





Таинственная виксатинка

Иван Смирнов

Кажется, никто не сомневается, что тузик на борту крейсерской яхты — вещь необходимая. Он нужен для решения многих задач, и его наличие здорово облегчает жизнь экипажа. Вот только не всегда для маленькой шлюпки находится место, что вырастает в большую проблему. Впрочем, выход нашлся, когда широкое распространение получили надувные лодки. А как же без них обходились раньше?

Счастлив был тот капитан яхты, размеры которой позволяли без труда размещать на палубе тузик (у англичан — динги). Если он создавал помеху, его подвешивали на шлюпбалках за кормой. Владельцы же совсем маленьких лодок были вынуждены буксировать шлюпку. Буксировать жесткий тузик в непогоду — то еще удовольствие. Сколько их бесследно сгнуло в волнах!

В своеобразной библии русских яхтсменов — книге Г. В. Эша «Руководство для любителей парусного спорта» — есть глава под названием «Шлюпки при яхтах». «Хорошая шлюпка для небольших яхт — один из самых необходимых предметов инвентаря, который в то же время труднее всего бывает добыть. Ни одной яхте, какой бы она ни была величины, не следовало бы, собственно говоря, уходить в море без шлюпки. Хотя во время прибрежных или речных плаваний такое вспомогательное судно не безусловно необходимо, но часто бывает очень приятно иметь его, особенно если яхта с постоянным килем и ограничена, вследствие большой осадки, в выборе мест для якорной стоянки».

Там же среди описания разных конструкций яхтенных шлюпок я наткнулся на упоминание о так называемых виксатинках. Причем автор пишет о них как о самом употребительном в то время типе яхтенных тузиков. Что же они собой представляли?

Слово «виксатинка» не давало ровным счетом ничего для поиска. Но упоминание имени конструктора такой шлюпки позволило узнать интересную историю об их появлении и использовании. Вот что пишут о ней в этой книге: «Самый употребительный в настоящее время тузик, встречаемый на всех маленьких яхтах, до яхт-одиночек включительно, — это складная парусиновая лодка, так называемая виксатинка, конструкции Бертона. Устройство ее основано



Эдуард Лион Бертон

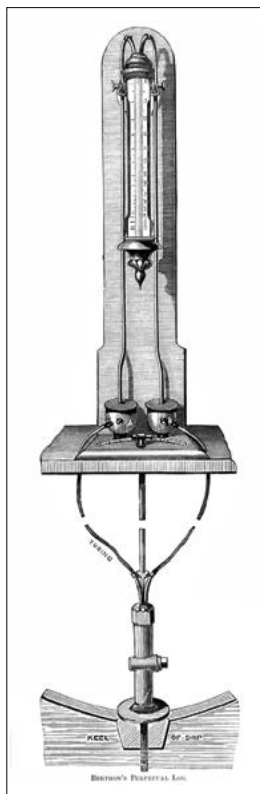
на том, что планширь и продольные рыбины у фор и ахтерштевня соединяются в шарнире, чем достигается возможность складывания шлюпки в диаметральной плоскости. В открытом виде банки со своими кницами служат распорками. Рыбины обтянуты двойным слоем крепкой водо-

непроницаемой парусины; воздушное пространство между обоими слоями не только значительно увеличивает плавучесть шлюпки, но и делает ее непотопляемой. Впрочем, парусина, с другой стороны, является одной из причин несовершенства этих виксатинок. Прежде всего, она уже не так прочна, как дерево; этому недостатку, впрочем, Бертоновская компания старается помочь, прилагая к каждой виксатинке бутылку особенного лака.

Так кто такой Бертон, именем которого названы эти складные парусиновые лодки?

Эдуард Лион Бертон (1813–1899) родился в Лондоне, в многодетной семье. Он был десятым ребенком своих родителей. Его отец, военный подрядчик, когда-то был богат, но после падения Наполеона жил, что касается финансов, в весьма стесненных условиях. В 1828 г. молодого Бертон отправили в Ливерпуль изучать хирургию в семью врача Джеймса Доусона. Обучение длилось четыре года, после чего, обручившись с племянницей миссис Доусон, он отправился в Дублин, чтобы закончить там свой курс в Коллегии хирургов. Однако сильная пневмония и женитьба в 1834 г. положили конец его медицинской карьере.

Большую часть следующих шести лет он провел во Франции, Швейцарии и Италии. Бертон с детства проявлял замечательные способности к механике; еще ребенком он сконструировал электрическую машину и с удовольствием демонстрировал ее всем желающим. Находясь в Женеве во время своего свадебного путешествия,



Гидравлический лаг
Бертон

он задумался о применении в качестве двигателя для паровых судов гребного винта. Идея в то время была абсолютно новой. Осенью 1835 г. он провел серию экспериментов на модели и разработал двухлопастной винт, мало отличающийся от тех, что используются сейчас. Модель судна с винтом была отправлена в адмиралтейство, но ее вернули, написав следующее: «Винт — красивая игрушка, которая никогда не сможет привести корабль в движение». Бертон очень расстроился и не стал оформлять патент на свое изобретение. А в 1838 г. в газете появилось сообщение об изобретении гребного винта Фрэнсисом Смитом, и спустя всего 20 лет, во время Крымской войны, большинство кораблей британского флота использовали вместо гребных колес гребные винты. Как оказалось, Смит пришел к своей идее самостоятельно, и изобретатели подружились.

Бертон, решив получить богословское образование, в 1841 г. поступил в колледж Магдалины в Кембридже. В том же году он по своей инициативе разработал гидравлический лаг для кораблей, назвав его наутахометром.

Получив сан священника, он, выполняя возложенные на него обязанности, продолжал свою изобретательскую деятельность. Будучи знаком со многими моряками, он экспериментировал со своим лагом, установив его на пароходах, курсирующих между Саутгемптоном и Джерси. Полученные результаты представляли серьезный интерес: прибор работал с большой





Лодки Бертона во время наводнения в Париже. 1910 г.

точностью. Тем временем Бертон продолжал изобретать: он сделал инструмент, позволяющий точно определять дифферент корабля, кренометр оригинальной конструкции и еще ряд морских приборов. Вспышки вдохновения посещали его в любое время: однажды, к большому изумлению церковного хора, он начал спешно набрасывать мелом рисунок нового якоря прямо на двери храма!

После крушения парохода «Орион» в 1849 г., приведшего к многочисленным человеческим жертвам, Бертон задумался о конструкции спасательных шлюпок, и его изобретение принесло ему известность и славу.

Бертон выставил наутахометр и складную шлюпку на выставке в Лондоне в 1851 г. и вновь предложил свои изобретения адмиралтейству. Там, вместо того чтобы поощрить его и найти средства для устранения выявленных недостатков, отклонили прибор с формулировкой, что лаг «слишком деликатный для служебного использования», хотя один из приборов все-таки установили на новую королевскую яхту. Складная шлюпка Бертона также не понравилась комиссии адмиралтейства. Это так огорчило изобретателя, что он оставил свой приход в приморском городке в надежде навсегда убежать от моря и кораблей.

К конструкции своей складной лодки он вернулся лишь в 1873 г. по просьбе Сэмюэля Плимсоля. На этот раз, заручившись мощной поддержкой политика, Бертон снова выставил свою шлюпку в Лондоне, получил за нее золотую медаль, а также крупный правительственный заказ на изготовление целой серии. Для их постройки была приобретена верфь, на которой трудилось более ста рабочих и была создана компания. Кстати, она существует до сих пор и выпускает катера и яхты. Бизнес по производству складных шлюпок быстро расширялся; они появились на многих судах, прошли испытания в полярном плавании сэра Джорджа Нареса в 1875 г. и во многих научных экспедициях. Компания, которую возглавил лорд Дансани, процветала. Сам

Бертон продолжал изобретать, трудиться над индикаторами крена и дифферента корабля, совершил морское путешествие к мысу Доброй Надежды (1881–1882).

За свои изобретения Бертон получил 25 патентов. Он изготавливал прекрасные телескопы, один из которых был удостоен серебряной медали на парижской выставке 1878 г., строил мобильные обсерватории для астрономических наблюдений. За заслуги на этой ниве его избрали в 1865 г. членом Королевского астрономического общества.

Современники описывали Бертона как «вежливого и утонченного, полного веселья, прекрасного и красноречивого оратора», отмечали его инженерный талант, «позволивший ему совершать дела, которые считались невозможными».

Шлюпки Бертона выпускались разных размеров. Самые большие из них имели длину более 30 футов и могли брать на борт до 75 человек. Популярностью пользовались и совсем маленькие, например, длиной всего 7 футов.

Чтобы скептики могли убедиться в надежности конструкции лодки Бертона, одна из шлюпок длиной 28 футов в 1882 г. совершила переход в Северной Атлантике протяженностью 700 миль. За этим последовали другие подобные плавания.

С 1873 по 1917 г. только для нужд флотов разных стран было построено около 1400 складных шлюпок, и речь здесь о самых крупных из них: маленьких выпускали гораздо больше.

А вот откуда взялось такое название, я так и не понял. Последнее упоминание об этих лодках нашлось в изданной в 1939 г. книге «Водный туризм»: «Виксатинки — небольшие парусиновые складные шлюпки типа тузика. В настоящее время этот тип встречается редко. Однако по своим мореходным качествам, незначительному весу (виксатинка средних размеров весит около 20 кг) это суденышко с успехом может найти применение в туризме и во многих случаях заменить собою разборную байдарку».

