



Хочешь плавать — выбирай: «Каберне», «Мускат», «Токай»...

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Нет, пусть читатель не думает, что мы решили написать статью о вине или вреде пьянства. Она о яхтах, просто французский конструктор Филипп Харле, о котором пойдет речь, давал многим своим проектам странные имена. Наверное, он улыбался, подписывая чертежи названиями вин «Шампанское» или «Божоле», а то и славя таким образом куда более крепкие напитки («Скотч», «Текила», «Водка»)...
Интересно, стояли ли они в этот момент на его столе?

Филипп Харле был одним из самых плодовитых яхтенных конструкторов. В общей сложности по его чертежам было построено не менее 14 000 лодок. Впечатляюще! Он родился в 1931 г., во времена гнутых шпангоутов, обшивки из доски и рейки, медного крепежа, деревянного рангоута. Его отец, сколотивший состояние на производстве взрывчатых веществ, хотел видеть сына ученым или инженером, но Филипп мечтал стать судостроителем. Его тянуло не на стрельбище, а в яхт-клуб, и дорогое ружье, подарок отца, он продал, чтобы купить свою первую парусную лодку, на которой осваивал премудрости плавания под парусом. Хотя он и учился на химика, страсть к морю и яхтам взяла свое, и он все-таки стал конструктором. Вот как это произошло.

Летом 1952 г. Филипп пришел поработать в недавно основанный на островах Гленан морской центр CNG (Centre Nautique des Glénans), который был создан для обучения молодежи морскому делу и парусному спорту. Подобные проекты как магнитом тянут к себе романтически настроенных молодых людей, зачастую не умеющих почти ничего. Но Филипп оказался одним из немногих, кто имел практические знания и навыки, необходимые для успешной работы, и это выделило его на фоне остальных.

Первые годы работы в этой ныне хорошо известной яхтенной школе были нелегки. Практически полная изолированность маленького архипелага, расположенного у южного побережья полуострова Бретань, слабая материально-техническая база центра, скудное финансирование — все это окатывало холодным душем не готовых к испытаниям романтиков. Оставались сильнейшие, те, кто действительно не представлял своей жизни без моря. В этом центре Филипп Харле с удовольствием работал летом, а через два года стал его постоянным сотрудником. Именно здесь родился его первый самостоятельный проект. Им стал разъездной 12-метровый моторный катер, рассчитанный на перевозку 50 пассажиров или 6 тонн груза, буксировки нескольких лодок. Этакий универсальный «работяга». Он был построен в течение года. Катер превзошел все ожида-



ния. Несмотря на скромную мощность двигателя (50 л.с.), он развивал с полным грузом скорость 8 узлов, зачастую обгоняя рыбацкие лодки такого же размера, но с куда более мощными двигателями. Кстати, он до сих пор верой и правдой служит этому морскому центру. Потом появился проект еще одного разъездного катера, проект 4-метрового швертбота, предназначенного для обучения молодежи. Все они были тут же реализованы и оказались успешными.

На верфи морского центра строились шлюпки и парусные яхты. Учащиеся работали на ней и ходили в море, постигая морское искусство и получая практику в крейсерских плаваниях и гонках. Знакомство с английским яхтсменом Аленом Роузом и беседы с ним о том, какой должна быть успешная лодка для морских гонок, привели к появлению яхты «Naiade V», построенной в Сен-Мало. Яхта стала победителем нескольких престижных гонок, и о Филиппе Харле заговорили как о молодом талантливом яхтенном конструкторе. А он не останавливался: с чертежной доски сходили все новые и новые проекты.

Время, проведенное в море, наблюдения и накопившийся опыт позволили Харле плодотворно работать над учебником по морской практике и навигации для курсов морского центра. Его первый том был опубликован в 1961 г., и он до сих пор считается одним из лучших в мире. Увы, ссора с руководством CNG вынудила Филиппа в 1964 г. покинуть центр и вернуться в Париж.

Очень интересным проектом конструктора, до сих пор вызывающим неоднозначную реакцию, стала яхта Muscadet. Над ней Харле начал работать еще в CNG. Появлению этой лодки способствовал интерес конструктора к решению задачи создания дешевой яхты для массового

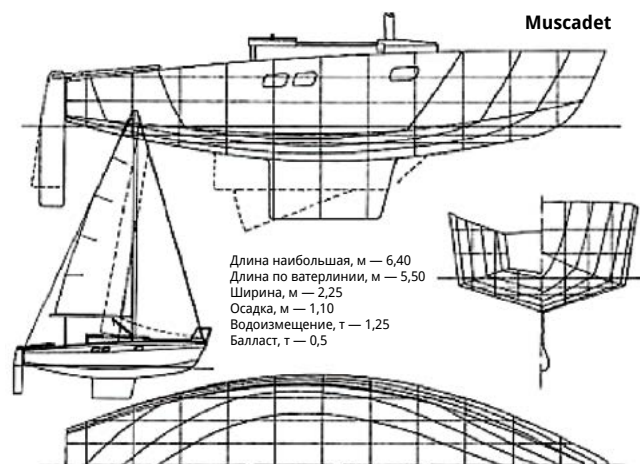


производства, яхты, доступной небогатым людям, французского варианта «народной лодки». Материалом для нее Харле выбрал фанеру, нарисовав простые технологичные обводы с одной скулой. Судно действительно выглядит необычно: угловатое, с непомерно высоким надводным бортом и узким транцем, оно и среди свидетелей его рождения чаще вызывало негативные ассоциации и получило едкие прозвища типа обувной коробки. Жена конструктора была просто поражена тем, как лодка уродлива, но не посмела сказать ему об этом, подумав, что нарисовать столь некрасивую яхту может только гений. Окраска в два цвета, линия бортовых иллюминаторов несколько улучшили ее внешность, но вопросы оставались. Однако на Парижской яхтенной выставке 1963 г. публика проявила к яхте повышенный интерес, во многом благодаря ее небольшой цене. Но ни конструктор, ни производители этой лодки не могли представить себе того успеха, который ожидал их «гадкого утенка».

Маленький парусник оказался простым и мореходным. Высокий борт хорошо защищал его экипаж от брызг, Muscadet круто шел в бейдевинд, развивал достаточно высокую скорость при ветре разной силы и, как и хотел его конструктор, был доступен людям с не самым большим достатком.

На этих яхтах в разных уголках Франции выходили на гоночные дистанции, совершали крейсерские плавания и воскресные прогулки, пересекали Атлантический океан. Первый Mini Transat, состоявшийся в 1977 г., выиграл Даниэль Гилар на Muscadet!

Популярность и массовость этой яхты привели к парадоксу: если во время своего рождения яхта стоила всего 9500



франков, то к 1976 г. ее цена поднялась до 41 700 франков, сделав Muscadet одной из самых дорогих яхт среди подобных. Во многом именно большая цена послужила снижению спроса, и в 1979 г. выпуск Muscadet прекратили. Всего по этому проекту было построено около 600 лодок.

Создавая свои яхты, Филипп Харле часто шел по пути строительства прототипа, который доводился до нужной кондиции, после чего яхта запускалась в серию. В течение длительного времени особенным интересом конструктора были небольшие и легкие крейсерско-гоночные яхты. В основном они имели граненые обводы, но наряду с фанерной обшивкой он все смелее работал с алюминием. Именно лодки с гранеными обводами конструктор чаще всего нарекал как различные алкогольные напитки. Таких в его портфеле было более пятидесяти.

*Яхта Sangria —
первый совместный
проект конструктора
с компанией Jeanneau.
Три тысячи лодок —
это был успех!*

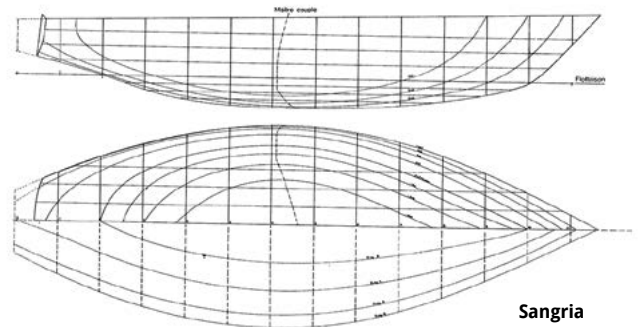


Переехав с семьей в Ла-Рошель, Харле создавал проект за проектом. Несмотря на то что многие из них оказывались очень удачными, яхты строились в единичном экземпляре или малым числом, и конструктор постоянно находился в поиске новых заказчиков, чтобы просто кормить свою семью. В этот период Филипп познакомился с Анри Жанно. Известная яхтенная компания испытывала тогда определенные затруднения по обновлению своего модельного ряда. Попытки сотрудничества с именитым конструктором Ван ден Штадтом не дали желаемого результата, и по совету своего коммерческого директора Анри Жанно связался с молодым и талантливым конструктором из Ла-Рошели.

Первым плодом этого сотрудничества стала Sangria — небольшая крейсерско-гоночная яхта, которая имела успех. По договору с верфью Jeanneau Филипп Харле получал процент от каждого спущенного со стапелей судна, и это начало приносить ему неплохой доход, ведь только Sangria была построена тиражом почти три тысяч экземпляров, став самой продаваемой лодкой подобного типа. А потом были другие проекты, другие суда! Всего по различным чертежам Филиппа Харле компания Jeanneau создала семь тысяч яхт.

К концу 70-х гг. Филиппа Харле хорошо знали в яхтенном сообществе Франции. Никогда не расстающийся с курительной трубкой, глуховатый, но с отличным чувством юмора, он располагал к себе людей. Его работоспособность вызывала неподдельное уважение — свет в окнах его конструкторского бюро в Ла-Рошели частенько не гас до глубокой ночи.

Именно в это время он решил, что может позволить себе продолжительный отдых в кругу семьи, и лучшим средством для этого будет яхта. Алюминиевый 12-метровый шлюп, построенный по его проекту (Beaujolais), был назван «Julienas». 29 октября 1977 г. яхта вышла из Ла-Рошели в большое путешествие. С женой и тремя дочерьми (9, 12 и 14 лет) Филипп Харле путешествовал по Атлантике. Мадейра и Канарские острова, Сенегал и Бразилия, США и Канада, острова Карибского моря и Азорский архипелаг... Целый год и 14 000 миль, полных впечатлений и приключений, заставили впоследствии всех членов его дружного семейства делить жизнь на «до» и «после» этого незабываемого пла-



вания. Относительно небольшая, но широкая яхта (3,7 м) оказалась очень удачным выбором. Бывало, что за обеденным столом «Julienas» собиралось по 13–15 человек. Филипп Харле писал: «Мы не пытались сделать открытия или что-то доказать, но, сжигаемые любопытством, мы с жадностью смотрели, слушали и обоняли чужие острова и страны, кухни и рыбные рынки, океан, горы и леса... Мы обнаружили, как много можно увидеть, путешествуя даже на небольшом паруснике, и это рождало новые идеи и желание идти все дальше».

Филипп Харле был универсалом, смело работая с самыми разными судостроительными материалами: деревом, фанерой, стеклопластиком, алюминием. Он создал более двухсот проектов судов разного назначения: прогулочных и рыбацких лодок, катеров, яхт, рабочих, грузовых и пассажирских. Но его особой любовью всегда оставались парусные яхты, которые он проектировал всю свою жизнь.

«Плохо слыша, я старался внимательно слушать; я мог быть неубедительным в споре, но старался доказать свою правоту на воде. Думаю, что в жизни мне повезло: у меня было много друзей и любимое дело».

