



Рожденный быть первым

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

ФОТОГРАФИИ RICK TOMLINSON, DAUNTSEY'S SCHOOL SAILING CLUB

Наверное, портрет идеального парусника может выглядеть так: быстроходный, пригодный для плавания в самую тяжелую погоду, способный выполнять свои задачи практически в любых условиях и при этом обеспечивать безопасность и даже достаточный комфорт своему экипажу. Но существует ли такой парусник в реальности?



Атлантическое побережье Великобритании и Франции. Край материка и материкового шельфа, привычная дорога циклонов, место, где ширь и глубины океана встречаются с узкими и протяженными заливами и проливами, мелководьем, где высочайшие приливы вызывают мощные течения, мчащие гигантские массы воды то в одну, то в другую сторону. Нет ничего удивительного в том, что именно этот край воспитал так много великолепных моряков и талантливых корабелов.

Сложные условия для плавания породили в этих местах на рубеже XIX и XX вв. тип парусника, получивший обобщающее название *pilot cutters*. К этому славному семейству судов относились и французские лоцманские тендеры, центр производства которых находился в Гавре (отсюда их название — *Le Havre pilot boats*).

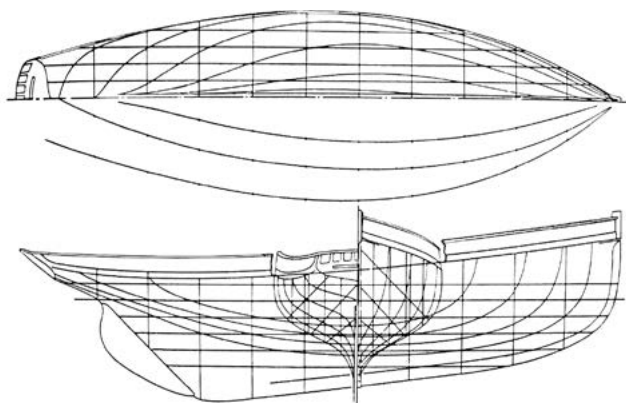
Что представляет собой типичный лоцманский тендер? Обычно небольшой, где-то около 50 футов длины по палубе, одномачтовый парусник с гафельным гротом, длинным бушпритом и килем, прямым штевнем и большим кормовым свесом, который отлично защищал глубоко установленный на ахтерштевне руль. Достаточно большое водоизмещение этих судов определялось не только солидным балластом, но и крепким, сделанным с приличным запасом



развитым набором корпуса и прочной обшивкой. Такая конструкция предполагала работу в самых тяжелых условиях. Но, кроме того, для лоцманских парусников всегда была важна быстроходность, ведь работу получал тот, кто первым «подлетал» к судну, просящему помощи лоцмана при входе в пролив или извилистый залив, на фарватер, ведущий к гавани. Эта особенность рабочих будней лоцманской службы заставляла корабелов, строителей лоцманских судов обращать особое внимание на их ходовые качества. Им не нужны были вместительные трюмы для перевозки товаров, а это давало больше возможностей для создания корпусов со стройными, легкими линиями обводов. Постоянный поиск идеальной формы был сродни соревнованию конструкторов гоночных яхт, и, может быть, поэтому из лоцманских судов и получались прекрасные яхты.

Пример тому — гафельный тендер «*Jolie Brise*», который, несмотря на свои скромные размеры, является, возможно, одним из самых известных парусников этого типа в мире. Рожденный лоцманским судном, он большую часть своей жизни служил яхтой и именно на этом поприще снискал свою славу. Он был построен в Гавре в 1913 г. и имел длину по палубе 48 футов, ширину 16 футов и осадку 10 футов. Под парусами он легко достигал скорости 9–10 узлов. Его служба в качестве «лоцмана» оказалась короткой: в это время в море выходило все больше моторных судов, которым не был страшен штить — беда для парусника. Они повсеместно и все активнее вытесняли парусные лоцманские суда. «*Jolie Brise*» отправили ловить рыбу, но и в этом качестве он служил недолго. В 1923 г. этот быстроходный тендер, желая использовать его как яхту, купил Э. Г. Мартин, основатель *Ocean Racing Club* — клуба, к названию которого через некоторое время приставят еще одно слово — *Royal*.





RORC инициировал многие парусные соревнования. В 1925 г. началась история Фастнетской гонки. «Jolie Brise» не только стал участником самой первой, собравшей на дистанции семь соперников, но и уверенно победил в ней. До 1930 г. тендер четыре раза принимал участие в этой гонке, и три раза выигрывал ее. На него стали равняться новые яхты, выходящие на гоночные дистанции.

В 1927 г. у «Jolie Brise» сменился владелец, который взял за переоборудование лодки. На ней появился двигатель, были изменены внутренние помещения. Яхта стала постоянным участником многих популярных в то время гонок: «Фастнет-рейс», Бермудская гонка, «Сантандер-рейс». Ради участия в них она пересекала океан.

Во время Бермудской гонки 1932 г. случилась трагедия. В первую же ночь, когда холод и штормовой ветер заставляли моряков искать возможности согреться в каюте после вахты, на шхуне «Adriana» случился пожар. Его причиной

стал вылетевший на качке из раскаленной печи уголь. Огонь распространился так быстро, что потушить его не было никакой возможности. «Jolie Brise» мчался в трех милях впереди. Увидев отсветы пламени, его владелец и капитан, 35-летний англичанин Генри Сомерсет, известный на флоте по прозвищу Бобби, не раздумывая развернул свое судно и направил его к терпящей бедствие шхуне. В условиях сильного волнения он вплотную подвел свой тендер к яхте, попавшей в беду, предоставив возможность морякам перебраться на его палубу. От жара на «Jolie Brise» стали тлеть снасти, капитан «Adriana» до последнего был на руле, контролируя положение своей яхты, оставив ее лишь тогда, когда все 10 членов экипажа оказались на палубе тендера. Яхты начали расходиться, и, прыгая, сам он сорвался в воду. Тяжелая одежда быстро увлекла его ко дну.

Одним из следствий этой печальной истории, которая вскоре стала достоянием общественности. Газета «Нью-

4-я КАСПИЙСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
**ВЫСТАВКА
 КАТЕРА
 И ЯХТЫ**

26-28 АПРЕЛЯ 2017
 БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР
 БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

Организаторы
 

Тел. : +99412 4041000
 Факс : +99412 4041001
 E-mail : boat@iteca.az

 www.fb.com/CIBSCaspian | **#CIBS**

www.cibs.az





Йорк Таймс» писала: «Нет, это не спорт для изнеженных богатых парней, которые любят носить белые штаны. Моряки-любители, яхтсмены получают в гонках серьезные травмы и даже лишаются жизни, словно гладиаторы на поле боя. Ради денег? Нет, ради удовольствия ходить под парусами!».

Английских владельцев «Jolie Brise» в 1934 г. сменил американец Стэнли Мортимер, который, в свою очередь, внес некоторые изменения в устройство лодки и большую часть времени проводил на ней в плаваниях по Средиземному морю.

Перед началом Второй мировой войны тендер, вернувшись в Саутгемптон, вновь встал под английский флаг и, реквизированный Королевским военно-морским флотом, простоял несколько лет у причала.

Закончившаяся война вновь пробудила интерес людей к путешествиям и морским плаваниям. Новый владелец «Jolie Brise» решил отправиться на своей яхте в Новую Зеландию. Но что-то не задалось, и путешествие, едва начавшись, закончилось в Лиссабоне, где яхту купили португальцы, образовав консорциум во главе с Луисом Лобату. Почти 30 лет портом приписки тендера была португальская столица, но в 1975 г., спустя 50 лет после своей первой громкой победы в Фастнетской гонке, она вернулась в Англию. Прекрасную яхту со славным прошлым, желая сохранить

ее для потомков, приобрел Морской музей Эксетера. Но у новых владельцев и в мыслях не было превращать «Jolie Brise» в статичный экспонат. Зарегистрированная в Международной ассоциации парусных судов (International Sailing Craft Association), яхта продолжала активную жизнь, принимая участие в регатах и морских фестивалях. В 1977 г. Dauntsey's School Sailing Club, оформив у музея аренду тендера, взяла на себя заботу о судне, поддерживая его рабочее состояние. Начался новый этап жизни: яхта стала активно принимать участие в морских фестивалях и гонках парусников, организованных ISCA. В 1980 г. она победила в регате Tall Ships Race, а в 2000 и 2002 гг. — в общем зачете регаты Tall Ships Transatlantic Race. В 2003 г., отмечая благотворную роль Dauntsey's School в деле сохранения этого прекрасного парусника, решено было продать ей «Jolie Brise» за £ 75 000.

Нынешние владельцы «Jolie Brise» заслуженно гордятся своим парусником. Он сих пор находится в прекрасном состоянии, в чем можно убедиться на многих морских праздниках и дистанциях гонок классических яхт. Увидев его в море под парусами или у причала в порту, в который раз восхитишься талантом корабелов, построивших замечательный парусник, и любовью к нему тех многих людей, что сохранили «Jolie Brise» до наших дней.

