



Удивительное дело, но так случается, что некая задумка по созданию новой статьи для журнала, долго вынашиваемая в уме, вдруг получает бесценное подспорье. Каковы были шансы уцелеть у тоненькой книжицы с пожелтевшими страницами, лежащей сейчас передо мной? Сборник статей «Теория и практика судостроения», изданный в Ленинграде в 1931 г. Тираж 1500 экз.

Воодушевленный великим романом «Моби Дик» Германа Мелвилла, я давно хотел рассказать о настоящих китобойных вельботах — скорлупках, противостоящих Океану и Левиафану. И вот в переданной мне одним из известных ленинградских яхтсменов книге я увидел материал о них. Его автором оказался Дмитрий Афанасьевич Лухманов, талантливый моряк, чудесный писатель,



Настоящий КИТОБОЙНЫЙ ВЕЛЬБОТ

ДМИТРИЙ АФАНАСЬЕВИЧ ЛУХМАНОВ

книгами которого многие зачитываются и сегодня. И в этой абсолютно практической статье, во многом отражающей время своего создания, ярко проявились все его таланты. Я получил от нее огромное удовольствие. Думаю, мои восторги разделят и читатели нашего журнала. Статья печатается с сокращениями: мы не стали публиковать все чертежи, спецификации

и развернутые пояснения к ним. Для тех, кто заинтересуется подробностями, сообщаем, что в редакции имеется отсканированная копия этого труда.

Сергей Афонин

Шлюпка является необходимейшей принадлежностью каждого судна. Ее роль в повседневной жизни корабля, особенно военного, громадна. Шлюпка нужна и для соблюдения корабля в чистоте, и для сообщения с берегом и другими судами, для своза десанта, для спасения упавшего за борт человека и, наконец, когда корабль погибает, то его шлюпки являются единственной реальной надеждой спасения экипажа.

Заслуги корабельной шлюпки и на военном, и на научном, и на гуманитарном поприще так велики и разнообразны, что их нельзя перечислить. Громадное количество открытий и завоеваний могло быть сделано только благодаря шлюпкам; так, благодаря шлюпкам были одержаны блестящие морские победы; лоция, гидрография и картография всецело обязаны своим развитием шлюпкам, а число человеческих жизней, спасенных шлюпками, достигает многих и многих тысяч.

Корабельная шлюпка стоит того, чтобы на нее было обращено самое серьезное внимание, между тем, в то время как наука кораблестроения идет вперед громадными шагами и типы судов безостановочно эволюционируют, типы шлюпок, особенно военных, скорее регрессируют, чем прогрессируют, и их постройка производится самым неподвижным кустарным способом.

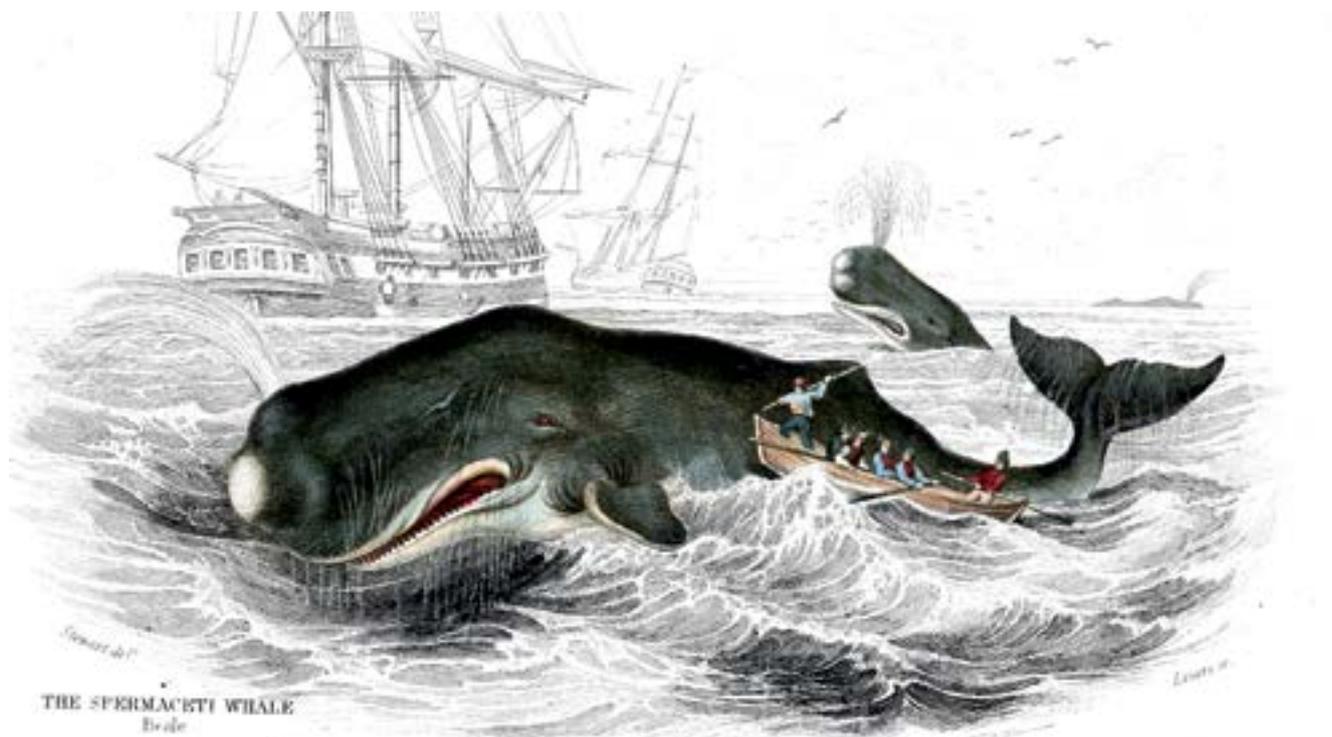
Разработкой теоретических чертежей шлюпок в нашем военном флоте занимался в пятидесятых годах прошлого века покойный адмирал фон Шанц, а практические усовершенствования в конструкциях и вооружении шлюпок были внесены адмиралами Поповым и Бутаковым. Последний атлас чертежей гребных судов русского военного флота был издан, если не ошибаюсь, в семидесятых годах прошлого столетия. С тех пор мало кто интересовался шлюпочным делом в нашем флоте, и шлюпки строятся до сих пор по старым, часто измененным прихотью того или другого ма-



стера, шаблонам. Я знаю случаи, когда три, четыре шлюпки разной длины строились по одним и тем же поперечным лекалам: для более коротких шлюпок эти лекала ставились «почаще», а для более длинных «пореже», высота борта оставалась одной и той же для всех.

Затем командиры судов и даже корабельные инженеры сплошь и рядом подгоняли размеры шлюпок не к потребностям корабля, а к величине оставшегося для них помещения свободного пространства, в зависимости от расположения стоячего такелажа, орудийных портов, башен, мостиков и т. д. Несоответствие размеров сплошь и рядом возмещалось приказанием шлюпочному мастеру сделать шлюпку «пополнее» или «поострее», и эти манипуляции производились не путем составления нового теоретического чертежа, а путем набивок на лекала или подстругиванья лекал «на глазок». Благодаря таким приемам постройка шлю-

«Охота на кашалота» — старинная гравюра из коллекции Biodiversity Heritage Library



пок, а в особенности их формы, конечно, не улучшились, а ухудшились.

Особенно жестоким и невежественным изменениям подверглись размерения и обводы современных военных вельботов, и вельбот из шлюпки скользящего типа превратился в шлюпку режущего типа, отчего и потерял свои превосходные, издавна и по праву заслуженные, мореходные качества.

Слово «вельбот» по-английски означает китобойную шлюпку: whale — кит, boat — шлюпка, лодка. Тип этой шлюпки выработался многолетней опасной практикой боя китов ручным гарпуном, и можно смело сказать, что мореходные качества настоящего китобойного вельбота не оставляют желать ничего лучшего. Приблизительно с сороковых годов прошлого столетия вельботы стали употребляться как легкие посыльные шлюпки в военных и торговых флотах всех наций. Так как они были гораздо мореходнее старых гичек и требовали меньше гребцов, чем легкие катера и баржи, то скоро сделались любимыми шлюпками для разъездов начальствующих лиц. Вельботы стали строить из дорогих пород дерева и роскошно отделывать. Вместе с тем, были внесены изменения и в их конструкцию; таким образом, теперешний военный вельбот очень мало напоминает своего праотца — китобойную лодку.

Изменение теоретического чертежа вельбота не улучшило, а ухудшило его мореходные качества и превратило вельбот из легкой, но вполне мореходной шлюпки в красивую морскую игрушку, более пригодную для закрытых портов, чем для громадной океанской волны.

Известный американский адмирал А. М. Найт пишет в своей морской практике: «Говоря о снабжении корабля гребными судами, необходимо прежде всего отделить шлюпки, употребляемые для обычной службы, от шлюпок, специально назначенных для спасения случайно упавшего за борт человека или спешной посылки на терпящее бедствие судно. Для этих последних и им подобных целей, требующих моментального спуска шлюпки на воду, нужен тип исключительной легкости, легко управляемый, безопасный и вполне мореходный. Этим требованиям лучше всего может удовлетворить шлюпка, употребляемая на китобоях Новой Англии. Кстати сказать, эта шлюпка совсем не похожа на те, которые принято называть вельботами на военных судах. Настоящий вельбот не широк, имеет довольно длинные и почти плоские флоры, покойные плавные линии подворота скул, большую седловатость и не имеет дейдвудов ни в носу, ни в корме. Благодаря отсутствию дейдвудов штевням дан значительный уклон и постепенное закругление у почти плоского киля, с которым они незаметно сливаются. Ватерлинии значительно полнее в носу, чем в корме, и изящная заостренность кормовых обводов является одним из характернейших признаков этого типа.

<...> Обшивка никогда не делается толще полудюйма и производится вгладь. Вместо конопатки по пазам обшивки прокладываются рейки, но не снаружи, а изнутри шлюпки. Штевни, кницы, шпангоуты тоже очень легки, и вся конструкция преследует цель увеличения плавучести за счет веса.

<...> В последнее время от китобойных вельботов стали требовать еще и хороших парусных качеств и для этой цели им стали придавать небольшой выдвигной киль. Китобойный вельбот имеет распашные весла и управляется кормовым веслом, хотя имеет и руль, который прекрасно работает, когда нет большой волны.

<...> Руль всегда пригоняется по лекалу к изогнутому закругленному ахтерштевню. Заполнение закругления ахтерштевня дейдвудом отнимает от вельбота одно из его ценнейших качеств — поворотливость.

<...> Легкость и плавучесть этих шлюпок так велики, что они свободно скользят по верхушкам волн в таких случаях, когда всякая другая шлюпка обязательно резала бы волны и зарывалась. Сравнительная плоскость днища, незначительный выступ киля и отсутствие дейдвудов делают вельботы очень поворотливыми, особенно при управлении кормовым веслом. Это качество, вместе с необычайной плавучестью, делает вельботы лучшими шлюпками для управления в бурунах. Затем вельбот отлично бежит на фордевинд, и наоборот, легко выгребает против волны, скользя



Иллюстрация Эвана Дама
к роману Германа Мелвилла «Моби Дик»



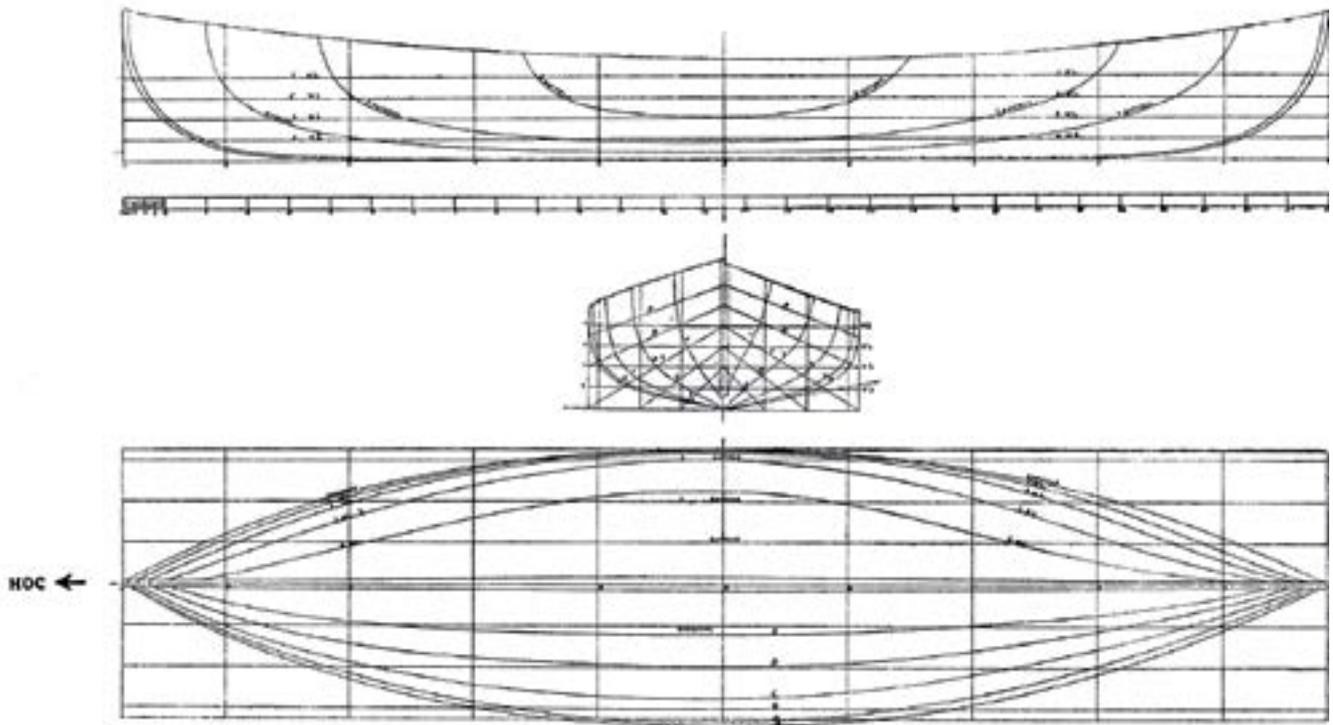
Еще одна удача: мы нашли кинофильм Элмера Клифтона под названием «Down to the sea in ships» 1922 г., в котором есть кадры охоты на китов с настоящими китобойными вельботами

по верхушкам тогда, когда тяжелые катера и баркасы совершенно не могут выгребать».

Китобойные вельботы были когда-то известны и в нашем военном флоте. В обзоре заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 г. мы находим следующий отзыв о них командира клипера «Пластун» лейтенанта Корнилова: «Вельботы далеко уступают обыкновенным китобойным. После потери одного из наших вельботов мы купили на мысе Доброй Надежды китобойный, прибавили к нему шестое весло и придали более легкий вид; могу

сказать смело, что в таком виде он был лучшею шлюпкой этого рода в эскадре, как под веслами, так и под парусами».

Этот отзыв следует считать очень ценным потому, что корабли того времени не имели никаких шлюпок с механическими двигателями, и легкие посыльные шлюпки, особенно при продолжительных стоянках на рейдах, часто больших и полуоткрытых, были в разгоне с утра и до ночи. Да и моряки того времени, начиная от начальника эскадры, адмирала Попова, знали толк в шлюпках, любили их, и один корабль гордился перед другим своими шлюпками.



В 1917 г. мне случайно попала только что вышедшая в свет английская книга: «The Real Story of the Whaler, by F. Hyatt Verrill, Appleton and Co, New-York — London 1916». В этой интереснейшей книге о китобойном промысле я нашел подробное описание, рисунки и фотографии вельботов. К сожалению, автор не приложил, да, вероятно, и не мог достать теоретического чертежа настоящей китобойной шлюпки. Чертеж же, помещенный у Найта, очень мелок и не совсем сходится с описанием и фотографиями Вериль. Достать подлинный теоретический чертеж настоящего китобойного вельбота сделалось моим почти маниакальным желанием.

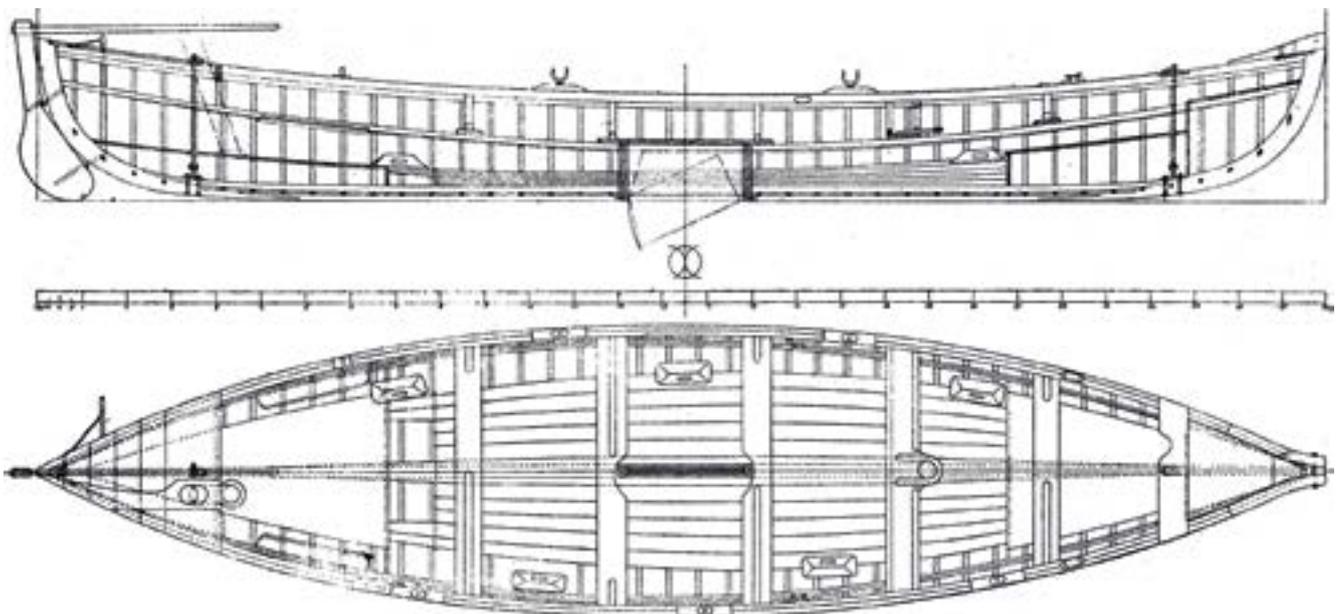
В то время я работал над составлением небольшого атласа чертежей образцовых шлюпок, и такой атлас, без чер-

тежей подлинного вельбота, был бы, конечно, неполным.

Скоро мне повезло, и на задворках одной из судоремонтных мастерских в Нагасаки я нашел поломанный остов брошенного когда-то и кем-то вельбота. В том, что это была настоящая китобойная шлюпка, не могло быть сомнения: вырезка в передней банке для упора колена гарпунщика, истертые киповые планки на форштевне и наклонный битенг в корме, изъеденный долгим трением гарпунного линия, ясно говорили сами за себя.

Я тщательно снял чертеж с этой реликвии, разработал его в применении к нуждам обыкновенного военного или торгового корабля и включил в свой атлас.

В том же 1917 г. моему чертежу пришлось воплотиться в жизнь и выдержать основательное испытание.



Теоретический (вверху) и конструктивный чертежи китобойного вельбота, воспроизведенные Д. А. Лухмановым с натуры



Некий капитан дальнего плавания, зверопромышленник и спортсмен Г. А. С-в обратился ко мне с просьбой спроектировать для него надежную легкую шлюпку, с небольшим мотором, на которой он смог бы в течение лета обследовать со своим компаньоном берега Камчатки. Я смело предложил ему мой вельбот. Проект был принят, вельбот построен в Кобе и с честью выдержал испытание, сделав около трех тысяч миль в открытом море.

Мне кажется, что теперь, когда моторные катера всех величин и типов совершенно вытеснили прежние посылные и разъездные шлюпки и надобность в шикарных адмиральских и капитанских вельботах и гичках отпала, как раз наступило время возродить китобойный вельбот как легкую спасательную шлюпку, находящуюся всегда наготове на вываленных наружу шлюпбалках, на борту каждого военного и торгового корабля.

Революция и служебные перемены, бросавшие меня из одного конца СССР в другой, не дали мне возможности закончить и выпустить в свет свой атлас, но большинство чертежей, плод двухлетней работы, мне удалось сохранить, и я, беря оттуда разработанный проект вельбота, хочу предложить его вниманию всех заинтересованных организаций и яхт-клубов.

Стандартный тип китобойного вельбота имеет следующие размеры: длина между крайними точками 30 футов, наибольшая ширина 6 футов, высота борта в середине 22 дюйма и в оконечностях 37 дюймов. Киль слегка изогнут, и только средняя часть, длиной приблизительно в 9 футов, представляет прямую горизонтальную линию.

При этих размерах и легкости постройки шлюпка выглядит как длинная узкая скорлупка, но это нежное с виду суденышко свободно носится по гребням громадных волн, выдерживает жесточайшие штормы и может противостоять тягчайшим напряжениям, не рискуя растянуть обшивку или набор.

Гребля производится пятью длинными распашными веслами, расположенными в следующем порядке: по левому борту два 16-футовых весла, по правому загребное и баковое весла в 14 футов и среднее в 18 футов длины. Рулевое весло навешивается на особом кронштейне с уключиной по левому борту, около кормы, и делается в 22 фута длины.

При таком расположении и длине весел, с пятью сильными гребцами и опытным рулевым, вельбот несетя, как бы скользя по поверхности воды.

Парусность небольшая и состоит из одного шпринтвого грота.

Выдвижной киль треугольной формы делается из оцинкованного железного или медного листа, в 40 дюймов длины и 1/8 дюйма толщины. Он вращается передним углом на штыре, пропущенном сквозь щеки колодца, и в поднятом виде должен убираться под банками. Таким образом, его высоту можно определить в 13–14 дюймов, а площадь в 280 квадратных дюймов.

Вес его вместе со всеми шлюпочными принадлежностями не должен превышать 278 кг. Между тем, его водоизмещение по назначенную на чертеже грузовую ватерлинию равняется 1,54 тонны.

Вслед за автором этого текста выражаем надежду, что постройка подобной шлюпки может быть интересна многим энтузиастам. На сегодняшний день последним полным атласом с теоретическими чертежами шлюпок является изданная в 1950 г. книга Ю. В. Емельянова и Н. А. Крысова «Справочник по мелким судам» с альбомом чертежей. Вельботы, представленные в ней, по-прежнему представляют собой достаточно тяжелые шлюпки. Так что статья Лухманова не потеряла актуальности.

Благодарим Вадима Анатольевича Цвиркунова за сохранение редкой книги, легшей в основу этого материала.

