



Созвездие Малабар

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Джон Г. Олден, наверное, был последним из создателей гоночных яхт, кто в XX в. раз за разом выбирал для своих лодок парусное вооружение шхуны. И его шхуны раз за разом блистали на соревнованиях, но главное — изменяли отношение широкой публики к возможностям небольших парусных судов.

Этот американский конструктор родился в 1884 г. в Род-Айленде — «малютке Роди» — самом маленьком американском штате, находящемся на берегу Атлантического океана, на севере США. Морские промыслы всегда являлись главным делом для его жителей, и море было повсюду: перед глазами, в разговорах, в самом влажном, пропитанном солью воздухе. Здесь у его родителей, жителей Нью-Йорка, был летний дом. Возле него всегда стояли лодки. Океан составлял фон повседневной жизни. А еще корабли, среди которых было очень много парусников. Маленький ребенок всегда напитывается тем, что его окружает. И это так или иначе отражается на его судьбе.

Джон был непоседой. Он с удовольствием проводил время на берегу, ходил с отцом и друзьями под парусом, ло-

вил рыбу. Здесь он впервые увидел шхуны, что отправлялись в Северную Атлантику на промысел трески. Увидел — и влюбился: они были прекрасны! Как и все дети, Джон Олден рисовал. Рисовал корабли — они постоянно были у него перед глазами, такие привычные и такие загадочные. Они растворялись вдали и снова возвращались в порт, точкой появляясь на горизонте. Росли по мере приближения, полные мельчайших и таких интересных деталей...

Море манило! Однажды летом на маленькой 6-метровой яхте 12-летний Джон отправился в большое путешествие. Надо ли говорить, что он никого не поставил в известность? К счастью, его первое самостоятельное 300-мильное плавание закончилось благополучно. Юному Слокаму попало, конечно. Но что делать: домашним ребенком Джон Олден



Джон Г. Олден
Двухмачтовые шхуны всегда были
его особенной любовью

плавание: зимняя Атлантика обрушила на шхуну сильнейший шторм, паруса не выдерживали напора ветра, судно покрылось льдом. Зато оно подарило Олдену бесценные наблюдения за поведением парусника в суровых условиях и тот особенный опыт, который заставил его задуматься над конструкцией и обводами небольшого судна, способного противостоять самой тяжелой погоде. Он анализировал свои наблюдения и делал определенные выводы, которые скоро начал воплощать в своих проектах. У Кроунингшилда он работал до 1909 г., до времени, когда почувствовал в себе силы создать собственное конструкторское бюро. К тому моменту у него появились контакты с владельцами многочисленных верфей, он знал их производственные возможности, был лично знаком с заказчиками, но главное — представлял черты тех яхт, что должны были, по его мнению, превзойти все ранее построенные.

В начале карьеры Джон брался за проектирование любых яхт: все, что пожелает заказчик. Часто это были совсем небольшие лодки, но в приоритете у молодого конструктора оставались их простота и мореходность. Появился свой стиль, характерные черты его парусников стали проследиваться в большинстве проектов Олдена: короткие свесы, хорошо защищенный руль, достаточно большая полнота обводов в носу выше ватерлинии. В его небольших лодках странным образом сочетались черты кэтботов Чесапикского залива и норвежских лайфботов Колина Арчера. Вначале, правда, дела шли не слишком хорошо, а тут еще грянула Первая мировая война.

Однако к 1917 г. компания Джона Олдена уже крепко стояла на ногах. Несколько удачных монотипов, сделан-

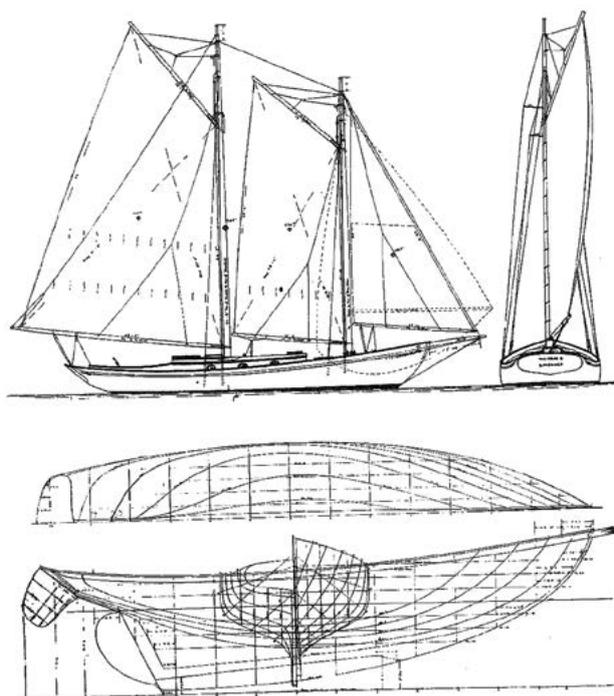
не был. Уже мальчишкой он стал достаточно опытным яхтсменом и проводил в море многие часы.

В 1900 г. семья переехала в маленький округ Дорчестер (штат Мэриленд), расположенный на берегу Чесапикского залива. Переезд был связан с болезнью отца.

Детское увлечение кораблями и лодками перерастало в нечто большее: Олден хотел проектировать суда. Он поступил на обучение в Массачусетский технологический институт, а после смерти отца, вынужденный помогать семье, начал работать чертежником в конструкторском бюро знаменитого Старлинга Бёрджесса. Там он многому научился. С 1904 г. он трудился в конструкторском бюро Боудиона Б. Кроунингшилда, еще одного известного американского яхтенного конструктора, автора, кстати, не только прекрасных гоночных яхт, но и единственной в мире 7-мачтовой шхуны «Томас Лоусон».

Работа была по душе, но молодого человека постоянно тянуло в море. А тут подвернулся случай. В 1907 г. на одной из рыболовных шхун случилась беда — оспа. Зараженный парусник обходили стороной, а его владельцам было необходимо срочно перегнать его в Бостон. Олден ввязался в авантюру и, собрав небольшой экипаж из самых отчаянных моряков, отправился в путь. Это было нелегкое

Деревянная шхуна «Малабар II» (12,6 м) —
один из первых проектов знаменитого семейства яхт





Одна из последних глостерских рыбацких шхун «Adventure» (длина 37 м), построенная в 1926 г.

ных по заказам американских яхт-клубов, заметно поправили положение. Проекты его судов стали печатать в яхтенных журналах, и любой желающий мог построить себе по опубликованным чертежам небольшую лодку. Олден разработал несколько удачных крейсерских яхт длиной 30–40 футов, которые имели двухмачтовое парусное вооружение иол, кеч или шхуна. Старая любовь не отпускала: шхуны по-прежнему занимали его воображение.

Олден, сам азартный яхтсмен, оказался еще и тем руководителем, к которому тянулись увлеченные гонками и плаваниями под парусами молодые люди, так же, как и он, стремящиеся создать самую быструю и мореходную яхту на свете. Олден не связывал напрямую размеры яхты с возможностью осуществления на ней дальнего плавания или участия в океанских гонках. У его яхт, какой бы длины они ни были, всегда была простая, но удобная и эргономичная планировка, позволяющая экипажу жить на яхте долгое время.

Ну а маленький крейсер дешевле построить и проще содержать.

Золотой век Олдена начался в 20-х гг., когда сразу несколько его яхт отметились высокими достижениями на гоночных дистанциях. Одной из них была шхуна «Primrose IV» (1923). Проект, по которому она была создана, появился в 1920 г. и имел порядковый номер 111. «Primrose IV» стала второй яхтой этого проекта. Сравнительно небольшая для шхуны того времени, с длинным килем, узкими ватерлиниями в носу и полными обводами в корме, с ши-

рокой палубой, она была похожа на традиционную для Северной Атлантики рыболовную шхуну. Полная длина яхты составляла 50,2 фута, ширина 13 футов; 8 т балласта были поровну поделены на наружный и внутренний. Деревянный корпус имел обшивку из доски толщиной 1,5 дюйма. Шхуна строилась по заказу Уолтера Х. Хаггинса, азартного



«Малабар IV» — победитель Бермудской гонки 1923 г.

Шхуна, спроектированная Джоном Олденом в 1931 г.
Проект № 507



гонщика. Под его командованием «Primrose IV» заняла второе место в Бермудской гонке 1924 г. Потом, под командой нового владельца, Фридриха Эймса, лодка путешествовала по северу Атлантики, а в 1927 г. приняла участие в Фастнетской регате, став ее первой американской участницей. Тяжелая погода вынудила тогда сойти с дистанции многие яхты; в экипаже американской шхуны тоже подумывали об этом, но, как потом было сказано репортеру, «обсужде-

ние пережило шторм». Обратный путь в Америку через Исландию, Лабрадор и о. Кейп-Бретон, занявший 58 дней, тщательно подготовленный и грамотно выполненный, принес экипажу шхуны награду — медаль «Голубой воды». А имя конструктора было уже хорошо известно: шхуны Олдена все чаще оказывались среди победителей океанской гонки Ньюпорт — Бермуды. Проект 111 был предтечей целой плеяды яхт под именем «Malabar».



Шхуна «Aloha-J of Cariba» (систершип «Малабара Х») была построена по чертежам Олдена во Франции для семейства Хеннесси в 1930 г. Судьба ее сложилась благополучно, и эту изящную яхту можно и сегодня увидеть в самых разных уголках Средиземного моря

кают не отличалось роскошью, но было простым и удобным. Скоро «малабарцы» показали себя в океанских гонках. В 1923 г. шхуна «Malabar IV» одержала победу в Бермудской гонке. В 1926 г. «Malabar VII» была в этой гонке первой, а второе и третье места также заняли олденские шхуны. Победы шхун с именем «Malabar» на этой непростой дистанции продолжались с 1923 по 1934 г.! Это была целая эпоха. Маленькие яхточки блистали на дистанции, об их конструкторе много говорили, Олдону удалось наглядно продемонстрировать состоятельность небольших парусников. Небольших — значит доступных!

Джон Олден и Малабар. Два этих имени история связала неразрывно. Что этому американцу был далекий берег Индии? Романтика дальних странствий или что-то другое? Как бы то ни было, но именно это экзотическое имя отразило блеск его славы.

К началу 20-х гг. у Джона Олдена хватало интересных проектов. Он по-прежнему присматривался к различным типам хорошо зарекомендовавших себя рабочих судов и старался использовать в своих проектах те качества, что сделали их успешными. А в США сформировалось достаточно много специфических типов парусников. Особое внимание конструктора всегда привлекали так называемые friendship sloop. Именно они легли в основу чертежей при разработке первой шхуны с именем «Malabar». Девятиметровая широкая яхта с отношением длины к ширине, близким к 3:1, имела длинный киль и небольшую осадку. Вся ее конструкция отличалась простотой и рациональностью: лодка явно была рассчитана на управление силами маленького экипажа. Парусное вооружение шхуны позволяло использовать самые разные варианты несения парусов в зависимости от силы ветра. Эти характерные особенности были свойственны и другим проектам под именем «Malabar», а их у Олдена было много. Внутреннее убранство

Но время шхун заканчивалось. Это были последние годы конкурентоспособности яхт с таким вооружением на гоночных дистанциях. В 1930 г. на воду был спущен бермудский иол «Dorade». В парусных соревнованиях началась новая эра.

Проектное бюро Джона Олдена процветало еще многие годы. Конструктор активно работал в нем до 1955 г. Им и его командой разрабатывались самые разные суда: парусные и моторные яхты, траулеры и буксиры. До сих пор многие из яхтенных проектов Олдена востребованы, и по его чертежам строят новые лодки. Их выбирают за изящество и мореходность, а еще за то, что они просты и удобны. 

