

ИМПЕРАТОРСКИЙ КАТЕР

Дмитрий Шмелёв
Фотографии Сергея Савельева

На прошедшей в Москве выставке катеров и яхт Moscow Boat Show 2024 мало кто из посетителей не заинтересовался выставленным в зале деревянным 16-весельным двухмачтовым катером с гафельным вооружением. Он был построен по архивным материалам времен Александра II по заказу ассоциации «Клуб Русская морская традиция» и стал прекрасным пополнением ее исторической эскадры.

Ассоциация «Клуб Русская морская традиция» прошла долгий путь от добровольного сообщества любителей отечественной морской культуры и истории до объединения, занимающегося крупными просветительскими проектами в области военно-морской истории. Восстанавливая парусно-гребные шлюпки ВМФ и строя реплики исторических судов, организация выполняет задачи по сохранению традиций русского мореплавания и морской культуры.

В модель-камере Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге (ЦВММ) хранится полураметровая модель гребного катера с необычной для шлюпок формой кормы. Это не привычный плоский транец или острая оконечность вельбота с навесным рулем. Корма скруглена и имеет выраженный подзор, как это было принято в конструкции более крупных парусников. Сама модель сделана из красного дерева и интересна рядом своеобразных деталей планировки корпуса. Сиденье для пассажиров выполнено в виде изогнутого широкого дивана-канapé, обтянутого ротангом, заспинная доска которого отделяет его от места, где располагаются командир и старшина шлюпки. Вместо привычных рыбин, лежащих прямо на шпангоутах, здесь видим сплошной рустерный палубный настил на каркасе, образующий своеобразный интрьом. На настиле отсутствуют упоры для ног гребцов. Наметки для крепления мачт к банкам имеют непривычную квадратную форму. Английский тип, как выяснилось позже. В карточке научного описания музейного предмета значится, что это модель императорского катера, изготовленная в шлюпочной мастерской Николаевского порта для московской выставки в 1865 г.



Эпоха Александра II, с точки зрения развития малого парусно-гребного судостроения русского военно-морского флота, — время чрезвычайно интересное. С появлением паровой машины искусство управления парусами стало уходить на второй план. Отточенная работа всего экипажа с парусами для удерживания, к примеру, заданной короткой дистанции в кильватерной колонне (основное боевое построение) разнотипных парусных кораблей оставалась в прошлом. Теперь все определялось количеством угля, брошенного в топку. Но военные моряки не могли так просто расстаться с «магией парусов» и перенесли свое умение на малые формы — многочисленные типы шлюпок, которыми по-прежнему комплектовались военные корабли. Часто проводимые на них учения не давали забывать веками накопленный опыт. Среди старых фотографий в альбоме императорской яхты «Штандарт» есть снимок огромной кильватерной колонны парусных катеров и вельботов, идущих друг за другом на дистанции двух-трех метров. Шлюпки русского военного флота часто становились лабораторией, где испытывались самые передовые идеи в парусном вооружении того времени. Все удачные новин-

ки, увиденные командирами кораблей русских эскадр, действовавших в Тихом и Атлантическом океанах, внедрялись на катерах и вельботах без бюрократических проволочек.



Модель из ЦВВМ была не единственным источником данных об этом катере. В атласе «Чертежи гребных судов с их парусностью», изданном в г. Николаеве Черноморским гидрографическим депо в 1858 г., нашлись изображение и чертежи императорского катера с подобными размерениями. Было совершенно очевидно, что модель в музее и чертежи из атласа описывали одно и то же судно. Но проблема была в том, что давали они разные размеры. Если модель, выполненная в масштабе 1:100, указывала длину судна 15 м и ширину 3 м, то чертежи свидетельствовали о несколько меньших его размерах.

К моменту принятия решения о постройке катера ассоциация «Клуб Русская морская традиция» уже имела опыт восстановления и постройки по старым чертежам шести деревянных парусно-гребных судов: советских ялов и 10-весельного двухмачтового рабочего катера, а также дореволюционных (14-весельного трехмачтового легкого катера и 6-весельного двухмачтового вельбота). Суда эти были не только воссозданы, но и полностью освоены экипажами — совершали успешные плавания как под парусами, так и на веслах. Команда клуба работали с ныне вышедшими из широкого употребления видами парусов и парусного вооружения. Без этого опыта постройка катера была бы невозможна, потому что замысел подразумевал сделать не просто габаритную модель, но реальное мореходное судно, оснащенное парусным вооружением, соответствующим своему времени.

Взяться за изготовление такого катера в нашей стране могла только верфь деревянного судостроения «Варяг» из Петрозаводска, специалисты которой обладали необходимыми компетенциями в постройке исторических судов по старым чертежам. Именно там по чертежам «Атласа» М. Кишкина 1886 г. делали командирский вельбот и легкий катер.

Когда начались обсуждения проекта, руководитель «Варяга» П. М. Мартюков обратил внимание еще на одну проблему, с которой мы уже сталкивались. С XIX в. до наших дней существенно изменились (в сторону увеличения) габариты гребцов. Необходимо было определиться: делать катер 18-весельным, отказываясь при этом от пассажирского места, или оставлять все детали внутренней обстройки царского катера, но сокращать количество гребных банок до восьми. Предпочтение было отдано второму варианту. В «Атласе чертежей паровых и гребных шлюпок Балтийского флота» М. Кишкина 1872 г. нашлись сведения о 16-весельном двухмачтовом катере с фрегата «Петропавловск». Он был одним из лучших гонщиков русского флота, ежегодно, с 1868 по 1871 г., занимал призовые места на флотских гонках, проводимых на Транзундском



рейде. Таким образом, в результате постройки должна была получиться реплика катера, который давал бы нашим современникам представление об устройстве императорского катера Александра II и при этом показывал отличные ходовые качества. Задача была непростой, и процесс сопровождался сложностями. Помимо точного следования конструкции и обводам судна, тщательного расчета центровки применяемого парусного вооружения, нужно было еще показать прекрасную отделку императорского катера. Сплошную дубовую рустерную палубу и пассажирское место изготовили в столярной мастерской Сергея Харитонов. Для внутренней обстройки корпуса использовали четыре вида красного дерева. Резной декор кормы в стилистике второй половины XIX в. выполнил резчик Александр Ковалев. Сам корпус, построенный на верфи «Варяг», имел дубовый набор и обшивку из высококачественной сосны. Крепеж — почти полностью медный или латунный. Золочение дельных вещей произвели на реставрационном предприятии «Агей 7». Из-за большого объема дополнительных работ сроки ходовых испытаний катера постоянно переносили.

Формирование экипажа тоже оказалось делом не из простых. Онежское озеро, на котором должны были проходить испытания, отличается переменчивым нравом, что и подтвердил день спуска 30 августа 2023 г. Экипаж состоял из ветеранов-подводников, в прошлом выпускников Военно-морского инженерного училища им. Ленина, где традиционно сильна была гребная подготовка, и ветеранов ассоциации «Клуб Русская морская традиция», за плечами которых уже были подобные испытания и многие мили парусных походов по Финскому заливу и иным акваториям России и Средиземноморья.

Выход на веслах состоялся при идеальной погоде. Гребцы отметили, что размеры полуклюза, в котором находится уключина, несколько ограничивают занос весла и рассчитаны на более спокойный тип гребли, нежели тот, к которому привыкли некоторые спортсмены-шлюпочники. С парусными испытаниями получилось сложнее. Пока вооружали катер (а дело это не быстрое — все-таки двухмачтовая гафельная шхуна с топселями в 12-метровом корпусе), раздуло. Ветер зашвистел в вантах стоящих в марине яхт. За волноломом побежали белые барашки.

Отошли от причала, поставили паруса. Ветер шквалистый — шкоты на руках. Но опасений все меньше: катер идет уверенно, прорубая накатывающиеся валы, и демонстрирует прекрасную мореходность. Однако на крутой волне были проблемы с выполнением поворота оверштаг. Но выходом остались довольны, скорость в моменте достигала 7–10 узлов.

По результатам ходовых испытаний попросили несколько увеличить площадь пера руля. Он стал тяжелее в работе, но уже на Истринском водохранилище шлюпка показала прямо-таки «автомобильную» поворотливость.

На выставке императорский катер вызвал большой интерес. Видели бы вы, как загорались глаза ребят! Надеемся, что осуществленный нами проект не оставят без внимания и люди, интересующиеся деревянным судостроением, а также знатоки парусного дела и отечественной морской истории.

