



# Наперекор штормам и времени

**АНДРЕЙ КИРСАНОВ**

**ФОТОГРАФИИ AUSTRALIAN NATIONAL MARITIME MUSEUM**

**Я**хту «Kathleen Gillett» создал в Австралии умелый корабельщик Чарльз Ларсон. Он был выходцем из Швеции и обладал большим опытом в судостроении. Заказчиком выступал художник Джек Эрл, мечтатель, который в начале 30-х гг. прошлого века решил построить себе собственную яхту и вместе с любимой женой Кэйт обойти на ней земной шар. Вдохновленный историями о дальних плаваниях и хорошо знакомый с лодкой своего близкого друга доктора Роберта Скотта Скирвинга, он знал, что ему для этого нужно.

У Скирвинга была небольшая яхта «Phalarope» конструкции Колина Арчера. Мореходные и надежные суда этого знаменитого норвежского конструктора в те времена считались лучшим выбором для подобных целей.

На верфи в Гладесвилле (штат Новый Южный Уэльс) началось строительство. Деревянный гафельный кеч длиной немногим более 13 м (11,55 м по ватерлинии) имел ширину 4,45 м и осадку 2,09 м. Площадь парусов (с топселем) составляла 101 кв. м. Крепкий набор покрывала обшивка из дакридиума — местного дерева хвойной породы. Сам проект был выполнен по имеющимся у Ларсона чертежам знаменитого норвежского конструктора и представлял собой классический тяжелый «лайф-бот» с острой кормой. Из-за финансовых затруднений заказчика работа велась неспешно. Она то замирала, то возобновлялась; лодку строили, когда не было других срочных заказов. Из-за этого яхта находилась на стапеле долгие шесть лет.

Судно спустили на воду в 1939 г. незавершенным и отбуксировали в Русчуттерс Бэй. Эрл вместе с женой и двумя детьми Миком и Марисом перебрались на него и ста-



*Пятерка отважных.  
Участники кругосветного плавания  
на борту своей яхты*

ли там жить, постепенно доводя его до ума. Наконец были установлены мачты, но случилось это лишь в 1941 г. Первоначально яхта называлась «Kathleen» — в честь жены Эрла, а в 1947 г. лодку официально зарегистрировали как «Kathleen Gillett», прибавив к имени еще и ее девичью фамилию. Так она и вошла в историю.

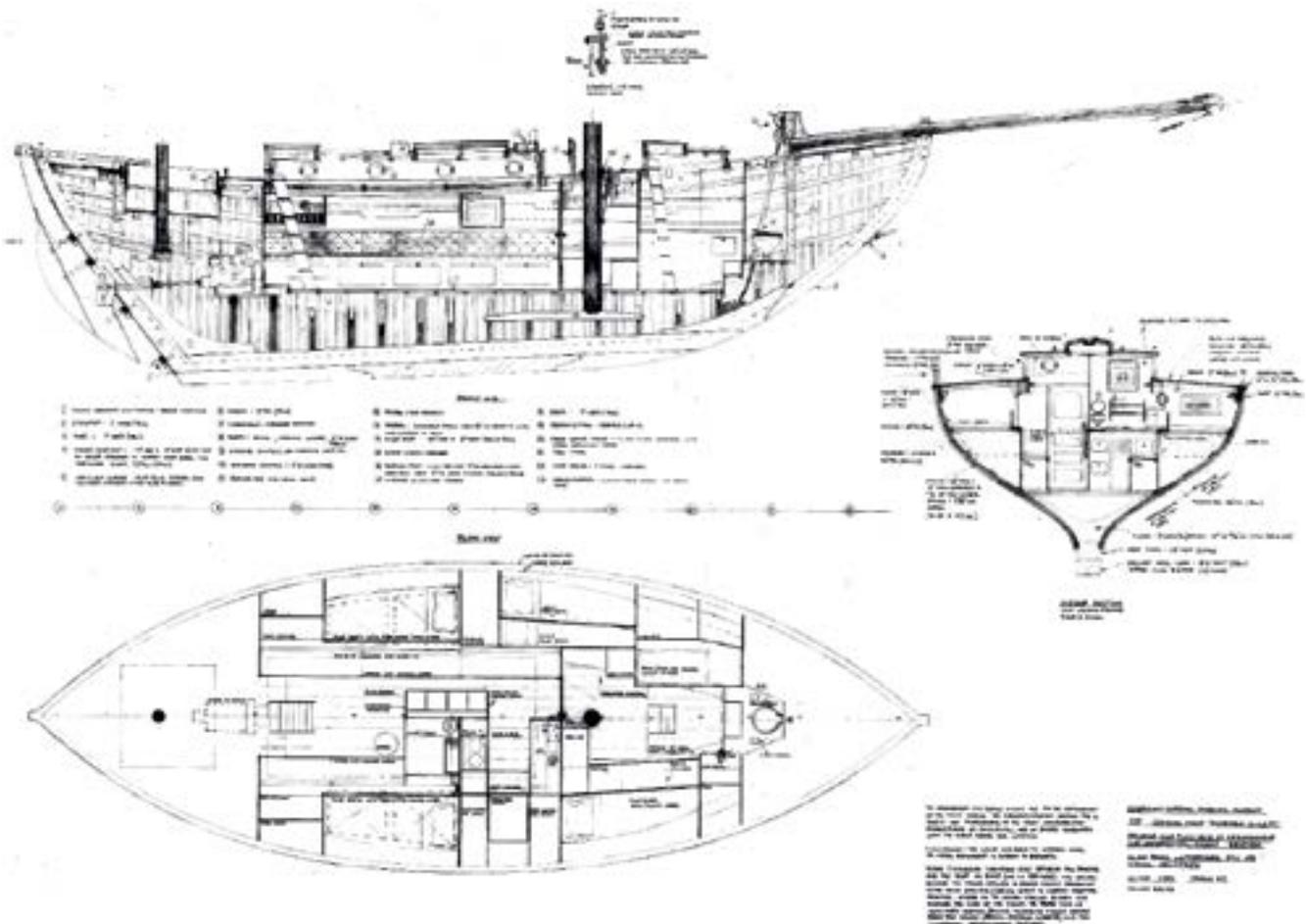
Кругосветное путешествие откладывалось. Сначала выполнению задуманного мешало отсутствие денег, а потом началась Вторая мировая война...

В этот период лодка использовалась береговой патрульной службой и крейсировала вдоль берегов штата Новый Южный Уэльс. Как только война закончилась, Эрл вместе со своими друзьями-яхтсменами из недавно образованного Австралийского крейсерского клуба (CYCA) предложил отметить это событие круизным переходом из Сиднея в Хобарт. Британский моряк и известный яхтсмен Джон Иллингворт, который служил в Королевском Австралийском военно-морском флоте, был также приглашен участвовать в нем, но настоял превратить крейсерское плавание в гонку. Так в конце декабря 1945 г. началась история знаменитой сегодня 628-мильной гонки по маршруту Сидней — Хобарт. Именно в этой еще мало кому известной регате «Kathleen» под командой Джека Эрла приняла участие в числе первых девяти яхт, вышедших на старт. Экипаж Эрла сумел финишировать четвертым и занял по гандикапу 3-е место.



В 1947 г. «Kathleen Gillett» отправилась в кругосветное плавание, о котором так долго мечтал ее владелец. Началось оно как семейный круиз: жена и дети Джека Эрла вместе с ним дошли до острова Терсди, лежащего к северу от Австралии на пути к острову Новая Гвинея. Оттуда они вернулись в Сидней: впереди ждали большие океанские переходы. Теперь экипаж «Kathleen Gillett» насчитывал вместе с капитаном пять человек.

Выйдя на океанские просторы, яхта отправилась в дальний путь. В общей сложности путешествие продолжалось 18 месяцев. Стартовав 7 июня 1947 г. из Сиднея, «Kathleen» вернулась к родным берегам 7 декабря 1948 г., преодолев 28 тысяч морских миль. Маршрут австралийцев проходил в направлении с востока на запад. От берегов Австралии они пересекли Индийский океан, обогнули Африку и перешли через Атлантику. Через Панамский канал яхта вошла



Фотография «Kathleen Gillett»  
с автографами участников  
кругосветного плавания

в воды Тихого океана. Там путешественники не упустили возможности посетить удивительные Галапагосские острова, прекрасные архипелаги Полинезии: Маркизские острова, Таити, Тонга и Новую Зеландию. Джек Эрл не расставался с карандашами и кистями, рисуя небольшие картины и открытки, которые он затем продавал в портах. Благодаря этому команде удавалось покрывать немалую часть расходов.

Путешествие «Kathleen Gillett» и приключения ее экипажа детально фиксировались и описывались старпомом Миком Моррисом, статьи которого регулярно печатал сиднейский журнал «Seacraft». Каждая сопровождалась зарисовками и рисунками самого Эрла. И стоит ли говорить о том, как пристально следили за путешествием и ожидали каждого нового выпуска журнала сиднейские яхтсмены и любители морских приключений. Эрл также иллюстрировал судовой журнал, отправляя на родину записи и рисунки из каждого нового порта. В Сиднее друзья, близкие, члены семьи и простые моряки с нетерпением ждали новых подробностей этого путешествия. Австралийские яхтсмены знали обо всех деталях плавания и в мечтах своих были вместе с путешественниками.

Удивительно, но именно благодаря яркому и захватывающему художественному сопровождению «Kathleen Gillett» затмила свою предшественницу — великолепную шхуну «Sirius», которая первой из австралийских яхт совершила кругосветное плавание (1935–1937). На фоне этой пре-



красно подготовленной и оснащенной яхты бот Джека Эрла был весьма скромным суденышком.

По возвращении «Kathleen Gillett» в Сидней семья художника снова переселилась на лодку, которая встала на якорь в заливе Мосман. Так они и жили на борту до самой ее продажи.

В 1950 г. «Kathleen Gillett» сменила владельца: им стал сиднейский филателист Марвин Куксон. Яхта досталась ему всего за 5500 фунтов. Куксон сразу отправился в путешествие к Торресову проливу.

В середине 50-х яхту купил Джек Тёрстон, владелец кокосовых плантаций на острове Новая Британия. «Kathleen Gillett» суждено было превратиться в торговое судно.

*«Kathleen Gillett» достаточно долго  
служила грузовым судном в Полинезии*





### *В жизни яхты было много опасных ситуаций*

На паруснике появился трехцилиндровый мотор, подводная часть корпуса была обшита медными листами. Больше десяти лет лодка провела в тропических водах, совершая торговые рейсы между островами, иногда используя для чартера или охоты на крокодилов.

Так продолжалось вплоть до 1967 г., пока судно не приобрел Рэг Стивенсон для участия в ставшей уже знаменитой во всем мире регате Сидней — Хобарт. Но... по воле случая Стивенсон был дисквалифицирован из-за случившегося на старте инцидента.

В 1975 г. Стивенсон получил официальное приглашение принять участие в предстоящей регате у острова Гуам в качестве судейского судна. Проведение гонок намечалось в августе. Подняв паруса, он благополучно дошел до острова. До старта было еще далеко, и, обосновавшись на Гуаме, он завязал дружбу с местным школьным учителем. Тот планировал в ближайшее время уйти на пенсию и составить Стивенсону компанию в новом кругосветном плавании на «Kathleen Gillett». Но судьба смотрела на эти планы иначе...

В конце мая 1975 г. в Тихом океане начал формироваться мощный тайфун Памела, который вскоре всей своей силой обрушился на Гуам. В подготовке к надвигающемуся шторму Стивенсон поставил яхту на якорь в укрытой гавани с подветренной стороны острова. Тайфун был страшен: ветер дул со скоростью 225 км/ч, достигая на порывах 300 км/ч. «Kathleen Gillett» благополучно перенесла самый сильный ветер, и, казалось, беда миновала. Впереди, правда, ожидался значительный заход ветра, при котором на месте стоянки яхты должно было образоваться сильное волнение. Но Стивенсон решил оставаться на прежнем месте и, если

### *После тайфуна на острове Гуам*



станет совсем тяжело, отстаиваться на якоре с помощью мотора. Ему это казалось единственно правильным действием, так как времени, чтобы выбрать якорные цепи и перейти на другое безопасное для парусника место, уже не было.

Ветер с новой силой обрушился на остров, но благодаря работающему на передний ход двигателю «Kathleen Gillett» успешно противостояла ему, уменьшая натяжение якорных цепей. Большое волнение вызывала швартовная бочка по корме, на которую с яхты тоже был заведен трос. Огромные размахи качки красноречиво свидетельствовали: в случае удара яхте придет конец. Из троих человек на борту двое укрылись в каюте, не в силах выносить качку и рев ветра. Лишь Стивенсон оставался у руля. Неожиданно мотор заглох. Все попытки завести его не увенчались успехом. И Стивенсон, смирившись с судьбой, тоже спустился вниз. С этой минуты люди и яхта могли уповать только на высшие силы.

«Kathleen Gillett» сильно накренилась, все концы вытянулись втугую и вибрировали от напряжения. Еще некоторое время яхта держалась, но тут огромная волна подхватила ее и, сорвав с якорей, понесла к берегу. Люди прекрасно понимали, что впереди их ждет гибель. Накренившийся парусник быстро несло к коралловому рифу. От мгновенного конца их спасла отмель, которая оказалась перед ними. Увязнув в ней, лежа на левом борту, судно сотрясало от обрушивающихся на него волн, но оставалось на месте. Покинуть лодку не было никакой возможности, как и подойти к ней. Трудно представить, как выжили люди в этих условиях, оставаясь на борту, тем более что из пробитых топ-

ливных баков внутрь вылилось топливо, и они задыхались в его испарениях. Когда забрезжил рассвет, шторм полностью стих. Бредя по мелководью к берегу, члены маленького экипажа с трудом верили в происходящее.

Парусник серьезно пострадал, но усилиями Стивенсона и владельца местной верфи его отремонтировали. Тем не менее знаменитая яхта явно нуждалась в капитальном ремонте, который требовал, помимо времени, и немалых средств. Стивенсон заболел, и лодка осталась на Гуаме в весьма плачевном состоянии.

Шло время, и казалось, что история славного парусника закончена. Но в 1987 г. яхту приобрело норвежское правительство. Норвежцы трепетно относятся к своему историческому наследию. Яхту, построенную по чертежам славного норвежского корабеля, да еще и с такой интересной судьбой, перевезли в Австралию и полностью реконструировали на верфи Halvorsen Boats Pty Ltd. В восстановлении любимой «Kathleen Gillett» самое деятельное участие принимал сам Джек Эрл, который был еще жив и прекрасно знал свое детище от кормы до носа.

Завершив работы, правительство Норвегии в 1988 г. подарило парусник Австралии. В 1991 г. «Kathleen Gillett» была передана в управление Национального морского музея, где судно и сейчас бережно хранится, готовое к новым схваткам с океаном.



*Король Норвегии Харальд V с супругой на фоне яхты в 2015 г.*

