



КАРМАННЫЙ КРЕЙСЕР

Сергей Афонин

У любой модели яхты своя история. Есть среди них скучные, есть интересные. История появления небольшой яхты Corribee, которая в течение многих лет была популярной в Великобритании и выпускалась в нескольких модификациях солидным «тиражом», началась с того, что один из яхтсменов, очень любящий классический «Дракон», решил заказать себе лодку поменьше, но более подходящую для крейсерских плаваний. Здесь можно вспомнить историю с постройкой в Германии тяжелых крейсеров в период между войнами. По Версальскому договору Германия не имела права строить линейные корабли, к тому же водоизмещение крейсеров было ограничено. В проекте попытались соединить несоединимое: малые размеры, мощную артиллерию и бронирование. В результате, получившиеся корабли британская пресса иронично назвала «карманными линкорами». Похожую задачу пришлось решать конструктору Роберту Такеру: соединить несоединимое, чтобы создать «карманную» крейсерскую яхту.

Роберт Такер был плодовитым конструктором. Он сам с удовольствием ходил под парусом и знал толк в небольших крейсерских яхтах длиной от 16 до 25 футов. По его популярным проектам лодки строили в Великобритании, Канаде и Австралии. Многие яхты предназначались для самостоятельной постройки или продавались в виде, предусматривающем завершение строительства дома.

С 1954 по 1972 г. конструктор создал порядка 20 проектов различных яхт, лодок и катеров, а также разработал один из первых трейлеров для перевозки яхт.

Первые чертежи яхты, работа над которой началась в 1963 г., имели рабочее название «Морская нимфа». Первая лодка по новому проекту строилась на берегах оз. Лох-Корриб в ирландском графстве Голуэй. В честь этого прекрасного озера яхта, построенная на верфи

Томми Мэллона и спущенная в 1964 г., а потом и вся серия, получила название Corribee.

Corribee имела дубовый набор и клинкерную обшивку из красного дерева. Высокая и широкая рубка с крутой погибью бимсов делала каюту удивительно просторной; несмотря на то что подмачтовая переборка делила ее на две части, внутри обустроили три спальных места. Надстройка выглядела несколько громоздкой по отношению к стройному корпусу, впрочем, как и у большинства «карманных крейсеров» того времени. Одной из особенностей конструкции было наличие у яхты шверта. По сути, это был компромисс, и минимальная осадка яхты составляла 0,58 м, а с выпущенным швертом — 1 м. Шверт полностью скрывался в невысоком балластном киле и поднимался при помощи лебедки, расположенной в каюте; швертовый колодец отсутствовал.



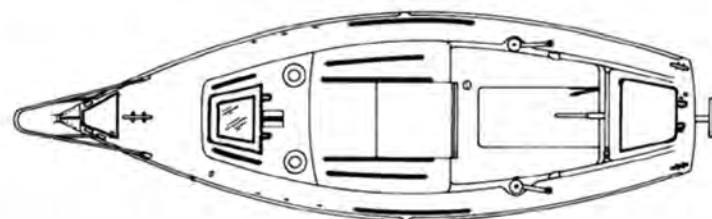
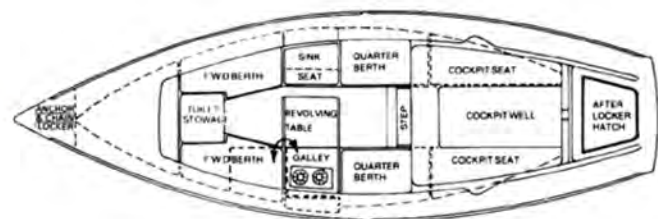


Яхта Corribee Mk II выпускалась и со скуловыми килями

Всего на верфи построили с десяток одинаковых деревянных яхт, за которыми закрепилось имя Corribee.

В начале 1970-х гг. производство Corribee перешло к компании Newbridge Boats Ltd, начавшей делать корпус из стеклопластика. В каталоге верфи яхта называлась Corribee 21, и там же было указано, что это «версия оригинальной клинкерной лодки с плавниковым килем». На парусе красовался трилистник — лист белого клевера, один из символов Ирландии, подчеркивая ирландское происхождение первой яхты. Шверт из конструкции исчез, а фальшкиль увеличился, и осадка яхты стала больше. Но в дополнение появился и новый вариант — со скуловыми килями, которые уменьшали осадку и давали массу преимуществ при плавании в приливно-отливных зонах и при хранении на берегу. Интересно, что отдельно стоящий от киля руль некоторое время не имел skeg, что сильно сказывалось на его защищенности. Связанные с этим негативные отзывы владельцев яхт заставили конструкторов внести в проект соответствующие изменения, и руль получил защиту в виде skeg.

Со временем оба варианта: с деревянным и со стеклопластиковым корпусом — стали обозначать как Corribee Mk I, потому что после 1975 г. появилась обновленная модель — Mk II.



Основные технические характеристики яхты Corribee Mk II:

Длина полная 6,05 м
 Длина по ватерлинии 4,74 м
 Ширина макс. 2,09 м
 Осадка:
 балластный киль 0,87 м
 скуловые кили 0,63 м
 Водоизмещение 908 кг
 Площадь парусов 14,49 кв. м

Яхта Corribee Mk I отличалась широкой и довольно громоздкой надстройкой

Corribee Mk II заметно похорошела внешне за счет изменения материала и формы рубки, которую, как и корпус, начали делать из стеклопластика. При этом каюта стала чуть теснее за счет более узкого корпуса, зато потопчины вдоль комингсов рубки — более широкими и удобными для прохода по палубе. Чтобы визуально каюта оставалась просторной, в ней убрали подмачтовую переборку, подкрепив стоящую на палубе мачту мощным бимсом с большими кницями. Яхта по-прежнему выпускалась в двух вариантах: с плавниковым фальшкилем и со скуловыми килями. Грота-гик имел модный в то время патент-риф.

Corribee Mk II производили около пяти лет, постоянно совершенствуя модель: меняли планировку каюты, форму рубки, скуловые кили стали делать асимметричными, варьировалась высота мачты, несколько яхт были выпущены с китайским парусным вооружением (типа китайской джонки). Позже Corribee Mk II с измененной рубкой и парусом джонки получила отдельное название — Согомандел.

На Corribee обычно использовали подвесной мотор. Предпринимались попытки оборудовать лодку стационарным двигателем, но это новшество не прижилось, так как существенно удорожало судно.



Скоро количество изменений настолько выросло, что с 1983 г. появилась модель Corribee Mk III с изолированным цепным ящиком под палубой в носу, гальюном в выгородке и без патент-рифа, от которого отказались в пользу классического варианта рифления. В каюте осталось только два спальных места, зато внутри стало комфортнее, появился платяной шкафчик и большой камбуз с мойкой.

Выпуск Corribee Mk III продолжался до 1985 г., а всего яхт этой модели всех модификаций к тому времени было выпущено несколько сотен. Для многих яхтсменов Великобритании Corribee стала первым шагом в яхтинг и начальной парусной школой, поэтому неслучайно она заняла свое место в топе-100 лучших яхт по версии журнала Yachting Monthly, составленном в 2006 г. к столетию этого популярного яхтенного издания.

Несмотря на то что Corribee никак не предназначались для дальних походов, на них нередко совершали непростые рейсы, в том числе плавания вокруг Британии и трансатлантические переходы. В 1995 г. молодая, мало кому известная тогда яхтсменка Эллиен Макартур замкнула на своем Corribee кольцо вокруг Британии, начав тем самым свою карьеру океанского гонщика. А моряк-любитель Роджер Тейлор за шесть лет преодолел на такой яхте с китайским парусом 20000 миль. Его маленькая «Mingming» огибала Исландию, ходила к Гренландии и о. Ян-Майен, поднималась до 80° с.ш.

Интересно, что та первая яхта Corribee до сих пор в строю. Правда, за длинную жизнь чего только с ней не случилось! В 1965 г. она покинула Ирландию и оказалась в городе Грейвсенде на юге Англии. Где-то в начале 1990-х гг., после многих лет эксплуатации, яхта получила пробойну и затонула, но была поднята и поставлена на ремонт. Через некоторое время ее решили перевезти в Каус, но буквально за ночь до этого лодка чуть не погибла в огне по вине вандалов, проникших в лодочный сарай. К счастью, яхту удалось спасти, и она была полностью восстановлена и отреставрирована шлюпочниками верфи Lallow на о. Уайт.

Яхта «Mingming» Роджера Тейлора