

Всё наперекосяк!

ИВАН АЛЕКСЕЕВ

Что приходит на ум, когда слышишь «дневной крейсер»? Скорее всего, небольшие размеры судна и, возможно, маленькая каюта-убежище, пригодная, чтобы спрятаться от дождя или подремать часок-другой.

Яхта, об истории которой наш рассказ, создавалась как дневной крейсер. Но волею судьбы стала замечательным «гонщиком», прославившись и прославив имя своего конструктора.

Льюис Фрэнсис Херрешофф, сын известнейшего американского яхтенного дизайнера Натаниэля Грина Херрешоффа, пошел по стопам отца. Он тоже стал конструктором яхт и вполне преуспел в этом деле.

Фрэнсис родился в 1890 г. Окружение, в котором он вырос, естественным образом привело его к проектированию лодок. К тому же, он был талантливым писателем, неординарной личностью и превосходным яхтсменом. Независимый по природе и не очень ладивший со своим отцом, после обучения он стал работать в конструкторском бюро Burgess, Swasey & Paine, хорошо известном в Бостоне и в общем-то конкурирующим с компанией Натаниэля Херрешоффа. Уильям Старлинг Бёрджесс взял его под свое крыло и, без сомнения, сыграл в его карьере важную роль.



Поначалу получивший известность как автор очень удачных проектов небольших лодок, в 1930 г. Фрэнсис Херрешофф прославился, спроектировав яхту J-класса «Whirlwind». Это был только что созданный класс, который предназначался для проведения гонок на Кубок «Америки». Одним из нововведений стало использование бермудских парусов, что позволяло яхтам нести огромные спинакеры.

В 1929 г. американцы спроектировали и построили четыре яхты J-класса для защиты Кубка, и «Whirlwind» была самой революционной из них. Херрешофф смело экспериментировал с формой корпуса и рангоутом. Она была и самой большой среди первых яхт, построенных по этой формуле.

Лодки конструкции Фрэнсиса Херрешоффа всегда отличались особой грациозностью. Он умел естественным обра-



зом увязать красоту судна с его мореходными качествами. Несколько проектов очень изящных крейсерских кечей привлекли к нему внимание известного яхтсмана Харри Нойеса, и тот решил заказать для себя подобную яхту.

Флот этого американского яхтсмана был достаточно велик: в него входили крупные крейсерские яхты, предназначенные для семейных плаваний, гоночные суда метровых классов для удовлетворения спортивных амбиций, небольшие прогулочные лодки. Новая яхта должна была стать представительской, для совершения непродолжительных выходов, по сути, «дневным крейсером».

В сложившемся дуэте «конструктор/заказчик» с самого начала появились сложности. Дело в том, что владельцем верфи Quincy Adams в Массачусетсе, где строилась яхта, был сам Харри Нойес. Некоторые изменения в проекте, пусть

даже самые незначительные, вскоре стали причинами раздора. Шли годы Великой депрессии, и к работе над несчастным в те времена заказом, позволяющим сохранить рабочие места и получить деньги, относились очень внимательно. Яхта с именем «Tioga II» строилась с особым тщанием: набор был сделан из отборного белого дуба, двойная обшивка — из скрупулезно отобранных досок красного дерева с разделительным слоем свинца между ними. Квалифицированные корабельщики в процессе создания судна вносили коррективы даже в некоторые конструктивные решения, предложенные автором проекта, находя лучшие. Конечно, это делалось с согласия заказчика, но сам Херрешофф был крайне недоволен. Он даже отказался присутствовать на спуске яхты, хотя справедливо будет заметить, что его на это торжественное мероприятие и не пригласили.



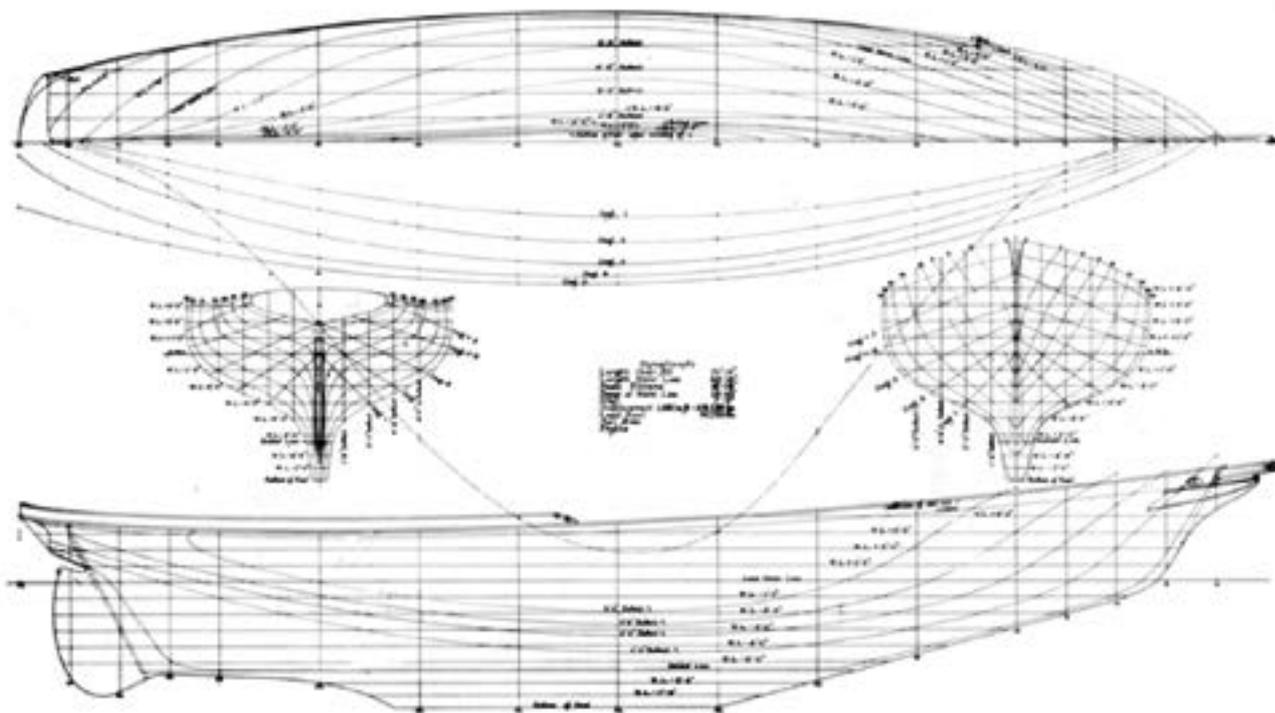
Яхтенный конструктор Льюис Фрэнсис Херрешофф

ными мачтами и мягко скругленным транцем. Как это часто случается с большинством новых лодок, вес корпуса оказался несколько больше расчетного, «Big Ti» (как ее любовно называли) сидела значительно ниже, чем представлялось конструктору (к слову, в процессе строительства еще и внутреннее оборудование прибавлялось на глазах). Бензогенератор, отопительная система с бойлером, бронзовые радиаторы, большой холодильник и морозильная камера, два душа и настоящая чугунная ванна, большие цистерны для воды и топлива — всё это появилось несмотря на протесты Херрешоффа, который считал, что его проект загублен.

Время расставило всё по своим местам. Правда, уже сам спуск новой яхты на воду заставил усомниться в благополучии ее судьбы. В этот день на верфи собралось много народа: всем хотелось присутствовать на праздничном мероприятии. Яхта, закрепленная на спусковой тележке, начала скользить по слипу, но едва лишь корма дошла до воды, как раздался громкий треск, и лодка стала опрокидываться на правый борт. Остановить катящуюся тележку или удержать яхту не представлялось возможным. Все с ужасом наблюдали, что же будет дальше. К счастью, движение по слипу продолжалось, и вода смягчила удар упавшей на борт лодки. Но, сойдя на глубину, «Tioga II» под весом килля резко выпрямилась, сбросив с палубы тех немногих, кто удержался там с начала падения. Это напоминало выстрел из катапульты. Люди полетели в воду, и все, кто видел это, решили, что подобное происшествие в самом начале не сулит яхте ничего хорошего.

Несмотря на явно избыточный вес и происшествие во время спуска, этот большой кеч скоро зарекомендовал

Теоретический чертеж яхты «Tioga II»





себя как очень быстроходная яхта. В своих первых 37 гонках славная лодка 24 раза брала главный приз, причем география ее соревнований включала как Атлантический, так и Тихий океан. Кроме участия в регатах, яхта с успехом эксплуатировалась в чартере, многие состоятельные люди с удовольствием отдыхали на этом красивом паруснике.

Во время Второй мировой войны «Tioga II» была включена в состав патрульного флота, охраняющего восточное побережье США. Несколько лет, окрашенная в неприметный шаровый цвет, она провела на службе и к окончанию войны была совсем не в лучшей форме.

В 1946 г. у яхты появился новый владелец, который дал ей имя «Ticonderoga» — в память о важном историческом событии в истории войны за независимость США.

Длинный список побед этого парусника, начатый в 1936 г., продолжился. Их набралось больше, чем у любой океанской гоночной яхты в истории. Кеч «Ticonderoga» по-прежнему участвовал в соревнованиях и даже в тридцатилетнем возрасте установил рекорд гонки Лос-Анджелес — Гонолулу. Тогда, в июле 1965 г., состоялась очередная гонка через Тихий океан.

Опрокидывание «Tioga II» в момент торжественного спуска в 1936 г. Уникальная фотография из коллекции Boston Public Library

55 яхт вышли на дистанцию, проложенную от берегов Калифорнии к Гавайским островам, и попали в тропический шторм. Ветер был попутным, и каждый из капитанов сам



*Кеч «Ticonderoga».
Фотография из коллекции Розенфельда*



оценивал степень риска, управляя несущимися по девятиметровым волнам яхтами. «Ticonderoga» мчалась, прошивая своим низким корпусом волны, убрав лишь бизань, но неся при этом незарифленный грот, спинакер и носовые паруса. Стрелка указателя лага, рассчитанного на 20 узлов, упиралась в ограничитель. Это не могло продолжаться долго: сначала в ключья разлетелся спинакер, затем яхта потеряла и грот. Казалось, еще немного — и старая яхта сама развалится. Но даже под оставшимися носовыми парусами и бизанью яхта продолжала рваться в потоке штормового ветра к финишу...



Шло время, и все очевиднее становилась необходимость капитального ремонта лодки. Был период, когда ее владельцы менялись один за другим, достаточно дешево покупая старую, но по-прежнему очень красивую яхту, имеющую к тому же славную историю, но решиться вложить немалые средства в ее ремонт они не могли.

К счастью, очередным ее владельцем стал Боб Войт, который взялся за эту задачу, и в 1988 г. «Ticonderoga» прошла качественный ремонт в Англии. Стоимость работ вдвое превышала цену самой лодки, но это был капитальный ремонт с заменой 90 шпангоутов, обшивки, бимсов и палубного настила, а также с установкой нового оборудования. В лице Войта яхта нашла ангела-хранителя и благодаря его заботам словно бы обрела вторую молодость.

Нынешний владелец яхты, Скотт Франц, тоже относится к ней как к национальному достоянию. Но он уверен, что ее место не в музее. Чтобы жить, яхта должна ходить по морям, а не стоять в кильблоках. И «Ticonderoga» крейсирует в Средиземном море, пересекает океан и участвует в гонках среди островов Карибского моря. Экипаж из четырех человек легко управляется с парусником в крейсерских плаваниях, увеличиваясь вдвое во время парусных гонок.

Надеюсь, что эта красивая и по-прежнему быстроходная яхта еще долго будет радовать своим появлением моряков во многих портах разных стран. И не раз еще прозвучит чей-то восторженный возглас: «Смотри-ка, это «Ticonderoga»!». 