной особенностью «Чаечки» было гоночное вооружение с гротом гуари, ранее не применявшееся на крупных яхтах в России. При этом было предусмотрено уменьшение площади парусов для крейсерских или прогулочных плаваний. Для этого высокий



Яхты шотландского конструктора Уильям Файфа были известны по всему миру



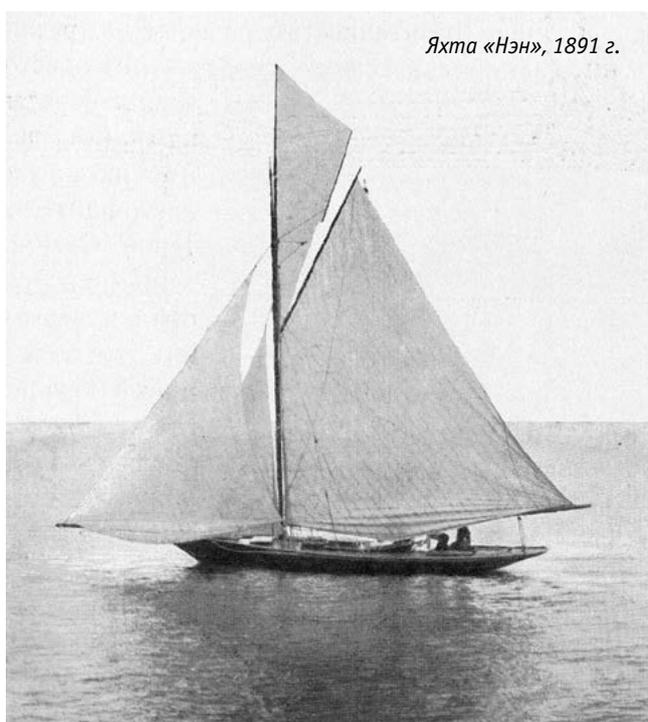
Чертеж яхты «Нэн»

грот-гуари заменялся традиционным гафельным меньшей площади. Такая смена не была чем-то уникальным. Так, например, известная в то время французская яхта «Thomas», построенная в 1887 году, при водоизмещении 6 т и свинцовом балласте весом 3,3 т имела площадь парусов с гротом-гуари 131 кв. м, а для морских плаваний вооружалась гафельным гротом с площадью парусов 104 кв. м.

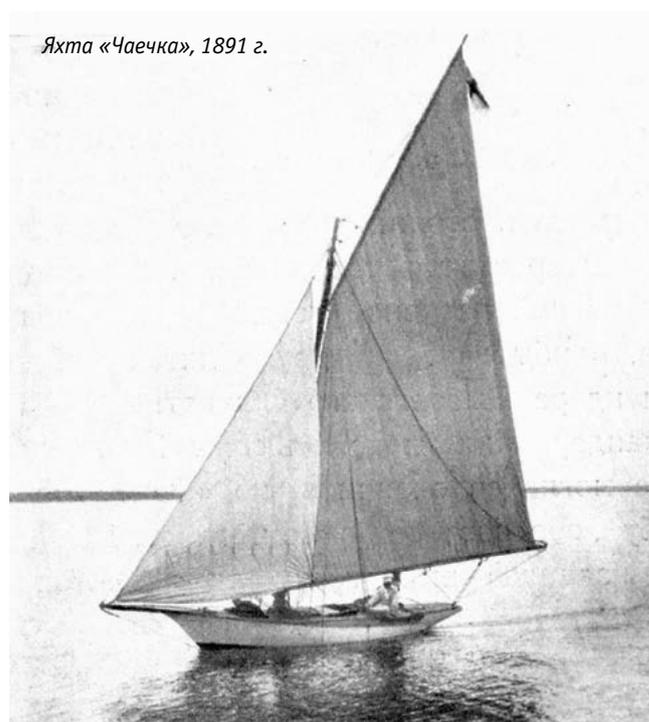
Однако на крупных яхтах парус гуари не прижился. Сложилось мнение, что он предназначен исключительно для гонок на закрытых акваториях, неудобен в обращении, требует многочисленного экипажа и очень опытного рулевого. Его нашли уместным лишь для вооружения маленьких яхт и швертботов. Гоночные яхты имели классический гафельный грот и вооружались либо тендерами (более крупные), либо шлюпами (меньшие яхты).

«Новомодные» гоночные яхты, как и «Нэн», оказались довольно «мокрыми». Известно несколько случаев, когда, участвуя в совместных плаваниях в Койвисто или Выборге, они были вынуждены возвращаться с полдороги из-за свежей погоды, когда другие яхты продолжали движение. Определенный дискомфорт во время такого плавания создавал проблемы для экипажа, но на безопасности не сказывался. В тех случаях, когда команда была решительно настроена, суровые погодные условия не становились непреодолимым препятствием. Так, та же «Чаечка» поздней осенью 1892 года совершила переход из Петербурга в Гельсингфорс при очень неблагоприятной погоде и сильном встречном ветре.

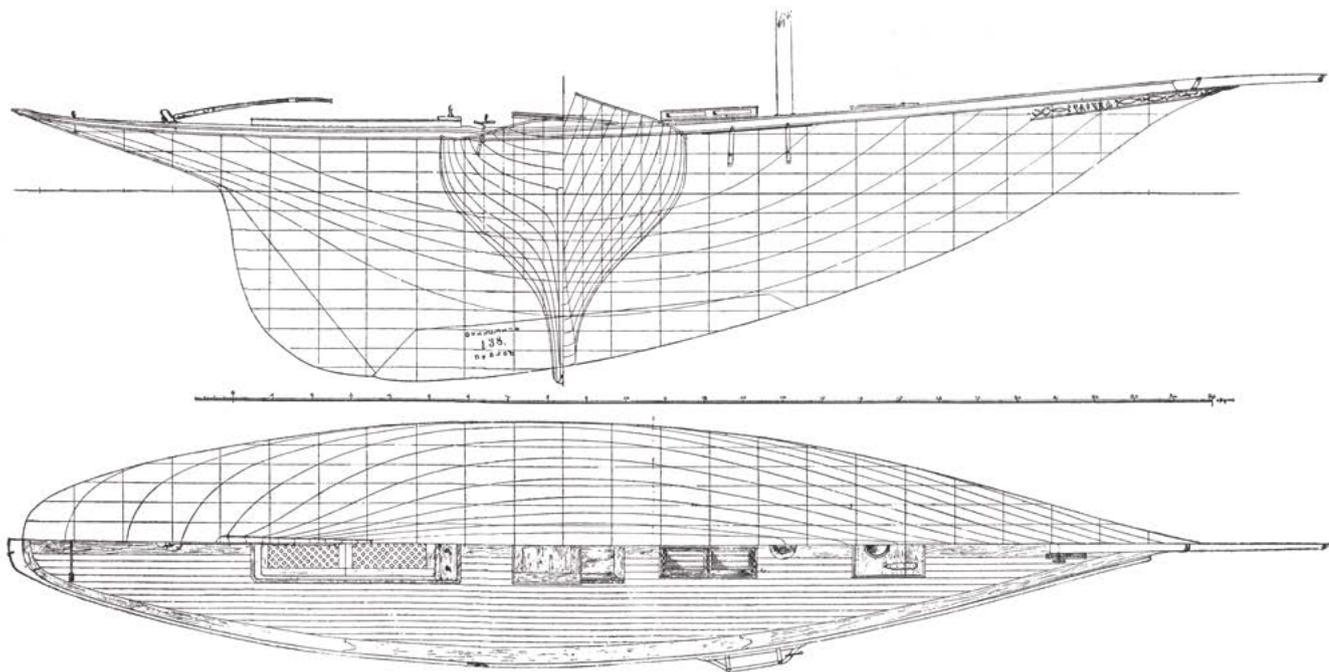
«Нэн» блестяще начала свою гоночную карьеру в Санкт-Петербурге, и скоро ее слава распространилась далеко за



Яхта «Нэн», 1891 г.



Яхта «Чаечка», 1891 г.



Теоретический чертеж яхты «Чаячка»

пределы Маркизовой лужи. Особенно ценными были ее победы, одержанные над финляндскими соперниками, что в то время было не так-то легко. Но парусный спорт развивался стремительно, и к середине 90-х годов XIX века яхт-клубы стали массово пополняться яхтами новых типов, в том числе и еще более легкими, с плавниковыми киллями.

Интересно, что в 1896 году на верфи Файфа была построена очередная «Нэн», которую и сегодня можно видеть на регатах классических яхт. В ходе восстановительного ремонта в 1998–2001 годах ей был возвращен первоначальный вид, и она является старейшей из сохранившихся яхт великого конструктора. Но это уже другая история.

