





# О яхтах и мужчинах

**СЕРГЕЙ ШАМРОВ**

*Именно так называется книга воспоминаний Уильяма Аткина (1882–1962), впервые опубликованная в 1949 г. Она полна интересных, веселых и познавательных рассказов о жизни этого американского яхтенного конструктора. К сожалению, имя «ведущего дизайнера небольших яхт Америки» не очень известно в нашей стране, и эта статья — попытка познакомить читателей журнала с еще одной значимой фигурой во всемирной истории проектирования и строительства яхт.*

**У**ильям Аткин начал свою карьеру в 1906 г. в возрасте 24 лет. Город Хантингтон, находящийся на Лонг-Айленде, штат Нью-Йорк, был в то время больше похож на деревню: красивый уголок с практически нетронутой природой. Там Уильям и его 19-летний друг Коттрелл Уилер приобрели маленькую верфь, где начали работать вместе с прежним ее владельцем и его сыном. Так родилась компания *Atkin & Wheeler*.

Вот как Аткин рассказывал об этом времени: «Коттрелл Уилер и я начали строить небольшие моторные прогулочные лодки. Верфь располагалась на берегу ручья, который впадал в океан... и это было прекрасное место. Ароматный воздух, чистая вода. Мы ловили рыбу прямо из окон верфи. Хантингтон-харбор был восхитительным местом в эти добрые дни».

Лодки имели спрос, маленькая компания зарабатывала хорошие деньги, а дружба этих людей окрепла и продолжалась всю жизнь. «Боюсь, что мы в то время были не очень эффективны, но это были грандиозные времена: заказы шли один за другим, и мы были очень счастливы...»

Уильям Аткин был тем человеком, которого любили. Известность не изменила ни его, ни веру в простые радости, главной из которых была дружба.

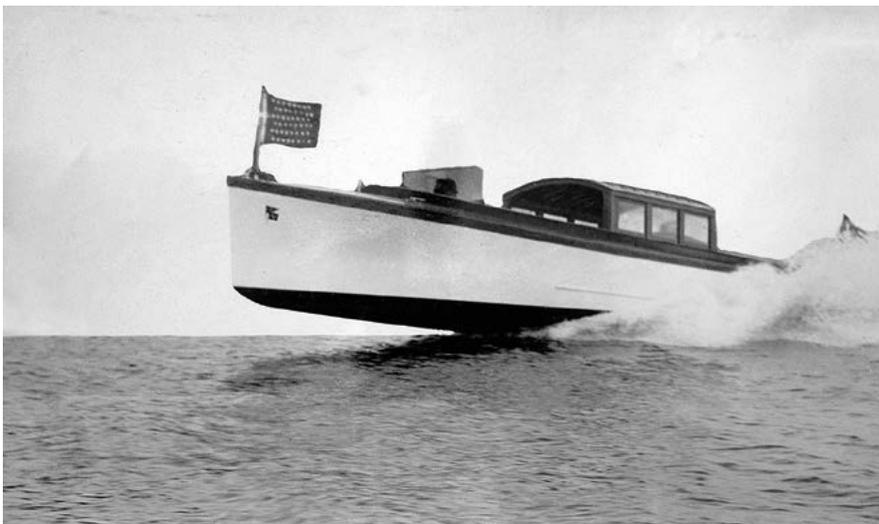


Поначалу интерес Аткина как конструктора был полностью направлен на проектирование скоростных моторных лодок, но через несколько лет верфь стала строить все больше крейсерских яхт — моторных и парусных. Возможно, маленькой верфи становилось сложнее конкурировать с более крупными производствами, работающими над созданием все более высокотехнологичных скоростных катеров, а, может, верх взяла привлекательность других типов лодок в глазах заказчиков. Как бы там ни

было, спектр предложений компании становился все более широким, а значит требующим разнообразных проектов.

Близость к Нью-Йорку, должно быть, способствовала бизнесу, невзирая на молодость судостроителей и отсутствие у них каких-либо рекомендаций. Да и имя Аткина как конструктора не было еще никому известно, а ведь все проекты лодок он делал сам. Наверное, они действительно были хороши! На этой маленькой верфи их было построено девятнадцать.

Время шло, стала ощущаться необходимость расширения производства, ведь можно было использовать станки с электродвигателями. Все это требовало места, дополнительных рабочих рук. В 1912 г. *Atkin & Wheeler* построили новую верфь — двухэтажное здание с подвалом, станочный



На заре своей карьеры Уильям Аткин активно занимался проектированием скоростных катеров



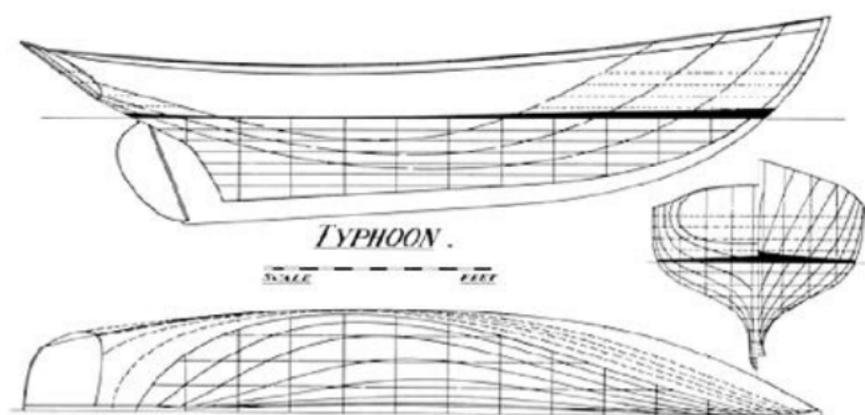
цех, док, 10-тонный кран и слип с рельсами, по которому можно было спускать суда на любой стадии прилива. Палитра заказов, выполненных здесь, была очень широка: от самых маленьких лодок до огромной моторной яхты «Cabrilla» длиной 115 футов. Производство все больше расширялось, росла численность работников. Но Аткин уже сожалел об этом: «Мой опыт говорит, что на маленькой верфи, где босс работает с двумя-тремя мастерами, лодки удаются лучше, чем на любой крупной верфи, заваленной заказами. В них вкладывают душу».

В скором времени открылся еще один талант молодого судостроителя и конструктора: Аткин оказался отличным писателем. Его первая статья о проектировании судов появилась в 1912 г. в популярном в те времена американском журнале «The Rudder». И это было только начало. Проектирование лодок вдохновляло его. В своих публикациях он много анализировал, основываясь на наблюдениях и собственном опыте, делал определенные выводы. Но никогда его статьи не были академически сухи: Аткин любил да-

вать лодкам романтическую оценку, писать о людях, ходящих на них, местах, для которых они были предназначены. Само владение лодкой вдохновляет человека рассуждать и анализировать больше, чем практически любая другая область интересов. Возможно, здесь происходит удивительное смешение науки, фантазии и природы.

Компания Atkin & Wheeler работала вплоть до Первой мировой войны. «Наша работа заключалась в проектировании и строительстве прогулочных судов, для плавания на которых во время войны нет времени».

В военное время Уильям Аткин работал редактором журнала «Yachting». Для молодого судостроителя с небольшим еще опытом публикаций это было удачей. Он вошел во вкус, и в его жизни начался период интенсивного труда в различных яхтенных изданиях. Проработав три года в «Yachting», он перешел в редакцию журнала «MotorBoat» (не путать с «Motor Boating») техническим редактором. И хотя все эти годы он не переставал проектировать суда, знакомство с редактором Уильямом Найттингом, в будущем одним из создателей «Крейсерского Клуба Америки» (ССА), перевернуло очередную страницу его биографии: Аткин начал разрабатывать для него парусную яхту, после появления которой о нем заговорили как о талантливом конструкторе парусников. Построенный в 1920 г. кеч «Turphoon» имел совсем необычные для яхт того времени пропорции. Прежде конструкторы стремились хорошо сбалансировать объемы судна по обе стороны от мидель-шпангоута. Здесь же, при общей длине в 45 футов, яхта имела узкую носовую часть и очень полную корму с широким транцем. Конструк-



тор и заказчик сошлись во взглядах на концепцию создания быстрой лодки, в результате чего и родился «Турphoon». Напоминает современные гоночные яхты? Вне всякого сомнения!

Действительно, в своем первом плавании новый кеч совершил очень быстрый трансатлантический переход из Новой Шотландии в Англию. 2777 миль яхта прошла за 22 дня 1 ч и 22 мин, форсируя парусами даже в сильный ветер. Успеху, без сомнения, способствовала погода. Новая яхта вызвала повышенное внимание среди яхтсменов, но удивительно, что Аткин не стал продолжать экспериментировать в этом направлении, предпочитая во всех других своих проектах парусных яхт сохранять привычный баланс между носовой и кормовой частями, что всегда считалось

необходимым для получения хороших мореходных качеств.



Особенно это проявилось при следующем заказе Найттинга. В 1923 г. он задумал построить для себя 32-футовую яхту, взяв за основу знаменитые лайфботы норвежского конструктора Колина Арчера. Аткин принялся за работу. К сожалению, Найттинг не дождался окончания строительства яхты, получившей название «Eric», а купил оригинальный норвежский бот «Leiv Eiriksson», который позже бесследно исчез в Северной Атлантике вместе со своим владельцем и экипажем.



*Уильям Аткин в кругу семьи и друзей*



А «Егіс» все-таки был построен. Конструкция этой яхты стала одной из самых знаменитых работ Аткина, ведь в результате на свет появился крепкий и надежный крейсер, пришедшийся по душе многим яхтсменам, грезящим о дальних плаваниях.

Со временем у Аткина появился прекрасный помощник — его сын Джон (1918–1999). Работая с отцом, он тоже стал прекрасным конструктором, значительно пополнив фамильную коллекцию проектов малых судов. Аткины не были чисто парусными конструкторами — с их чертежных досок сходили динги, дори, гребные лодки, моторные катера, плавучие дачи. Они разрабатывали суда для профессионалов и любителей, делали проекты для самостоятельной постройки.

Статьи Уильяма Аткина многие годы выходили в яхтенных журналах, он написал несколько книг о проектировании и выборе малых судов. Без этого Уильям Аткин был бы одним из самых известных конструкторов яхт своего времени. А благодаря своему писательскому таланту стал самым любимым.

Существующий сегодня каталог проектов малых судов, созданных Аткинами, предлагает более 300 видов самых разных лодок, и у каждой свой характер. Уильям Аткин это прекрасно знал и передал знание своему сыну. Их яхты всегда сочетали в себе эффективность и романтику. Для Аткиных было очень важно, чтобы суда, построенные по их чертежам, были любимы. И это касалось любого из 873 созданных ими проектов.

