

Половинка целого

СЕРГЕЙ ШАМРОВ

Эти модели часто украшают стены музеев, яхт-клубов, офисов судостроительных компаний, домов, где любят море и морскую историю. У человека неподготовленного часто возникает вопрос: для чего они делались, почему подобные модели, представляющие собой всего лишь половинку надвое разрезанного судна, да к тому же зачастую лишенные каких-либо деталей, столь популярны среди моряков? Попробуем разобраться.

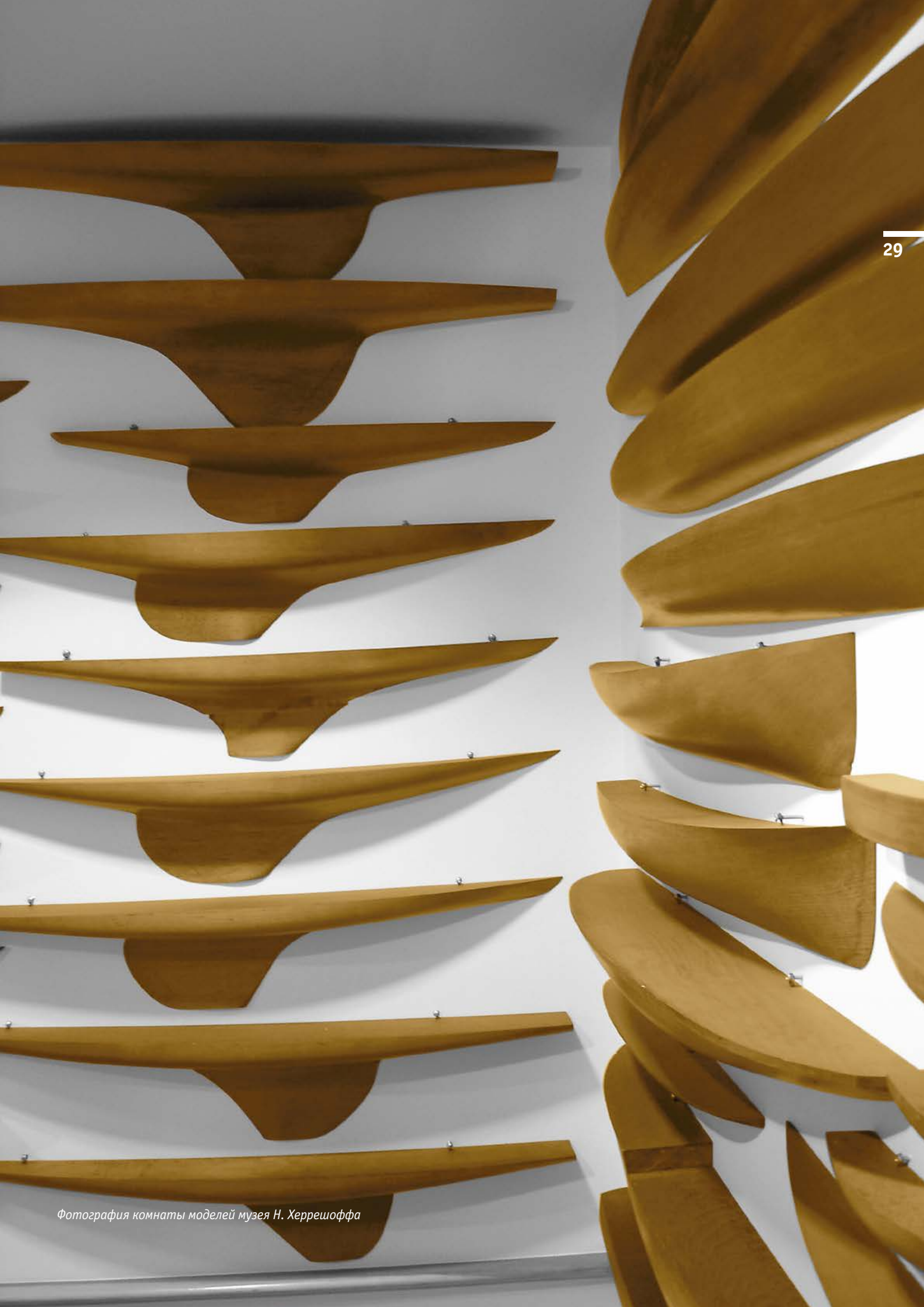
Тем, кто хорошо знаком с кораблестроением, известно, что такое теоретический чертеж судна. Три проекции — «бок», «корпус» и «полуширота» — дают полное представление о его обводах. Помножим все это на наши знания и опыт — и вот мы уже можем достаточно полно охарактеризовать многие качества корабля. Но когда появился столь информативный теоретический чертеж?

Удивительно, но первые письменные труды по кораблестроению датируются концом XVII века. Долгое время корабельщики всего мира обходились без расчетов и подобного чертежа — суда строились на основании опыта корабельных мастеров, а тот передавался из поколения в поколение. Суда традиционных типов были небольшими и довольно простыми по конструкции. Каждый мастер старался не отходить от испытанного и хорошо зарекомендовавшего себя прототипа, с большой осторожностью внося какие-то изменения в его конструкцию.

Как же строили? Для представления о форме корпуса будущего судна создавали его модель, а так как корпус симметричен относительно диаметральной плоскости, вполне достаточно было со всем тщанием сделать только его половину. У англичан такие модели-половинки стали называть *half hull* или *half ship*. С них снимались все размеры, необходимые для вычерчивания основных деталей корпуса в натуральную величину. Поэтому детализировка на этих моделях практически отсутствовала. Главное предназначение модели было в том, что она позволяла увидеть обводы корпуса.

Изготовление и хранение подобных моделей в эпоху создания европейскими морскими державами регулярных флотов превратилось в дело государственной важности. Так или иначе, такие коллекции способствовали накоплению нужной информации. Во многих странах стали формироваться крупные модельные коллекции, для хранения кото-





Фотография комнаты моделей музея Н. Херрешоффа



рых создавались специальные кладовые. В России их стали называть «модель-камеры», а саму модель — блок-моделью. В 1722 году вышел в свет «Регламент о управлении Адмиралтейства и верфи». Один из его пунктов гласил: «Когда зачнут который корабль строить, то надлежит приказать тому мастеру, кто корабль строит, сделать половинчатую модель на доске, и оную купно с чертежом по спуске корабля, отдать в коллегию Адмиралтейскую». Интересно, что к нашему времени сохранилось около восьми десятков полумоделей, сделанных в XVIII веке. Позже собрания модель-камер послужили основой для создания морских музеев во многих странах мира. Именно полумодели корпусов зачастую остаются единственным источником информации об архитектуре старых судов.

Корабли росли в размерах и становились все сложнее. Судостроение развивалось, и постепенно модели стали заменяться теоретическими чертежами, а ревностно оберегаемый кораблями опыт — научными расчетами. Из-

Модельная комната в Нью-Йоркском яхт-клубе

вестно, что премудрости постройки судов Петр I постигал сначала в Голландии, а потом в Англии, отмечая, что так и остался бы плотником, если бы не поучился у англичан. Ведь именно они «поставили» судно на «основную плоскость» и начали «нарезать» его другими плоскостями, получая проекции «теоретического чертежа», который позволил рассчитать многие характеристики судна еще на стадии его проектирования.

Достаточно долгое время теоретический чертеж судна и его полумодель сосуществовали вместе. Для многих опытных корабелов было легче сначала вырезать полумодель корпуса лодки, нежели сразу построить ее теоретический чертеж. Эта модель, будучи объемной, позволяла мастеру видеть форму и оттачивать ее до идеального состояния в соответствии с предназначением проектируемого судна. Опытный глаз мгновенно замечал какие-либо изъяны на модели и устранял их, совершенствуя обводы корпуса. Многие известнейшие яхтенные конструкторы шли именно этим путем — начинали новый проект с создания полумодели. Такими «ретроградями», к примеру, были американцы Натаниэль Херрешофф и Крис Смит, швед Олин Стефенс. Яхты и катера этих конструкторов, те самые, что принесли громкие победы своим владельцам и славу их создателям, были вначале воплощены в идеально отшлифованных деревянных полумоделях. Таких, что издавна украшают жилища моряков и конструкторов, радуя глаз совершенством линий. И это красота, над которой время не властно.

