

Гичка из залива Бантри

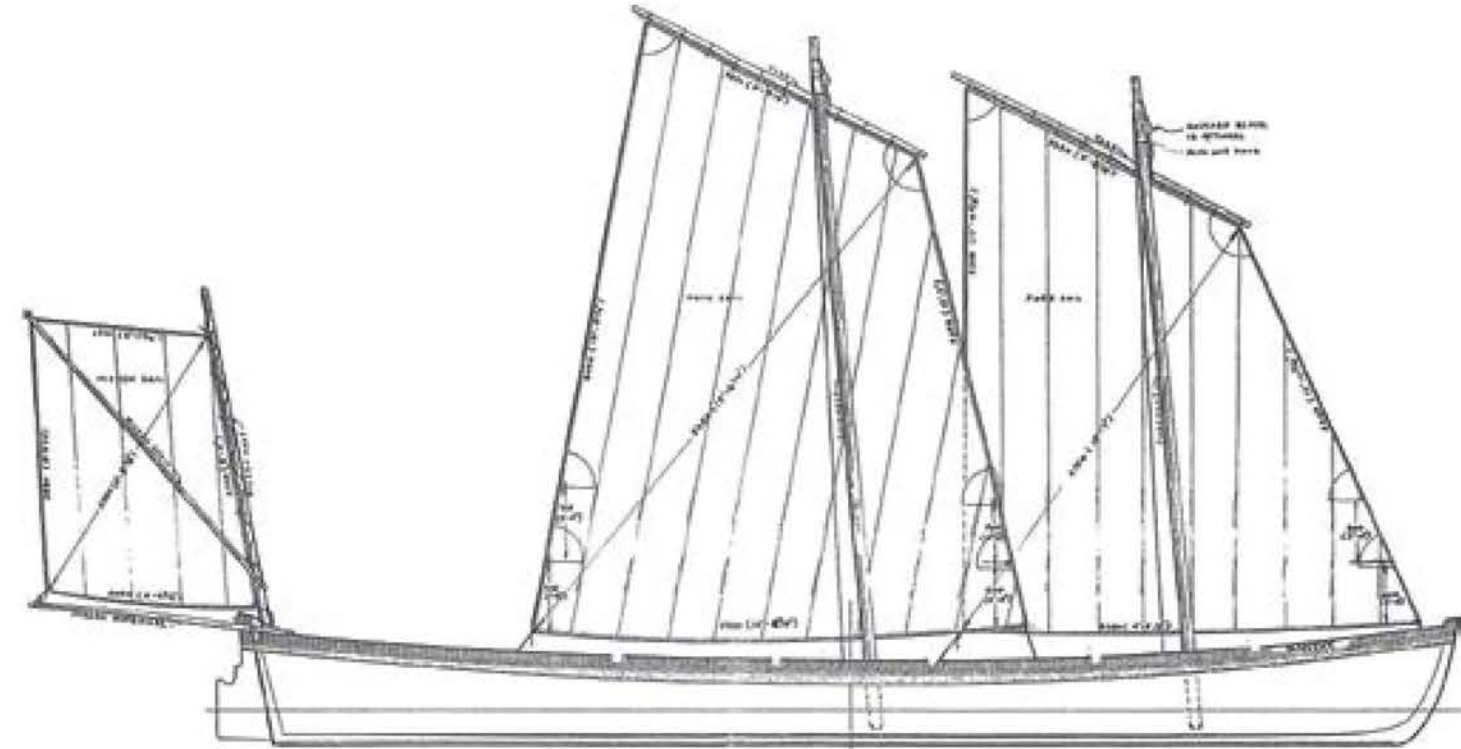


Владимир Чепелев

В № 3(21) за 2018 г. «Тарпон» рассказывал о капитанской гичке с русского парусного линейного корабля «Ингерманланд», погибшего в 1842 г. в проливе Каттегат у южных берегов Норвегии. Шлюпка эта, построенная годом раньше в Архангельском адмиралтействе, сохранилась до наших дней и находится в специально построенном для ее хранения и показа павильоне у старого здания прибрежного маяка Квассхейм, недалеко от поселения Вархауг.



Фото John Keaton



THE BANTRY BAY BOAT
The Officers' Barge
from the
French 36 gun Frigate *Résolue*
1796

Designed and Drawn by Paul M. Kavanagh 1977
Scale 1:50
1 m



Drawn: ACM-JCM (Sketches of the original Officers' Barge of the National Maritime Museum, Durr Lineham, Ireland completed by Paul M. Kavanagh in 1977)



Помимо «русской гички», существует еще одна старая шлюпка этого типа, хранящаяся в Национальном музее Ирландии, — так называемая французская, или «длинная лодка из залива Бантри» — по названию морского залива у южного побережья Ирландии.

Длинная и узкая низкобортная шлюпка с изящными линиями обводов, транцевой кормой и заостренным носом имеет длину 11,64 м, ширину 2,05 м, высота ее борта составляет 0,71 м, осадка достигает 0,40 м. Тип наложения обшивки — вгладь (карвель), крепления в основном металлические, окраска: снаружи (от киля до планширя) — белый, красный, синий цвета, внутри — синий и естественный цвет дерева. Уключины, через которые проходили весла, были сделаны в верхней кромке бортов в виде прямоугольных вырезов (полупортиков). Внутри шлюпки располагались поперечные банки: для команды (десять для гребцов и кормовая для рулевого) и две продольные в корме — для пассажиров.

Гичка была построена не позднее 1796 г. в Бресте, на главной военно-морской базе Франции в Атлантике, и использовалась в качестве адмиральской баржи. В движение ее приводили с помощью распашных весел, а при благоприятном ветре она могла идти и под парусами, для чего на ней устанавливались три съемные мачты с соответствующей парусной оснасткой. Штатная команда обычно состояла из десяти гребцов, старшины-рулевого и крючкового — матроса, который при помощи отпорного крюка подтягивал или отталкивал шлюпку или удерживал ее на месте у трапа (причала).

Любопытны обстоятельства, при которых французская гичка оказалась в Ирландии.

В 1796 г. правительство Франции предприняло морскую экспедицию в Ирландию для оказания военной помощи ирландским повстанцам, боровшимся за независимость своей страны от Великобритании. В случае успеха этого предприятия Франция, которая с 1793 г. находилась в состоянии войны с Англией, получила бы плацдарм для высадки войск непосредственно на территорию противника. Для этого в Бресте была собрана большая флотилия боевых и транспортных судов, на которые, кроме штатных экипажей, разместили более 12 тысяч солдат с вооружением, боеприпасами и провиантом. В состав флотилии вошел и 32-пушечный фрегат «Резолю», которым командовал капитан Монталан и на котором поднял свой флаг контр-адмирал Жозеф-Мари Нелли. Фрегат был построен и спущен на воду в Сен-Мало в марте 1778 г. Именно на этом корабле в качестве адмиральской шлюпки и находилась вышеупомянутая французская гичка.

Местом высадки десанта был избран залив Бантри, расположенный, как уже отмечалось, на юго-западном побережье Ирландии, относительно недалеко от города Корка, морского порта и административного центра одноименного графства.

Экспедицию возглавляли генерал Лазар Гош и вице-адмирал Морар де Галл. Оба командующих находились на одном корабле — 32-пушечном фрегате «Фра-



терните». Корабли вышли из Бреста 15 декабря 1796 г. Поначалу тихая погода, попутный восточный ветер и просчеты британцев, упустивших выход французского флота из Бреста, благоприятствовали экспедиции. Однако сложность движения в темноте и тумане вынудила французскую эскадру разделиться на три отряда, причем у Гоша и Галла осталось всего несколько кораблей, а большая часть оказалась под командованием контр-адмирала Франсуа-Жозефа Буве де Прекура, державшего свой флаг на фрегате «Имморталите».

21 декабря отряд Буве подошел к заливу Бантри и с большим трудом вошел в его устье, так как попут-

ный ветер сменился противным. Всю ночь и весь последующий день корабли безуспешно лавировали и к ночи встали на якоря у о. Бер, в двенадцати милях от места высадки десанта, причем остальные 20 судов остались позади под парусами.

«Резолю» в результате столкновения с 80-пушечным линейным кораблем «Индомтабле» потерял одну из мачт и повредил две другие. Под началом лейтенанта Прото с фрегата была отправлена шлюпка на поиски другого корабля, который смог бы взять его на буксир, но штормом ее выбросило на берег, и вся команда попала в плен к англичанам.

Экспедиция окончилась полным провалом: в общей сложности французы потеряли погибшими и пленными 12 боевых и транспортных судов и более 2000 человек из числа экипажей кораблей и солдат десанта. Фрегату «Резолю» удалось вернуться в Брест, следуя на буксире 74-пушечного линейного корабля «Пегас», флагмана контр-адмирала Жозефа де Решери, а вот его шлюпка как военный трофей британцев осталась в заливе Бантри, став одной из его достопримечательностей.

Вначале трофейная шлюпка находилась на берегу о. Бер у входа в залив Бантри, а затем была доставлена в имение Бантри Хаус, расположенное рядом с заливом, и помеще-



на в эллинг, где простояла порядка 150 лет, прежде чем в 1944 г. была подарена хозяйкой имения Национальному музею Ирландии в Дублине.

В 1977 г. гичка была предоставлена Морскому институту Ирландии, который выставил ее в Национальном морском музее недалеко от Дублина. Здесь шлюпка находилась до 2003 г., а после реставрации в Ливерпульском музее, которая обошлась в 50 000 евро, она снова оказалась в Национальном музее Ирландии, где составляет часть экспозиции «Солдаты и вожжи».

В настоящее время французская гичка — не только самая старая шлюпка этого типа, но и самое старое судно французского флота, сохранившееся до наших дней! Она стала прототипом для строительства полномасштабных реплик, на которых юные моряки из США, Канады, Ирландии, Англии, Франции, Дании, Индонезии, России, Бельгии, Италии и др., объединившись в сообщество «Атлантик Челлендж Интернэшнл», совершенствуют свои навыки в морском деле и периодически демонстрируют их на состязаниях. По всему миру сегодня насчитывается уже более 100 капитанских гичек. Под руководством опытных моряков молодые люди строят эти лодки и ходят на них в море, участвуют в морских фестивалях, праздниках и гонках, причем как на веслах, так и под парусами.

Почему «Атлантик Челлендж» из всего многообразия шлюпок выбрал именно гички? Во-первых, это очень красивые и изящные шлюпки; во-вторых, это идеальное судно для обучения командной работе. Инициаторы и вдохновители проекта — известный американский энтузиаст деревянного судостроения Ланс Ли и его французский коллега Бернард Кадоре — не могли найти более подходящей для демонстрации морского искусства шлюпки, чем французская гичка из залива Бантри. В 1986 г. они организовали в Нью-Йорке гонки первых двух построенных ими гичек, а теперь соревнования проводятся раз в два года. Да и число гичек увеличилось почти до сотни, а количество стран-участниц проекта «Атлантик Челлендж» приблизилось к пятнадцати.

Российское отделение программы «Атлантик Челлендж», находящееся в Санкт-Петербурге, уже имеет шесть гичек и строит седьмую про проекту французской гички конца XVIII в. Это хорошо, но невольно возникает вопрос: а почему только этой шлюпки? Ведь существует и русская гичка 1841 г. постройки, находящаяся в Норвегии. Она хоть и «моложе» на полвека, но вряд ли уступит по своим мореходным качествам. В свое время она не только участвовала в норвежских шлюпочных регатах, но и побеждала в них! 