

Шхуна «Atlantic»

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Судно, о котором пойдет речь, без всякого сомнения, принадлежит к самым известным яхтам мира. Еще бы: рекорд, поставленный им в трансатлантической гонке, продержался без малого сто лет!

38



Трехмачтовая 56-метровая шхуна «Atlantic», спроектированная Уильямом Гарднером — одним из лучших американских яхтенных конструкторов, была спущена на воду в 1903 г. Изящная седловатость невысоких бортов, длинные свесы в носу и корме (длина по ватерлинии 41 м), негроможденная надстройками палуба, относительно небольшая ширина корпуса (8,85 м), высокие мачты (45 м над ватерлинией), позволяющие поставить паруса общей площадью 1750 кв. м. Осадка шхуны составляла 4,9 м, а водоизмещение — 300 т.

Уилсон Маршалл, владелец «Atlantic», член Нью-Йоркского яхт-клуба, страстно хотел, чтобы его яхта была лучшей для своего времени: самой красивой, самой роскошной и самой быстрой, — и прилагал к этому все усилия. Чего он точно не хотел, так это иметь типичную «гоночную машину», в конструкции которой все было бы подчинено скорости. По этому пути все чаще шли американские конструкторы, проектирующие парусники для Кубка «Америки». Нет, Маршалл явно не собирался идти ни на какие компромиссы, ущемляя себя в комфорте: прекрасно меблированные каюты с коврами и деревянными панелями зашивок, библиотека, камин. Здесь были устроены две двухместные и три одноместные каюты, просторный салон и обеденный зал, три большие ваннные комнаты. Два генератора, приводящихся в действие паровым двигателем, обеспечивали электрическое освещение, а также питали холодильники и камбузное оборудование. Паровые



лебедки облегчали работу экипажа, который насчитывал 39 человек.

На первых же выходах в море, еще во время испытаний, «Atlantic» легко достигла скорости 20 узлов. Это была многообещающая заявка: стало ясно, что американский флот приобрел не только очень красивую и комфортабельную, но и очень быструю яхту. Достойное пополнение эскадры Нью-Йоркского яхт-клуба, неслучайно названного яхт-клубом миллионеров.





В свой первый гоночный сезон шхуна «Atlantic» прекрасно зарекомендовала себя, выиграв две гонки. Но это было лишь прелюдией к тому, что произошло спустя два года.

В 1905 г. император Германии Вильгельм II учредил солидный золотой кубок за победу в трансатлантической гонке на дистанции от Санди-Хук — длинной песчаной косы, прикрывающей нью-йоркскую гавань, до маяка Лизард на юго-западной оконечности Британии. Его так и назвали — «Кубок Кайзера». К старту вышли 11 претендентов. Это были лучшие океанские яхты своего времени, в том числе «Hamburg» самого Вильгельма II. Шхуной «Atlantic», также участвующей в этой гонке, командовал Чарли Барр, прекрасный американский яхтсмен, уже трижды к тому времени отстоявший Кубок «Америки».

Атлантика встретила яхты сильными ветрами и штормами, что и определило высокую скорость всего флота. Но первой у финиша оказалась «Atlantic», покрывшая 3006 миль за 12 дн. 4 ч 1 мин и 19 с. Ее лучший суточный переход составил 341 миль, средняя скорость 14,1 узла.

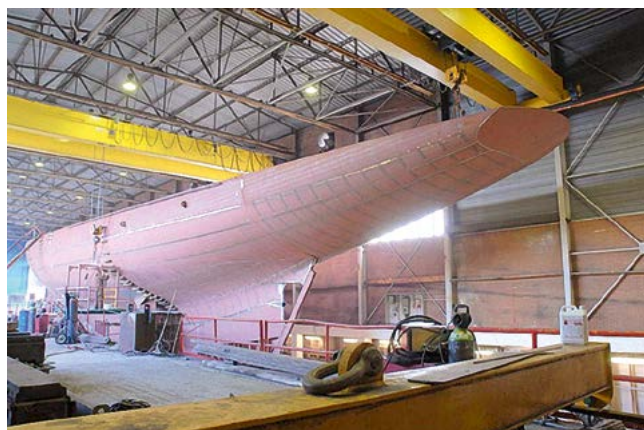
Этот рекорд продержался удивительно долго. Только в 1997 г. его побил яхта «Nicorette» (11 дн. 13 ч 22 мин).

Редкая фотография, на которой запечатлена шхуна «Atlantic II» во время военной службы. 1917–1919 гг.

Шхуна «Atlantic II» у причала в Нью-Йорке

Во время Первой мировой войны шхуну приобрел военно-морской флот США. Она вошла в его состав как USS «Atlantic II» (видимо, судно с названием «Atlantic» уже значилось в списках). В качестве патрульного корабля она несла службу у восточного побережья страны. Летом 1919 г. ее вывели из эксплуатации и вновь продали частному владельцу.





Среди хозяев прекрасной яхты были известные миллионеры Корнелиус Вандербильт III и Джеральд Ламберт. На ней путешествовали, использовали как судно обеспечения для других гоночных яхт. На страницах гостевой книги, хранящейся на борту, оставляли свои записи богатые и знаменитые всего мира.

И снова началась мировая война. Легендарная шхуна была приобретена Береговой охраной США и начала службу 1 апреля 1941 г. Как военному кораблю ей присвоили номер WIX-271 и назначили в штаб береговой охраны, но использовали для обучения курсантов.

Свою военную службу судно закончило 27 октября 1947 г. и через год вновь попало в частные руки, но в море уже не выходило. После многих лет эксплуатации шхуне требовался большой ремонт. Большой ремонт — большие деньги, а их, видимо, не находилось, и легендарная яхта стояла у причала в ожидании своей участи. Ее три раза продавали на разборку, но каждый раз выкупали, спасая от неминуемой гибели. Ее использовали как плавучий дом, как ресторан, как заправочную станцию, был случай, когда «Atlantic» чуть было не отправилась в свободное плавание, оторвавшись от причала. В конце концов она затонула

у стенки, а в 1982 г. ее утилизировали при установке в этом месте плавучего дока.

Казалось бы, истории конец. Шхуны «Atlantic» больше нет, и лишь несколько частей: руль в музее яхтинга в Ньюпорте да одна из мачт в качестве флагштока на территории университета Бриджпорта в штате Коннектикут — вот и все, что от нее осталось...

Тот факт, что мир потерял одну из лучших яхт, печалил многих, но что тут поделаешь?! А вот голландец Эд Кастелейн не стал сидеть сложа руки и решил построить реплику шхуны!

Это были не просто мечты: идея подкреплялась делами и опытом владения, восстановления и воссоздания целого ряда известных яхт. Ну, хобби у человека такое!

После трехлетних исследований, работы в музеях и архивах он получил достаточное количество информации, чтобы приняться за дело.

Киль реплики был заложен в апреле 2007 г. на верфи Van der Graaf в Роттердаме. Проект для строительства современными методами с использованием современных материалов был выполнен компанией MasterShip в Эйндховене. Корпус оригинала был клепаным, для реплики же решили





использовать сварку. Ради близости к оригиналу 96 стальных шпангоутов были выставлены с той же шпацией — 558,8 мм (22 дюйма). Яхта собиралась из девяти отдельных секций, которые позже соединили. Все строительство велось под контролем Bureau Veritas. Толщина стальной обшивки составляла от 6 до 8 мм, стальной палубы — 5 мм. Сверху на нее был уложен настил из тиковых досок, на изготовление которого ушло 30 куб. м дерева этой породы. 58 куб. м красного дерева пошло на внутренние зашивки и изготовление мебели. Рубка, световые люки, входы с палубы во внутренние помещения — всюду использовалось дерево ценных пород. Все аккуратно копировалось с чертежей оригинала. Без изменений, конечно же, не обошлось, но все они в основном касались оборудования и внутрен-

ней планировки. Шхуна «Atlantic», построенная в 1903 г., была роскошной, но ее реплика, кажется, превзошла оригинал, по крайней мере по части комфорта для пассажиров и членов экипажа. Так как она должна была служить для чартеров, то внутри появилось шесть прекрасных и просторных кают со всеми удобствами, рассчитанных на 12 пассажиров. Главный салон был решен в колониальном стиле, с мебелью и панелями из красного дерева. Для размещения экипажа из 12 человек предусматривались удобные каюты в носовой части судна с отдельным входом.

Шхуна совершает увлекательные путешествия по самым разным маршрутам, участвует в гонках классических яхт. Своим присутствием она украшает гавани Средиземного и Карибского морей.

