

ВОЗРОЖДЕННАЯ ЛЕГЕНДА

К десятилетию восстановления яхты “Cambria”

МАЙК КРИСТЕНС,
ЛОНДОН, АНГЛИЯ
ФОТО БАГСИ
ГЕДЛЕКА

Как-то давним летним вечером после удачно завершившейся Парусной недели Кауса мы с компанией друзей сидели на веранде яхт-клуба и, попивая свежее пиво, неторопливо обсуждали прошедшие гонки. Лениво поругивали обмерные формулы и постепенно перешли на достоинства и недостатки яхт различных эпох. Неожиданно мимо нас прошла большая белая яхта с классическим гафельным вооружением и стройным корпусом с длинными свесами, при одном взгляде на который становилось ясно, что ни IOR, ни IMS, ни прочие “достижения” современного яхтенного дизайна здесь не ночевали. Это была знаменитая “Moonbeat IV” конструкции Уильяма Файфа-младшего, одержавшая свою первую победу на морских дистанциях еще в далеком 1920 г.



Как водится, разговор тут же свернул на самое начало прошлого века, когда творили и Уильям, и Олин, и Натан* и многие другие мэтры судостроения, и на их яхты.

— Вы знаете, — подал голос сидевший рядом с нами Колин Мьюди, — Херрешофф в яхтостроении, как Леонардо. А вот Файф-младший — тот олицетворяет собой Праксителя и Микеланджело вместе взятых.

Возразить Колину никто не решился, да и в самом деле, как спорить в этом вопросе с одним из самых тонких современных яхтенных стилистов, досконально изучившим лодки начала XX в. Но если сравнивать конструкторов этой эпохи с величайшими художниками и скульпторами, то следует признать, что

время обошлось с творениями первых очень жестоко, оставив нам едва ли не меньше, чем даже от Праксителя. И любая сохранившаяся и реставрированная яхта тех времен сегодня вызывает неподдельный интерес всех знатоков и ценителей парусного судостроения.

Тогда я и предположить не мог, что спустя несколько лет сам окажусь на борту одной из яхт, созданных Уильямом Файфом. Этой лодкой стала знаменитая теперь уже “Cambria”, обнаруженная в полуразрушенном состоянии на дальнем участке одной австралийской гавани и любовно возрожденная с сохранением всего духа яхтостроения начала прошлого века. (Как видим, точка зрения моего друга — известного автора яхтенных детективов, гласящая, что невозможно обнаружить в угольных доках антикварную яхту, отличнейшим образом посрамлена!).

“Cambria” была построена для сэра

* Олин Стефенс и Натаниэль Херрешофф.
— Прим. ред.



Уильяма Берри (создателя крупнейшей медиа-империи тех лет, как сказали бы нынче) в 1928 г. и почти сразу же стала своеобразным символом послевоенного возрождения яхтостроения в Европе, где после самого окончания Первой мировой войны практически прекратилось создание крупных парусных яхт. Исключительно честолюбивый и энергичный У.Берри, создавший с нуля с начальным капиталом всего в 100 фунтов стерлингов свой бизнес — включивший в себя, заметим, такие жемчужины британской прессы, как “Times”, “Sunday Times”, “Daily Telegraph” и издательство “Hilton Press” — стал типичным нуворисшем, вначале погнавшимся за внешней красотой жизни. Он начал интенсивно скупать картины, мебель, восточные ковры, фарфор, стекло и серебро, ко всеобщему удивлению продемонстрировав безупречный вкус. Консервативное британское общество, свысока относя-

щееся к *enfant terrible*, неожиданно простило ему стремительное возвышение “из грязи в князи”, покоренное вкусом, обаянием и энергией этого незаурядного человека.

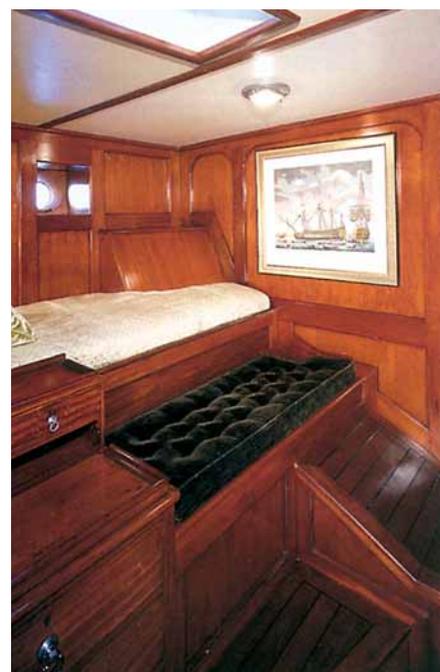
В полном соответствии с приведенной поговоркой, Уильям Берри добился получения дворянского звания — за заслуги перед Британией ему был дарован титул баронета. Однако сэр Уильям был из тех людей, кто не останавливается на достигнутом, даже если оно превышает самые смелые мечты и ожидания. Жан-Поль Сартр тогда не сказал еще своих знаменитых слов: “Будьте реалистами — требуйте невозможного”, но вряд ли в послевоенной Британии мог найтись другой человек, кроме Берри, к которому эти слова так подходили бы. Он поставил перед собой цель быстро подняться на следующую ступень общества — стать хотя бы виконтом. Средство достижения этой цели магнат выбрал

своеобразное — путем постройки яхты, чьи ходовые качества позволили бы ей доминировать на парусных состязаниях и обратить на себя внимания короля Георга V, завязанного яхтмена, регулярно выигрывавшего многие гонки на своей “Britannia”. В то время крупных парусных яхт в стране практически не осталось — весь флот больших гоночных парусников состоял всего из пяти лодок: “Britannia”, “White Heather”, “Shamrock”, “Westward” и “Lulworth”. Заказ на постройку “Cambria” стал своего рода знаковым, поскольку сразу же после этого были заложены еще две крупные яхты — “Astra” и “Candida”. За советом о выборе конструктора Берри обратился к Бруку Хекстолл-Смиту, редактору журнала “Yachting World” (входившего в медиа-империю самого Берри) и одновременно секретарю Яхтенной гоночной ассоциации. К сожалению, Хекстолл-Смит был небеспристрастен — будучи



Основные данные яхты "Cambria"

Длина, м:	
максимальная	41.15
корпуса	34.70
по КВЛ	23.80
Ширина, м	6.10
Осадка, м	4.25
Площадь парусности, м ² :	
на острых курсах	765
на полных курсах	1274
Водоизмещение, т	116/132 (после восстановления)



завязан в серьезных спорах с Чарльзом Николсоном касательно новых правил обмера, он попытался завоевать очки в пользу собственной точки зрения за счет яхты своего патрона, наблюдать за постройкой которой был приглашен Уильям Бертон. Это был опытный яхтсмен, однако совсем не судостроитель, находившийся, вдобавок, под влиянием ряда идей Хекстолл-Смита. Впрочем, анализируя те дела давно минувших дней, следует признать, что предложения редактора "Yachting World" по изменению и совершенствованию правил обмера с технической точки зрения были зна-

чительным шагом вперед — вот только они слабо учитывали весьма сложную реальность тех дней.

Итак, 1 августа 1927 г. был подписан контракт на строительство лодки, а уже в начале 1928 г. яхта оказалась на воде. "Cambria" имела изящные пропорции, классические обводы с длинным килем и большими свесами, но ее парусное вооружение проектировалось в соответствии с воззрениями Хекстолл-Смита на будущие правила обмера — в итоге "Cambria" стала первой построенной в Британии яхтой таких размеров с бермудским вооружением.



“Cambria” строилась как яхта 23-метрового класса согласно второй международной формуле обмера (Second International Rule). В ее конструкцию были заложены самые современные решения, а все параметры находились практически на высшей допустимой для класса границе (гоночный балл составил 23.2 м). Она могла бы стать великолепным образцом 23-метровика, восторженной точкой зрения Хекстолл-Смита. Свою первую гонку “Cambria” блестяще выиграла, но на этом практически все и закончилось. Увы, вскоре правила модифицировали для того, чтобы под их действие попали не только современные яхты с бермудским вооружением, но и лодки еще XIX в. с гафельным вооружением (даже шхуны). Конечно, говорить о мало-мальской объективности правил оказалось нелепо. “Cambria” начала получать большие штрафы за высокую мачту и за бермудское вооружение, и ее участие в гонках вскоре превратилось в профанацию, хотя яхта постоянно финишировала в числе лидеров. Чтобы хоть как-то избежать крупных штрафов, пришлось укоротить мачту и уменьшить площадь парусов. Тем временем возникший рост популярности яхтенных гонок привел к необходимости объединения действовавших на тот момент двух правил обмера: европейской системы International Metre Rule и американской Universal Rule для возможности проведения соревнований европейских и американских флотов по единым правилам.



В ходе долгой дискуссии было принято следующее соломоново решение: все яхты длиной до 48 футов (14.5 м) будут гоняться по европейским “метровым” правилам IMR, в то время как более крупные лодки оказались разбиты на три класса: L, K и J согласно американской системе.

Крупнейший из этих классов — J — включал лодки длиной по ватерлинии от 65 до 76 футов (19.5 – 23.1 м) и был адаптирован под проведение регат на Кубок “Америки”. Теоретически все крупные британские яхты отвечали требованиям класса без серьезных пере-

делок, но не “Cambria”. Помимо длины по КВЛ правила включали и ряд других ограничений, в которые очень стройная и легкая по тем временам (116 т водоизмещения), а также сильно перегруженная парусами (даже после укорачивания мачты более 700 м²) яхта не попадала. Одновременно с этим в Британии начали строиться новые яхты класса J — они были несколько тяжелее; так, построенный в 1930 г. “Shamrock V” имел 132 т водоизмещения, спущенная тремя годами позднее “Velsheda” — 143 т, более поздние лодки — до 165 т. Для поддержания конкурентоспособности





“Cambria” с этими судами требовались значительные переделки, на которые ее владелец так и не решился. Говорят, он был просто не в состоянии внести хоть какие-либо изменения в оригинальные планы Уильяма Файфа, и в 1934 г. продал великолепную яхту, уже не представлявшую ни малейшей гоночной ценности в силу двукратного изменения правил за очень короткий период.

Дальнейшая жизнь лодки была далека от радужной — начав ее как прогулочное судно высшего света, яхта быстро скатилась до чартера вблизи турецких берегов. Потом ее судьба подробно не прослеживается — известно лишь, что судно благополучно дожило до начала 60-х гг. и даже видело на своем борту Кемаля Ататюрка. В середине 60-х лодка

начала стремительно менять хозяев, пока, наконец, не отправилась в 1972 г. в кругосветное плавание под командованием своего нового владельца — известного американского бизнесмена Майкла Сиерса. Плавание шло неудачно, яхта потеряла мачту, была срочно переоборудована в кеч и в таком виде дошла до Австралии, где была попросту брошена своим владельцем. “Cambria” гнила в заброшенной гавани без малого два десятка лет, пока ее не обнаружила группа яхтсменов. Один из них — Ян Мюррей, известный австралийский гонщик регат Кубка “Америки” — работал на яхтенной верфи “Norman Wright and Sons” и взялся реконструировать судно.

Когда заслуженную лодку подняли на берег, реставраторы к своему удивлению обнаружили, что она пострадала от времени не так серьезно, как могла бы. Сохранились все оригинальные болты, фитинги, дерево интерьера было попросту в идеальном состоянии. Заметно хуже дело обстояло с корпусом — яхта имела поперечный стальной набор, обшитый краснодеревыми досками, и этот набор начал терять прочность, а часть досок сгнила. После проведенных экспертиз был предложен следующий план восстановления лодки: вырезать и заменить часть поврежденных шпангоутов и стрингеров, а также заменить сгнившие доски обшивки, после чего покрыть корпус стеклопластиком. Тиковую палубу предстояло перестелить; само собой, что яхте были нужны новый рангоут с такелажем, двигатель и электроника. Внутри требовалась только по-

лировка, настолько хорошо сохранился стильный интерьер. Тяжелая работа заняла пару лет, особенно грязным стал труд по высверливанию оригинальных болтов, которым, несмотря на всю их внешнюю сохранность, доверять было уже нельзя. Высверливались и заменялись 6000 бронзовых болтов на современные нержавеющие более полугодом — настолько тяжелой и кропотливой была эта работа. После ее завершения все стальные детали набора покрыли слоем эпоксидной смолы. Покончив с металлической частью, лодку тщательно просушили, обезжирили и покрыли четырьмя слоями стеклоткани опять-таки на эпоксидной смоле, придав старому корпусу необходимые жесткость, долговечность и герметичность.

На яхте смонтировали новый двигатель, семь ручных лебедок и перевезли корпус в Англию, где восстановили оригинальное парусное вооружение, заказав старым мастерам одной из британских фирм мачту из специально привезенных с Аляски цельных стволов спруса (при этом выстругивание стволов и их подгонка заняли времени больше, чем ушло на всю реставрацию корпуса!). После такого масштабного восстановления яхта вернула свой оригинальный внешний вид и приобрела неограниченную мореходность, подтвержденную соответствующими сертификатами Ллойда.

Благодаря любезности ее владельца, мне удалось провести на ней несколько дней в ходе парусной регаты Voilles Saint-Tropez. Вначале меня поразили скромные размеры подпалубных поме-

щений, особенно в сравнении с супер- и мегаяхтами. Что поделать, я впервые в жизни попал на лодку, чье отношение длина/ширина превышает семь! Нельзя сказать, что на “Cambria” живешь, как в туннеле, но что-то подобное в ощущениях, безусловно, присутствует. Узкий и длинный носовой свес пуст до самой мачты — в нем хранятся лишь паруса. Рядом с мачтой (на правом борту лодки) смонтирован вспомогательный двигатель, а по левому борту — камбуз. Сразу за мачтой находится скромный по размерам салон, еще дальше в корму — пять кают, включая хозяйскую. В корме — огромный рундук со снастями, якорями и дельными вещами. Вопреки современным стандартам, реставраторы сохранили оригинальную планировку — на все эти пять кают приходится всего один галюн (и еще один в носу, для спящей на парусах “черной кости”). Каюты довольно тесные, часть из них даже с двухъярусными койками, но стиль интерьера неподражаем. Трехпалые бронзовые “суставчатые” настольные лампы, полированный краснодеревый поставец с ликерами в кают-компани, резные стулья, шелковая обивка переборок — все это, чудом уцелевшее и любовно восстановленное командой мастеров “NW&S”, вызывает подлинный восторг и позволяет прикоснуться к золотой эре океанских гонок.

В ходе гонки в крепкий четырехбалльный ветер яхта вела себя просто фантастично. Сначала капитан поднял все

три носовых паруса — стаксель, кливер и летучий кливер, но потом летучку все же спустили: узкая, как нож, “Cambria” развила скорость выше 15 уз, при этом подветренная палуба ушла в воду по ватервейс. Ручные лебедки потребовали большого напряжения от команды — для участия в серьезной гонке на “Cambria” требуется экипаж из 19 человек! Я попробовал вначале присоединиться к палубным матросам — да-а, скажу вам. Это требует усилий! В такой ветер для работы на шкотах нужны как минимум три пары крепких рук — не считая тех, что работают на лебедке. После пары поворотов оверштаг я почувствовал, что слишком невнимательно относился к своей физической форме последние полгода. После этого Джон Дэвид — владелец яхты — милостиво разрешил мне постоять у штурвала. Постоять — это, конечно, форма речи, за штурвалом “Cambria” лучше сидеть. Сиденье очень небольшое и имеет забавную форму, чем-то напоминая стулья у барных стоек в некоторых лондонских пабах. Находиться в нем, однако, удобно. Никакой современной электроники возле штурвальной колонки нет — внешний облик яхты воссоздан с высокой точностью, из стилия ничего не выбивается. Посидев за рулем несколько минут и немного поняв характер лодки, я попытался чуть привести ее, подстраиваясь под заход усилившегося ветра. Усилия на штурвале дали о себе знать: все-таки сто с лишним тонн. “Cambria” чуть подумала, затем как

бы напряглась и плавно пошла на ветер. Палубная команда подобрала шкоты, я взглянул на капитана, он одобрительно кивнул — и я еще немного привел яхту. Лодка чуть вздрогнула, ватервейс ушел в воду, от оснований леерных стоек пошли буруны. Указатель лага перевалил за 16уз! Пройдя так полмили, мы ослабили шкоты, чуть увалившись. За это время более тяжелые конкуренты — все те же “Shamrock V” и “Velsheda” — отстали минимум на пару кабельтовых, и я позволил себе спуститься вниз, чтобы приготовить ребятам кофе.

Невероятное ощущение управлять такой огромной узкой лодкой с креном за 30° в облаке брызг пронзающей волны, как острый нож. Даже отдавая должное современным технологиям и материалам, приходится признать, что ничего подобного по красоте и изяществу современным конструкторам создать не удалось. И пусть в каютах “Cambria” нет нормальных кондиционеров и душевых кабин, а камбуз вытянут по борту в нитку и неудобен, эмоциональный подъем, который испытываешь на ее борту, бесподобен.

Сварив кофе, я поднялся наверх. Как “Летучий голландец”, “Cambria” неслась по волнам, все дальше отрываясь от своих старых соперников семидесятилетней давности. Давний спор Уильяма Файфа и Чарльза Николсона подошел к концу...

Редакция благодарит Яна Мюррея за помощь в работе.

