



БЫСТРЕЕ ВСЕХ НА ВОДЕ И НА СУШЕ

Алексей Деревянкин

За всю историю спорта обладателями мировых рекордов скорости и на суше, и на воде становились лишь три гонщика. Любопытно, что все они были британскими подданными. Генри Сигрейв устанавливал рекорды четырежды (с 1926 по 1930 г.): три раза на автомобиле и один — на катере. Его современник Малкольм Кэмпбелл не раз перекрывал рекорды Сигрейва, а после Второй мировой войны достижения предшественников улучшил его сын Дональд. Кэмпбеллы 11 раз поднимали планку рекорда скорости на воде и 10 раз — на суше! Об этой славной династии и пойдет наш рассказ.

Малкольм Кэмпбелл родился в 1885 г. в пригороде Лондона. Его отец занимался торговлей алмазами, и предполагалось, что сын пойдет по его стопам. Но вышло иначе: отправившись в Германию изучать основы бизнеса, юноша заинтересовался мотоциклетными гонками. Это было вполне объяснимо: начало XX в. стало временем повального увлечения скоростью и техническим прогрессом. Когда Малкольм вернулся в Англию, его тяга к спорту не ослабела. Он продолжал участвовать в соревнованиях на мотоцикле, любил ходить под парусом, а вскоре занялся автогонками.

Свой первый автомобиль Кэмпбелл назвал The Flapper (в пер. «клапан» или «заслонка»), но вскоре переименовал в «Синюю птицу» (Blue Bird), вдохновившись только-только поставленной тогда пьесой Мориса Метерлинка. Впечатление от спектакля оказалось настолько сильным, что по дороге из театра домой Кэмпбелл разбудил хозяина скобяной лавки, скупил всю синюю краску и наутро покрасил машину. Краска еще не высохла, когда Кэмпбелл вывел «Синюю птицу» на трассу автодрома Бруклендс. Забегая вперед, скажу, что все свои автомобили и катера Малкольм Кэмпбелл называл одинаково. Его сын подхватил эту традицию, правда, убрав из названия пробел: свои аппараты он именовал Bluebird. Новое название, с одной

стороны, стало собственным «брендом» гонщика, а с другой, все-таки напоминало о достижениях его отца.

Когда началась Первая мировая война, увлечение спортом пришлось на время оставить. Кэмпбелл служил мотоциклистом-посыльным, занимался перегоном новых самолетов из Британии во Францию, затем стал авиаинструктором. В 1918 г. он написал и за свой счет издал книгу «Советы начинающим пилотам». Войну Кэмпбелл закончил в чине капитана.



На полосе слева: Малкольм и Дональд Кэмпбеллы

«Рождение мечты». Худ. Джек Веттриано, 1995 г.

В 1920-е гг. начался новый виток борьбы за скорость. Малкольм с удовольствием вернулся к любимому занятию; с окончания войны до середины 1930-х он выиграл больше 400 стартов — примерно одна победа в две недели! Впрочем, соревнований ему было мало: иногда он вязывался в гонки с другими водителями просто по пути домой со службы. Малкольм был настолько азартен, что порой не останавливался у своего дома, а продолжал импровизированное состязание, пока не оказывался победителем.

Принимал Кэмпбелл участие и в заездах на установление мировых рекордов скорости на автомобиле. От таблицы рекордов тех лет пестрит в глазах: с 1922 по 1939 г. к ней добавились 23 новые строчки, а сама скорость за это время выросла втрое: с 200 до 595 км/ч. Рекорды в то время держались не больше года, а то и гораздо меньше. Например, Рене Тома, разогнавшийся 6 июля 1924 г. до 231 км/ч, и недели не пробыл в статусе быстрейшего гонщика планеты.

Малкольм Кэмпбелл установил свой первый рекорд скорости (235 км/ч) 25 сентября 1924 г. Следующим летом он обновил результат: 243 км/ч. Теряя первенство, Кэмпбелл всякий раз возвращал себе лидерство, достигнув в феврале 1931 г. скорости 396 км/ч. За этот рекорд (уже пятый) король Георг V посвятил его в рыцари, а сэр Малкольм продолжал в том же духе, улучшив показатель еще четыре раза. В 1935 г. он дошел до отметки 485 км/ч. К тому моменту почти никого из гонщиков, оспаривавших рекорды Кэмпбелла во второй половине 1920-х гг., уже не было в живых: двое соперников погибли в автогонках, а Генри Сигрейв разбился во время рекордного заезда на катере. В то время и автомобильный, и водно-моторный спорт были весьма опасными. То ли Кэмпбелл действовал осторожнее других, то ли ему просто везло больше, но как бы то ни было, он оказался одним из немногих рекордсменов тех лет, кому посчастливилось умереть



в своей постели. А ведь на его счету девять рекордов скорости на суше — это и сегодня больше, чем у кого-либо еще.

В середине 1930-х Кэмпбелл, которому тогда было уже пятьдесят, открыл для себя водно-моторный спорт. Как и на суше, его привлекали рекордные заезды. На тот момент мировой рекорд скорости (201 км/ч) принадлежал американцу Гарфилду Вуду. Установлен он был на исполинском 38-футовом (11,5 м) 8-тонном катере «Мисс Америка Х», оснащенном четырьмя 12-цилиндровыми авиадвигателями «Паккард» общей мощностью 7000 л.с. Кэмпбелл пошел по другому пути, постаравшись максимально облегчить свой катер. Его «Синяя птица КЗ» длиной 7 м несла авиационный двигатель «Роллс-Ройс Р»

Изображение Blue Bird на почтовой открытке, 1925 г.



Малкольм Кэмпбелл ставит свой последний рекорд. 19 августа 1939 г.

мощностью «все» 2800 л.с. (такой же мотор Кэмпбелл использовал на последнем гоночном автомобиле) и весила лишь немногим более 2 т. По расчетам, она должна была разогнаться до 210 км/ч. Выкладки инженеров оказались точны. В 1937–1938 гг. Кэмпбелл установил на этом катере три рекорда скорости, достигнув 211 км/ч. Успехом гонщик был обязан не только своему мастерству, но и инженерному таланту автора проекта Фреда Купера: тот тщательно рассчитал обводы корпуса и (вероятно, первым среди конструкторов) уделил большое внимание снижению аэродинамического сопротивления надводной части — с ростом скоростей этот аспект начинал играть все большую и большую роль.

После этого, понимая, что резервы роста скорости судна исчерпаны, Кэмпбелл заказал постройку катера «Синяя птица К4». Он был спроектирован по совершенно новой для того времени трехточечной схеме: набирая скорость, корпус приподнимался из воды, начиная опираться на нее не всем днищем, а лишь тремя небольшими участками (два из них размещались в передней части и были максимально разнесены по ширине для улучшения остойчивости, а третий располагался в корме по центру). Такая схема не только снижала сопротивление трения, уменьшая смоченную поверхность, но и повышала эффективность гребного винта.

Конструкция оказалась удачной. За две недели до начала Второй мировой войны Кэмпбелл на оз. Конистон поднял рекорд до 228 км/ч. Это достижение удалось превзойти только в 1950 г., уже после его смерти.

Во время войны Кэмпбелла вновь призвали на службу. В боевых действиях он участия не принимал, выполняя различные задачи в тылу. В год окончания войны Кэмпбеллу исполнилось шестьдесят. Он вышел в отставку в звании майора, но отдыхать на пенсии не собирался. Оснастив «К4» реактивным авиадвигателем, он рассчитывал улучшить свой довоенный рекорд, однако эксперимент не удался: уже на скоростях порядка 150–160 км/ч судно начинало плохо управляться и вело себя нестабильно. В частности, катер имел склонность к дельфинированию — продольным колебаниям, которые с ростом скорости усиливались и наконец переходили в опасные прыжки над водой. Рекорд больше не покорился. Вдобавок Кэмпбелла начало подводить здоровье. Перенеся несколько инсультов, он скончался в последний день 1948 г.

Малкольм Кэмпбелл был разносторонним человеком. Он не только прославился как великий гонщик, но и стал автором нескольких книг. Кэмпбелл написал книгу о своем товарище и сопернике Генри Сигрейве и «Книгу о знаменитых гонщиках» — историю автомобильных гонок. Мало того, из-под его пера вышло несколько остросюжетных романов, действие которых разворачивалось вокруг автогонок. По мотивам одного из них, «Приветствие богам», в 1939 г. сняли фильм «Сожги их, О'Коннор».

Сын Малкольма Дональд, родившийся в 1921 г., проявил себя не менее талантливым и бесстрашным гонщиком, чем отец. Однако интерес к спорту появился у него не сразу. В юности он мечтал стать летчиком. С началом Второй мировой войны он попробовал

завербоваться в Королевские ВВС, но не прошел медкомиссию из-за ревматизма. Пришлось устроиться инженером в фирму, производившую детали для самолетов.

Быть может, Дональд и думал тогда о гонках и рекордах, но до поры до времени не предпринимал никаких шагов в этом направлении. Спусковым крючком стало пришедшее после смерти отца известие о том, что американский гонщик Генри Кайзер собирается вернуть рекорд скорости на воде в США и уже построил новый катер. В своей книге «Сквозь водную преграду» Дональд вспоминал, как эта новость подействовала на него. «В задумчивости я откинулся на спинку любимого отцовского кресла. Внезапно я рассердился, а в следующий момент подумал, что сам попробую улучшить рекорд. К черту Кайзера».

Дональд выкупил глиссер отца «Синяя птица К4», который тот продал незадолго до кончины, вернул на него старый двигатель и летом 1949 г. начал попытки обновить отцовский рекорд. Получилось не сразу. Дональд приблизился к достижению отца, но не успел превзойти его: в 1950 г. это сделал Стэнли Сэйрес (США), прибавивший к рекорду сразу 30 км/ч. Кэмпбеллу пришлось модернизировать «Синюю птицу», оснастив ее частично погруженным винтом. Это дало эффект: скорость глиссера выросла, и до рекорда Сэйреса оставалось совсем немного...

Однако в 1951 г. Кэмпбелл утопил катер: то ли он столкнулся с плавающим бревном, то ли разлетелся редуктор, пробив дыру в корпусе. А вскоре Сэйрес обновил свой рекорд, увеличив его еще на 30 км/ч. Стало ясно: нужно проектировать принципиально новый аппарат. Таковым стала «Синяя птица К7», спущенная на воду в 1955 г. Главной ее особенностью стал турбореактивный двигатель, снятый с экспериментального гидросамолета-истребителя Saunders-Roe SRA/1.

На испытания и последовавшие за ними переделки катера ушло полгода. И 23 июля 1955 г. Кэмпбелл



с хорошим запасом (326 против 287 км/ч) перекрыл результат Сэйреса. Рекорд мира снова принадлежал Великобритании. Но на этом «К7» не исчерпал своих возможностей. До конца 1950-х Кэмпбелл продолжал модернизировать глиссер, улучшая его гидро- и аэродинамические характеристики, и каждый год обновлял свой рекорд, доведя его в 1959 г. до 419 км/ч. Это было даже выше проектной скорости 400 км/ч.

Только начав ставить рекорды на воде, Дональд Кэмпбелл задумался о том, чтобы стать самым быстрым человеком и на суше. В 1960 г. был построен газотурбинный автомобиль Bluebird-Proteus CN7. Двигатель мощностью 4450 л.с. от авиалайнера Bristol Type 175 Britannia давал привод на все четыре колеса. Предполагалось, что из машины можно будет выжать 800 км/ч. Но такой скорости Кэмпбелл не достиг, да и вообще начало его автомобильной карьеры не слишком обнадеживало: в сентябре 1960 г. на скорости почти 600 км/ч он разбил «Синюю птицу», получив серьезные травмы. После аварии его стали



Малкольм Кэмпбелл ставит свой последний рекорд. 19 августа 1939 г.

мощностью «всего» 2800 л.с. (такой же мотор Кэмпбелл использовал на последнем гоночном автомобиле) и весила лишь немногим более 2 т. По расчетам, она должна была разогнаться до 210 км/ч. Выкладки инженеров оказались точны. В 1937–1938 гг. Кэмпбелл установил на этом катере три рекорда скорости, достигнув 211 км/ч. Успехом гонщик был обязан не только своему мастерству, но и инженерному таланту автора проекта Фреда Купера: тот тщательно рассчитал обводы корпуса и (вероятно, первым среди конструкторов) уделил большое внимание снижению аэродинамического сопротивления надводной части — с ростом скоростей этот аспект начинал играть все большую и большую роль.

После этого, понимая, что резервы роста скорости судна исчерпаны, Кэмпбелл заказал постройку катера «Синяя птица К4». Он был спроектирован по совершенно новой для того времени трехточечной схеме: набирая скорость, корпус приподнимался из воды, начиная опираться на нее не всем днищем, а лишь тремя небольшими участками (два из них размещались в передней части и были максимально разнесены по ширине для улучшения остойчивости, а третий располагался в корме по центру). Такая схема не только снижала сопротивление трения, уменьшая смоченную поверхность, но и повышала эффективность гребного винта.

Конструкция оказалась удачной. За две недели до начала Второй мировой войны Кэмпбелл на оз. Конистон поднял рекорд до 228 км/ч. Это достижение удалось превзойти только в 1950 г., уже после его смерти.

Во время войны Кэмпбелла вновь призвали на службу. В боевых действиях он участия не принимал, выполняя различные задачи в тылу. В год окончания войны Кэмпбеллу исполнилось шестьдесят. Он вышел в отставку в звании майора, но отдыхать на пенсии не собирался. Оснастив «К4» реактивным авиадвигателем, он рассчитывал улучшить свой довоенный рекорд, однако эксперимент не удался: уже на скоростях порядка 150–160 км/ч судно начинало плохо управляться и вело себя нестабильно. В частности, катер имел склонность к дельфинированию — продольным колебаниям, которые с ростом скорости усиливались и наконец переходили в опасные прыжки над водой. Рекорд больше не покорился. Вдобавок Кэмпбелла начало подводить здоровье. Перенеся несколько инсультов, он скончался в последний день 1948 г.

Малкольм Кэмпбелл был разносторонним человеком. Он не только прославился как великий гонщик, но и стал автором нескольких книг. Кэмпбелл написал книгу о своем товарище и сопернике Генри Сигрейве и «Книгу о знаменитых гонщиках» — историю автомобильных гонок. Мало того, из-под его пера вышло несколько остросюжетных романов, действие которых разворачивалось вокруг автогонок. По мотивам одного из них, «Приветствие богам», в 1939 г. сняли фильм «Сожги их, О'Коннор».

Сын Малкольма Дональд, родившийся в 1921 г., проявил себя не менее талантливым и бесстрашным гонщиком, чем отец. Однако интерес к спорту появился у него не сразу. В юности он мечтал стать летчиком. С началом Второй мировой войны он попробовал

Некоторые из болидов Кэмпбеллов сохранились. В музеях Великобритании и США выставлены первый и последний гоночный автомобиль сэра Малкольма и газотурбинный Bluebird-Proteus CN7 Дональда. Сохранился и катер «КЗ»: он отреставрирован и иногда участвует в фестивалях. Жизнь и судьба Дональда Кэмпбелла вдохновляли не только любителей спорта, но и деятелей искусства: рок-группа Marillion посвятила его памяти песню Out of This World, а в 1988 г. о его последнем заезде на оз. Конистон сняли фильм «Пересекая озеро» с Энтони Хопкинсом в главной роли.



Приветствие Дональда
Кэмпбелла советским
спортсменам,
напечатанное в сборнике
«Катера и яхты»
в 1965 г. Публикацию
иллюстрирует
автомобиль Bluebird-
Proteus CN7