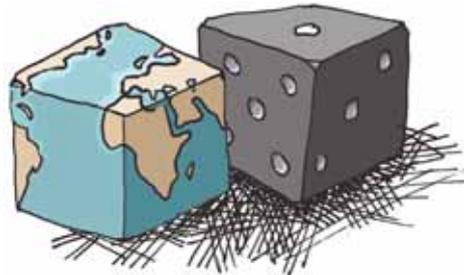


# Катера пересекают океан, или Они были первыми

Когда Готлиб Даймлер демонстрировал свой первый в мире моторный катер – обычную речную лодку с ДВС мощностью 3/4 л.с. (как сообщал некий репортер – «неизвестным двигателем, издававшим злое шипение»), один из участников испытаний заявил: «Уверен, никогда судно с такой швейной машинкой в море выйти не сможет!». Кстати сказать, это был опытный моряк, в те годы – уже владелец верфи. Но провидцем он оказался плохим.



Всего через 14 лет состоялось первое в истории плавание под мотором через океан. «Швейная машинка» превратилась в довольно надежный одноцилиндровый двигатель, способный даже при работе на половинной мощности двигать 10.6-метровый деревянный катер со скоростью 5 уз (максимальная скорость достигала 7 уз при расходе керосина 4.54 л/ч). Как пишет известный историк водно-моторного спорта Кевин Десмонд (см. № 86), этот примитивный мотор с зажиганием от запальных шаров, сконструированный Теодором Хиршем, сначала привел бы в замешательство нынешних механиков, а затем наверняка вызвал бы их восхищение: ломаться там было

нечему. Он и не сломался, проработав 613 часов.

9 июня 1902 г. катер «Абель Аббот Лоу» (назван в честь знаменитого американского судовладельца) вышел из Нью-Йорка и на 37-й день достиг Фалмута. Только не следует думать, что этот 3105-мильный переход был праздничным времяпрепровождением. Мало того, что экипаж – 40-летний капитан Уильям Ньюмен и его сын 16-летний Эдуард, впервые оказавшийся в море, – были измучены непрерывными жестокими штормами, потекли топливные цистерны. А ведь запас топлива из расчета на 60 суток плавания (3630 л керосина) занимал все свободное место. С 29 июня маховик двигателя постоянно вращался в керосине, в каютке давно уже плескались керосиновые волны. О приготовлении горячей пищи не могло быть и речи, да и спать было практически невозможно. В ярости капитан записал в вахтенный журнал: «Попался бы мне мерзавец, который клепал переборки!». Уильям потерял в весе 12.5 кг!..

соглашались. Организатор плавания «Нью-Йоркская керосиновая компания», крайне заинтересованная в рекламе «судовых» керосиновых двигателей, уже построила (по немецкому проекту) двухмачтовое судно, а вот набрать экипаж никак не могла. Отчаявшийся владелец компании обещал смельчакам огромную сумму – 5000 долларов. На эту приманку и клюнул капитан принадлежащей фирме прогулочной яхты Уильям Ньюмен, а чтобы не пришлось делить доллары с кем-то посторонним, привлек к рискованной затее сына...

Дэг Пайк в книге «The Challenge of the Atlantic» упоминает малоизвестный эпизод, относящийся к нашей теме. В июне 1903 г. из Норвегии вышел 69-футовый одномачтовый шлюп (тендер) «Джиоа», оснащенный двухцилиндровым работающим на тяжелом топливе двигателем «Дан», обеспечивающим скорость 4 уз. Это явно был вспомогательный двигатель. Капитан Амундсен успешно провел трехлетнее плавание грузового парусника. Известно, что он прошел Северо-Западным проходом в Тихий океан и в конце концов финишировал в Сан-Франциско.

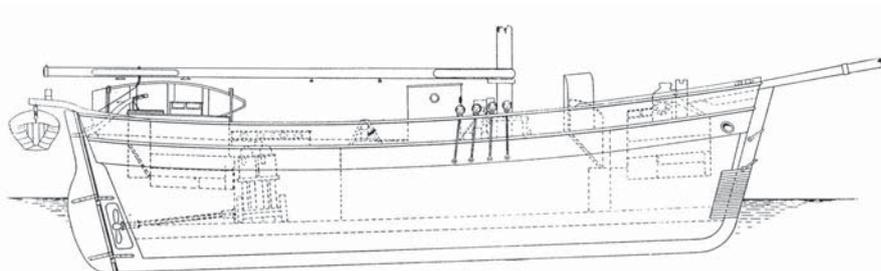
Это не мешает признанию заслуг



Первое малое парусно-моторное судно, пересекшее океан, «Абель Аббот Лоу» финишировало в Фалмуте после 37 дней рейса



Рисунок (из журн. «Yachting»), изображающий «Абель Аббот Лоу» в Атлантике



Катер «Джиоа» внешне ничем не отличался от обычных парусников своего времени

американцев как инициаторов океанских плаваний под мотором. Они же в 1907 г. организовали и первую большую гонку катеров в открытом море. На 665-мильный маршрут Бермудской гонки Нью-Йорк–Бермуды сразу же рискнули выйти несколько экипажей. Гонка стала традиционной и проводилась ежегодно в течение восьми лет. Наименьший из катеров-участников имел размерения 12×2.75 м и шел под двигателем 16 л.с. А максимальная за все эти годы мощность катера, вышедшего на эту трассу, составляла 35 л.с.

Больше того. Родилась идея и о проведении сверхдальних трансокеанских марафонов. Выразили готовность идти через Атлантику 34 экипажа! Провести такое соревнование все-таки не удалось – такие уж слишком смелые планы опережали время, гонки еще не были спортом, а лишь демонстрировали все возрастающие возможности техники.

Стоит подчеркнуть, что скорости первых морских катеров мало отличались от скоростей привычных парусных яхт. Соответственно были похожими обводы и внешний вид. То же можно сказать и о размерениях: имевшимся в распоряжении мощностям соответствовали корпуса длиной порядка 10–15 м.

А вот специально построенный в 1912 г. в Детройте 10.65-метровый ка-

тер «Детройт», хотя и имел одномачтовое парусное вооружение, на яхту был похож мало. Роднил его с яхтами балластный киль, надежно обеспечивающий остойчивость. Впрочем, с этим несколько переборщили: катер «постоянно испытывал невыносимую бортовую качку» – так во время рейса через океан записал в судовой журнал капитан «Детройта» Томас Флеминг Дей. Это был известный во всем мире яхтсмен, непререкаемый участник Бермудских гонок, издатель основанного в 1884 г. журнала «Раддер» («Руль»).

На его катере работал двухцилиндровый уже бензиновый двигатель «Скриппс», развивавший при 600 об/мин мощность 14 л.с. С полной нагрузкой и на тихой воде «Детройт» уверенно показал на мерной миле скорость 7.8 уз.

После 12-дневного испытательного перехода внутренними водными путями и двухдневного отдыха катер с экипажем из четырех человек 17 июля 1912 г. вышел из Нью-Йорка и взял курс на Ирландию. Первые несколько дней погода благоприятствовала смельчакам, но затем пошел дождь и задул свежий ветер. «В течение двух недель волны крушили корпус «Детройта». (Любопытно, что капитаны встречных судов, заметив катер, сразу же меняли курс и подходили к нему, принимая его за

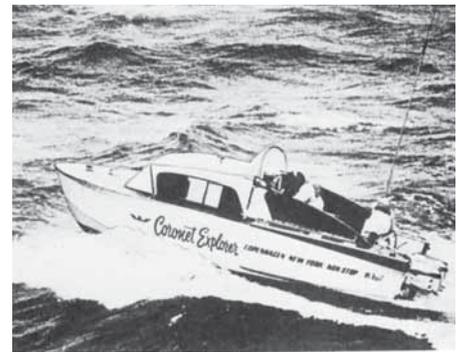
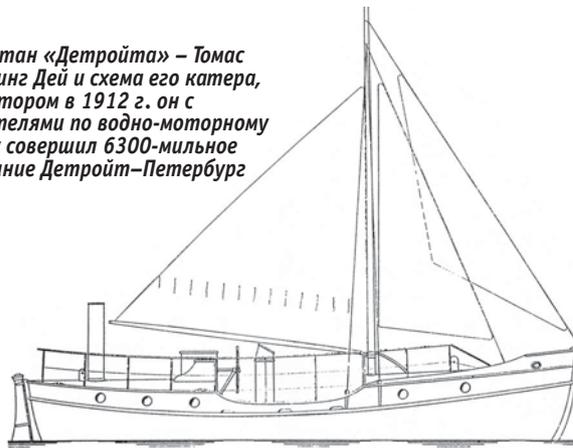
спасательную шлюпку с «Титаника».) Самым опасным приключением во время этого «ужасного рейса» был пожар где-то посреди океана. Потушили его с огромным трудом и только благодаря тому, что капитан Дей захватил с собой огнетушитель – тогда это была новинка техники.

На 21-й день перехода вконец измученные штормами американцы добрались до Куинстауна, где приходили к себя в течение десяти дней. Плавание «Детройта» в европейских водах закончилось в Санкт-Петербурге. Как сообщал журнал «Яхта», 1 сентября в Императорском Речном яхт-клубе, «гостеприимно принявшем яхтсменов», в их честь был дан банкет (№ 72). Общая протяженность маршрута составила 6300 миль.

Менее известно следующее, второе, плавание Дея через океан – на 6-метровой парусно-моторной яхте (июле) «Си Берд», оснащенной 3-сильным двухцилиндровым керосиновым мотором «Нокс». «Яхточка напоминала керосиновую лавку, – писали журналисты. – 300 л керосина едва распихали по закоулкам, а 20 четырехлитровых канистр принятовили к рубке, что и послужило ... причиной значительного отклонения от курса в начале пути, поскольку металлические канистры влияли на показания компаса». С тех



*Капитан «Детройта» – Томас Флеминг Дей и схема его катера, на котором в 1912 г. он с приятелями по водно-моторному клубу совершил 6300-мильное плавание Детройт–Петербург*



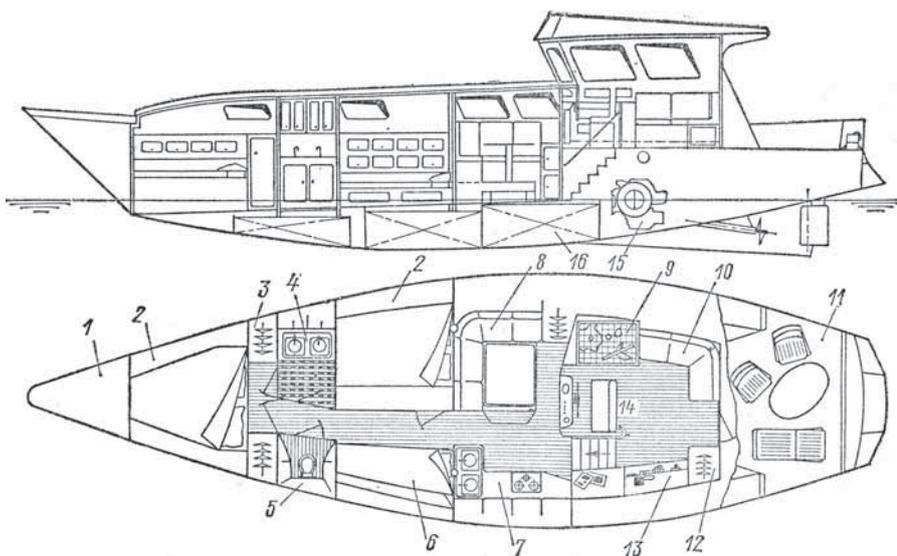
*Дейкрейсер «Корнет Эксплорер» в океане*



*Экипаж «Ситикорп Травеллер» (слева направо): Джек Гринберг, Рик Ламор и Боб Магун*



*«Ситикорп Травеллер» – переоборудованная 36-футовая «Сигарета» под четырьмя 200-сильными подвесными моторами.*



**Общее расположение катера-трансатлантика «Вояжер Эльф Марин».**

1 – форпик; 2 – спальная каюта; 3 – платяной шкаф; 4 – умывальник и душ; 5 – туалет; 6 – койка; 7 – камбуз; 8 – кают-компания; 9 – штурманский стол; 10 – диван; 11 – место отдыха на юте; 12 – шкаф для непромокаемой одежды; 13 – навигационные приборы; 14 – пост рулевого; 15 – дизель; 16 – топливные цистерны на 7500 л



**Катер «Вояжер Эльф Марин» на старте безостановочного транс-океанского перехода в направлении с востока на запад**

пор (1913 г.) вспомогательный двигатель считается неотъемлемой частью оборудования любого парусника для дальних плаваний.

В летопись водно-моторных рекордов занесено имя француза Марена Мари. Это было первое трансатлантическое плавание в одиночку. В июле 1937 г. он вышел из Нью-Йорка на 42-футовом одномачтовом «Ариэле», на котором был установлен 75-сильный четырехцилиндровый дизель. Через 19 суток, израсходовав около 7000 л топлива, француз финишировал в Гавре. Этот переход заслуживает упоминания еще и потому, что Марен Мари был первым, кто использовал автопилот.

В дальнейшем число катерников –

покорителей океана медленно, но верно возрастало, тем не менее каждое такое плавание долго еще по-прежнему представляло подвиг.

Остановимся на первых попытках использовать все более популярные на малых судах подвесные моторы. Около 50 лет назад проявил инициативу знаменитый гонщик и конструктор, прославившийся созданием угловой колонки, американец Джим Винн. На транец построенного в Дании 6.6-метрового дейкресера «Коронет Эксплорер» установили два 50-сильных «Джонсона». Проблему размещения запаса топлива решили кардинально – зафрахтовали судно сопровождения и дважды в сутки подходили к нему для дозаправки. Установить рекорд ско-

рости не удалось – из-за резкого ухудшения погоды пришлось поднять катер на борт теплохода, так что в течение 10 дней и 16 часов плавания Копенгаген–Ньюпорт своим ходом он прошел только 2986 миль.

История участия катеров в борьбе за Голубую ленту тесно связана с именем американского спортсмена Боба Магуна. В 1974 г. он установил рекорд 1257-мильной трассы Майами–Нью-Йорк, показав среднюю скорость около 55 ст. миль/ч. Это и навело его на мысль перекрыть рекорд лайнера «Юнайтед Стейтс» на рейсе через океан. Спонсором стал банк «Ситикорп», в связи с чем и выбранная для плавания 1978 г. 36-футовая «Сигарета», соответственно переоборудованная и снабженная надстройкой, получила название «Ситикорп Травеллер». На транец навесили четыре 200-сильных «Меркури» (как утверждают злые языки, еще столько же подвесников были уложены в трюм в качестве запасных). Запас топлива на борту не превышал 6000 л, поэтому планировались три захода для заправки на пути от берегов Испании к Америке. Поначалу все шло великолепно, экипаж (трое американцев) был в восторге – средняя скорость превышала 40 уз, но, видимо, увлечение скоростью привело к тому, что... в 120 милях от точки заправки на Азорах топливо кончилось. Рекорд не состоялся.

Упорный Магун в дальнейшем предпринимал еще две попытки: с шестью 200-сильными подвесными моторами, а затем (1979 г.) – с двумя 12-цилиндровыми дизелями по 1100 л.с. и приводами Арнессона. Обе закончились неудачами. Попутно отметим, что в 1977 г. океан успешно преодолели трое других американцев на 9-метровом «Спирит оф Нашвилл» со 140-сильным дизелем и угловой колонкой. Рекордов скорости поставлено не было, но запаса топлива на борту (около 5500 л – в 10 раз больше, чем на серийном катере) при среднем часовом расходе 8 л хватило на весь 4500-мильный рейс без дозаправки. А главное – двигатель «Вольво Пента Акватик Д-40» продемонстрировал великолепную надежность, бесперебойно отработав 700 часов без поломок.

В 1984 г. четверо французов на 14.3-метровом алюминиевом катере «Вояжер Эльф Марин» под двумя 50-сильными дизелями «BMW» успешно – без каких-либо ЧП совершили первый в истории мореплавания 21-дневный переход нон-стоп из Лиона в Нью-Йорк (4047 миль), т. е. в направлении с востока на запад (см. «Кия» № 113).



*Мотолодка «Психопат» (типа «Марино-Мустанг») перед выходом из Дакара (с буксируемыми наливными понтонами) и после приема на борт 250 л топлива*



*Первый РИБ, на котором пересекли океан. Энда О'Койнен большую часть пути сэкономил топливо – шел под парусами*



*На мотолодке, построенной по собственному проекту, Эл Гровер пересек Атлантику под двумя «Эвинрудами»*

Однако проблема столь серьезного рейса на небольшой лодке с подвесным мотором долго не могла быть решена из-за невозможности принять на борт достаточный запас топлива. С этой точки зрения очень поучительна история плавания 1970 г. двух финнов – Сеппо Мурайя и Арто Кулмала. Они решили, что три четверти пути пройдут под парусами в зоне пассатов, а требующееся для прохождения остальной части маршрута под 36-сильным «Архимедом-Пента» топливо (1500 л) разместят на буксируемых понтонах. Увы, при пробном плавании выяснилось, что идея с понтонами неудачна, пришлось вернуться в Дакар и уменьшить запас топлива закрепить внутри открытой 4.3-метровой лодки «Марино-Мустанг» с красноречивым названием «Психопат». На 47-й день ужасных мучений и невзгод, включая оверкиль мотолодки, финны достигли берегов Британской Гвианы\*.

\* В 1974 г. Сеппо Мурайя погиб при попытке совершить кругосветное плавание на 5.7-метровом дейкресере «Психопат-2» со 155-сильным «Джонсоном» с угловой колонкой. Подробнее – см. № 60 и 61.

Примером грамотного выбора маршрута, времени путешествия и конструкции парусного вооружения может служить удачное плавание ирландца О'Койнена на РИБе: под парусами он успешно проделал большую часть пути.

А вот в качестве рекорда, наглядно продемонстрировавшего и возросшие возможности современного надежного и экономичного подвесного мотора, и стойкость настоящего спортсмена, необходимо упомянуть практически мало известное одиночное плавание американца Эла Гровера. В 1985 г. он успешно пересек Атлантику на 27-футовой мотолодке «Гровербилт» с двумя 50-сильными «Эвинрудами»: «Ему на лодке, построенной по своему проекту, удалось то, что не смогли сделать миллионеры», – этими словами Дега Пайка мы и закончим наш краткий обзор.

А о том, что было дальше, в «Кия» рассказывалось неоднократно, достаточно напомнить о рекордном плавании вокруг света дизельного катера-тримарана «Cable of Wireless Advanturer» (1998 г., 74 дня, 20 часов, 58 минут).

**Ю.К.**



*Меньше 100 лет занял путь от первого выхода в океан до кругосветного плавания катера*