



Шхуна USS «Онкауе» (1843–1848). Картина американского художника Чарльза Лундгрена. (1979)

Шхуна со странностями

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Эта шхуна была построена в Нью-Йорке в 1839 г. Ее разработал инженер Роберт Ливингстон Стивенс, увлеченный яхтенный конструктор. Смело экспериментируя, он всегда стремился придать своим парусникам самые лучшие характеристики. Тот век вообще славился дерзкими исследованиями, переворачивающими устройство мира.

Обводы новой шхуны были настолько нетипичными, что вызывали недоумение моряков и корабелов. Судостроитель Уильям Капес, на верфи которого был размещен заказ, начал строительство лишь после того, как серия экспериментов с построенной моделью показала жизнеспособность теоретических выкладок конструктора. Действительно, корпус «Онкауе» выглядел очень странно по отношению к общепринятым судостроительным стандартам. Яхта имела длину корпуса 29,3 м (по КВЛ

28,04 м), ширину 7,37 м и осадку 3,28 м, ее водоизмещение составляло 211 т. Уникальность линий заключалась в том, что подводная часть на проекции «корпус» выглядела так, будто к яхте приделан огромный, непомерной ширины киль, идущий по всей длине судна. Эта часть корпуса имела U-образную конструкцию на большом протяжении и была чрезвычайно объемной. Но это не единственная странность: вдобавок ко всему наибольшая ширина шхуны была смещена в корму. Кроме того, на ней был боль-

Портрет Роберта Л. Стивенса из американского научно-популярного журнала 1877 г.



шой секторный шверт, который через некоторое время дополнили еще одним.

Морской историк Говард Шапель считал «Onkahuе» «генезисом эволюции американской парусной яхты <...> поскольку это судно было кардинальным отходом от принятой в то время формы корпуса быстроходного парусного судна».

При всех своих конструктивных особенностях на воде «Onkahuе» выглядела вполне обычно: двухмачтовая шхуна с гафельными парусами и по-американски лихо наклоненными в корму мачтами, с умеренной седловатостью борта и аккуратно выполненными дельными вещами на палубе...

Спущенная на воду в 1840 г. шхуна показала себя быстроходным судном и с успехом принимала участие в парусных соревнованиях. Правда, это случилось не сразу: первые выходы принесли некоторое разочарование относительно ее ходовых качеств. Однако изменения, внесенные в парусное вооружение, улучшили картину. Крейсерские плавания в океане показали, что «Onkahuе» получилась мореходной, но, при этом отмечалась ее резкая, порывистая качка в условиях сильного волнения. Однажды во время шторма это даже стало причиной потери обеих мачт. Поврежденную шхуну отбуксировали в порт и отремонтировали. Может быть, на характере яхты отразилось ее название, которое в переводе с индейского языка означает «Танцующее перо»? Как бы там ни было, «Onkahuе» успешно конкурировала с самыми быстрыми парусниками того времени.

Роберт Стивенс, который с двумя своими братьями владел «Onkahuе», продолжал с ней экспериментировать. Он использовал внешний балласт, много работал с парусным вооружением, постоянно совершенствуя его. В 1843 г. было принято решение продать шхуну ВМС США. Военные моряки тоже внесли свою лепту: убрали шверты, поставили параллельно фальшкилю брусковые кили для защиты корпуса, добавили на фок-мачту два прямых паруса. Кроме того, на шхуне установили две пушки, и ее снабжение пополнилось несколькими тяжелыми шлюпками. Последние дополнения негативно сказались на мореходных качествах судна: лишний вес ухудшил их.

Под военным флагом «Onkahuе» некоторое время несла патрульную службу у атлантического побережья Соединенных Штатов. Позднее, до 1845 г., она крейсировала в Карибском море и у берегов Южной Америки, участвуя в борьбе против пиратства и работорговли. В период Американско-мексиканской войны (1846–1848) служила посыльным кораблем между Норфолком, Вирджинией и Порт-Аранзасом (штат Техас).

21 июня 1848 г. при переходе из Нью-Йорка в Панаму «Onkahuе» села на рифы в районе о-вов Тёркс и Кайкос (юго-восточнее Багамских о-вов). В какой-то степени кораблекрушение было вызвано тем обстоятельством, что на борту парусника находились спешащие по своим делам дипломаты. Из показаний, предоставленных комиссии по расследованию действий капитана шхуны, явствовало, что ему было приказано пройти через узкий пролив ночью для обеспечения своевременного прибытия корабля. Экипаж увидел о. Северный Кайкос вечером 21 июня. Уже в темноте земля была отмечена с правого и левого бортов: шхуна вошла в пролив. Незадолго до кораблекрушения на «Onkahuе» слышали звуки прибора прямо по курсу, после чего судно налетело на риф. Экипаж предпринял несколько попыток сняться — сначала с помощью парусов, закрепляя шхуну, затем путем завоза якорей, чтобы стащить ее на глубокую воду. Но сильное волнение и мощное течение в проливе свели эти попытки на нет.

На рассвете следующего дня с борта потерпевшего крушение судна увидели землю, простирающуюся с запада на восток. Риф, на котором сидела шхуна, шел на расстоянии трех-пяти миль от берега. В течение дня пассажиры были доставлены во временный лагерь на близлежащем острове, в то время как экипаж занимался эвакуацией. Через день один из офицеров с горсткой матросов на шлюпке отправились за помощью. 25 июня 1848 г. «Onkahuе» была окончательно оставлена. Шхуна лежала на рифе на правом борту...

Судьба не отпустила «Onkahuе» и десяти лет. Но эта странная яхта Роберта Л. Стивенса оказала сильное влияние на развитие конструкции американских парусных яхт.

