



Стройная сотня

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

История эта началась 80 лет тому назад. Яхта, спроектированная в 1938 г., не относилась к монотипам, но оказалась столь удачной, что по ее чертежам было построено более сотни копий, и каждая из этих лодок оправдала чаяния своих владельцев.





Великий ураган 1938 г. нанес сильнейший удар по Новой Англии. Сформировавшись в противоположной части Атлантического океана, возле берегов Африки, он набрал силу и обрушился на американское побережье в сентябре, повредив и уничтожив 57 тысяч домов и унес жизни почти 800 человек. Тогда погибло множество судов, среди которых оказался крепкий тендер «Ескаре», построенный Колином Арчером в 1890 г. Его владелец Луэлин Хауленд после этой утраты вынужден был задуматься о новой яхте.

Хауленду принадлежала судостроительная компания Concordia, образованная в 1926 г., и яхту он решил заложить на своей верфи. Основанию этой компании предшествовала долгая и интересная история. Мэтью Хауленд, отец Луэлина, был одним из самых успешных китобоев Новой Англии. Вместе со сводным братом Джорджем они занимались китобойным промыслом и вложили деньги в постройку крепкого парусника, который называли «Concordia». 39-метровое судно сошло со стапеля в 1867 г. и обо-

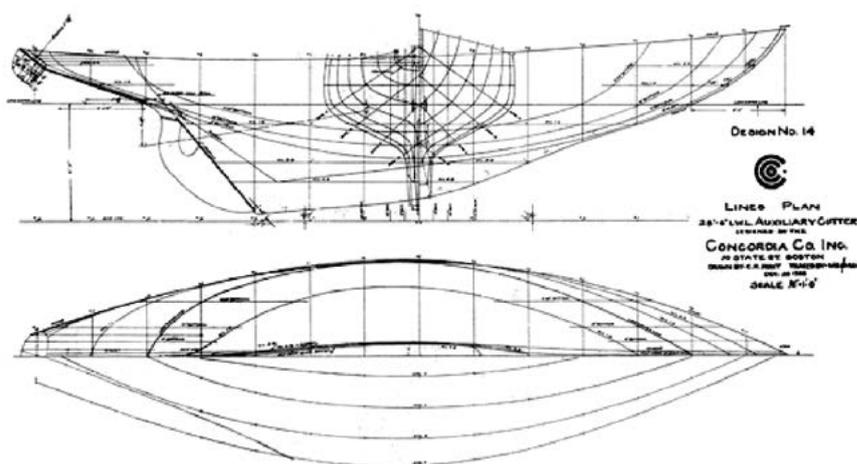
шлось братьям в солидную по тем временам сумму — 100 000 долларов.

Но бизнес у честных квакеров шел вполне успешно, и очень скоро их флот насчитывал уже десяток судов. Все парусники промышляли в Арктике — в то время самом прибыльном регионе китобойного флота. Прибыльном, но и коварном: в 1871 г. семь из десяти кораблей, включая «Concordia», были затерты льдами к северу от Берингова пролива вместе с большим количеством других американских китобоев. Экипажи терпящих бедствие судов (1200 человек) спасли, для чего организовали целую спасательную операцию, но американский китобойный флот понес тогда самые значительные в истории промысла потери.

В память об этих днях, в честь китобойного парусника, что принес семье процветание, и получила свое название Concordia Company, образованная Луэлином Хаулендом. Дела шли хорошо, промысловые суда, сходявшие со стапелей верфи, нравились морякам, и ее репутация росла. Строили здесь и яхты.

В парусном спорте после Первой мировой войны наметилась тенденция на отказ от очень крупных яхт, управляемых профессиональными экипажами, в пользу относительно небольших судов, с которыми справлялся бы сам владелец с небольшой

командой из друзей или родственников. Такой была задумана и новая лодка: достаточно большой, чтобы обеспечить комфортное пребывание на ней людей во время плавания, но в то же время достаточно маленькой, чтобы не требовать для управления большого числа рабочих рук. Над конструкцией работал инженер Раймонд Хант, но активное участие в проектировании принимали Уолдо Хауленд — владелец верфи, которому отец передал бразды правления компанией, и еще несколько человек, равнодушных к парусному





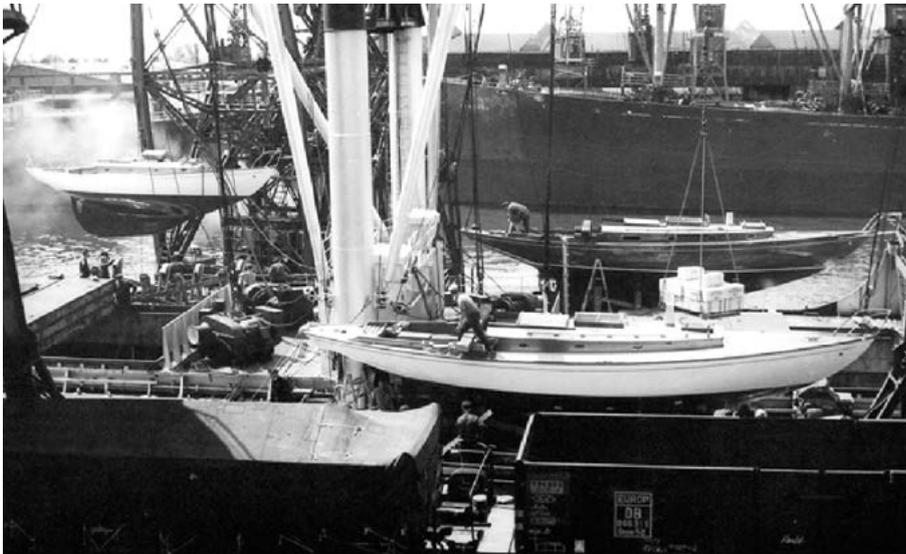
спорту. Задача, которую поставил Луэлин Хауленд, звучала примерно так: построить новую быстроходную яхту с хорошими мореходными качествами, которая будет успешно справляться с короткой и крутой волной, присущей акватории залива Баззардс, где ей предстоит совершать прогулочные плавания; сделать все для обеспечения максимального комфорта экипажу из четырех человек; кроме того, яхта должна быть способной совершать дальние морские переходы и иметь возможность участвовать в океанских гонках.

Работа закипела. Раймонд Хант начертил обводы корпуса, Уолдо Хауленд думал над интерьером яхты и различными ее системами, Билл Харрис проектировал парусное вооружение, многие местные капитаны вносили свой вклад дельными советами. Чертежи новой яхты шли на верфи под рабочим названием Concordia № 14. Но вскоре благодаря выбранному для нее типу парусного вооружения лодку стали называть Concordia yawl.

Яхта имела длину 39 футов 10 дюймов (12,1 м), ширину 10 футов 3 дюйма (3,1 м), осадку 5 футов 8 дюймов (1,7 м), водоизмещение составляло 8,2 т, при этом вес фальшкиля был равен 3,5 т. Лодка с вооружением бермудский иол и деревянным рангоутом несла 64 кв. м парусов. На ней был установлен четырехцилиндровый бензиновый двигатель мощностью 31 л.с., двухлопастной гребной винт не складывался.

Дубовый набор с ламинированными шпангоутами обшили досками из африканского красного дерева, деревянную палубу оклеили рагентухом. Крепеж использовался бронзовый и оцинкованный (килевые болты). В носу расположились две складные койки, а в основной каюте — два специально спроектированных дивана, легко превращающихся в удобные спальные места. Здесь же находились стол и камбуз с мойкой, спиртовой плитой и ящиком для льда. В отдельной выгородке был установлен галльюн с раковиной.

На палубе радовали глаз многочисленные дельные вещи из бронзы. Обязательным элементом снабжения был также маленький, аккуратно исполненный тузик.



Погрузка яхт на судно для отправки в США

Спущенная на воду яхта, получившая при крещении имя «Java», сразу привлекла внимание яхтсменов. Изящная, со стройными обводами, высоким рангоутом и узкой, плавно выходящей из воды кормой, она лишней раз подтверждала: там, где есть красота, есть и скорость. Яхта действительно оказалась быстроходной. Компания в короткий срок получила заказ на строительство еще двух таких лодок. До начала Второй мировой войны на воду были спущены четыре Concordia yawl.

Когда война окончилась, производство Concordia yawl неожиданно переместилось в Западную Германию. Американской верфи было экономически выгодно сотрудничество с известной немецкой судостроительной компанией Abeking and Rasmussen. Теперь яхты производили в Европе, а потом палубным грузом отправляли в США, на достройку в Concordia Company, и далее — к новым владельцам. Всего в Германии построено 99 яхт Concordia yawl, и общее их число

перевалило за сотню. Корпус № 103 отправился за океан в 1966 г.

Справедливости ради стоит отметить, что среди этих яхт есть и 26 лодок чуть измененной модификации (длина 12,5 м). Интересно, что в офисе американской компании и сегодня хранится прекрасная модель Concordia yawl, сделанная искусным модельщиком немецкой верфи, — сюрприз, обнаруженный американцами в каюте прибывшей на достройку яхты № 75.

«Concordia yawl не строилась на соответствие каким-либо гоночным формулам — она была сделана для плавания в океане», — вспоминал Уолдо Хауленд. С момента своего появления на свет яхты этой модели выиграли множество гонок, в том числе самых престижных: Newport Bermuda Race (1954 и 1978 гг.), Annapolis Race (1955 г.), Cowes Week (1955 г.), Marblehead-to-Halifax Race (1955 и 1997 гг.). Они становились победителями в регатах, проводимых по правилам CCA, IOR и IMC, их появление на старте воспринималось другими участниками как неприятность: уж слишком рано они оказывались у финишной линии. На них путешествовали, пересекали океаны, совершали кругосветные плавания. Сам факт, что 102 яхты этой модели до сих пор в строю, говорит о многом. Яхтсмены всего мира считают Concordia yawl американской классикой, а владельцы с любовью отзываются о своих лодках, подчеркивая, что у них особенный характер. 🚢

