

# НЕУГОМОННЫЙ

Сергей Афонин

*Для мальчика из хорошей семьи поступление на флотскую службу в конце XVIII в. было делом обычным. Поэтому когда Ричард, младший сын преподобного Фула Гауэра, врача и антиквара, бросил школу и поступил мичманом на судно Британской Ост-Индской компании, трагедии для родных не случилось. С такого шага начиналась биография многих известных и влиятельных людей.*

34

35



«Сражение между тремя ост-индскими судами и двумя французскими кораблями 8 марта 1757 г.»  
Лоусон Данн, сер. XVIII в.



**Ж**ивой, умный и наблюдательный парень быстро освоился в экипаже. Не отлынивая ни от какой работы, он завоевал авторитет среди моряков. А три года, проведенных в дальних плаваниях, многому научили пытливого молодого человека. Ричард хорошо узнал устройство судна, стал отличным такелажником, его уважали как мастера, изготавливающего прекрасные модели кораблей. Суда Ост-Индской компании роднил вместительный

и прочный корпус с тяжелым и низким рангоутом, способным противостоять жестоким штормам в океане. Они заметно выделялись в торговом флоте Британии. Кроме того, на них устанавливали пушки, не только отпугивающие пиратов, но и заставляющие задуматься о возможности нападения на хорошо вооруженное торговое судно капитана легкого капера или небольшого неприятельского корабля.

Стандартная система обучения мичманов позволяла им сдавать экзамены для получения офицерских званий.

С успехом представ перед комиссией по возвращении в Великобританию, Ричард Гауэр стал лейтенантом судна Ост-Индской компании «Эссекс».

Есть, и это здорово, люди, которые постоянно желают раздвигать рамки окружающего их мира. Неугомонные, они не терпят устоявшихся порядков, постоянно что-то изобретают и стремятся улучшить. Ричард Гауэр относился к этому племени. На «Эссексе» его называли не иначе как «молодой философ». Иногда предложенные им новшества не встречали ничего, кроме критики.



Портрет капитана Ричарда Холла Гауэра (1768–1833).  
Худ. Уильям Минерд Беннетт

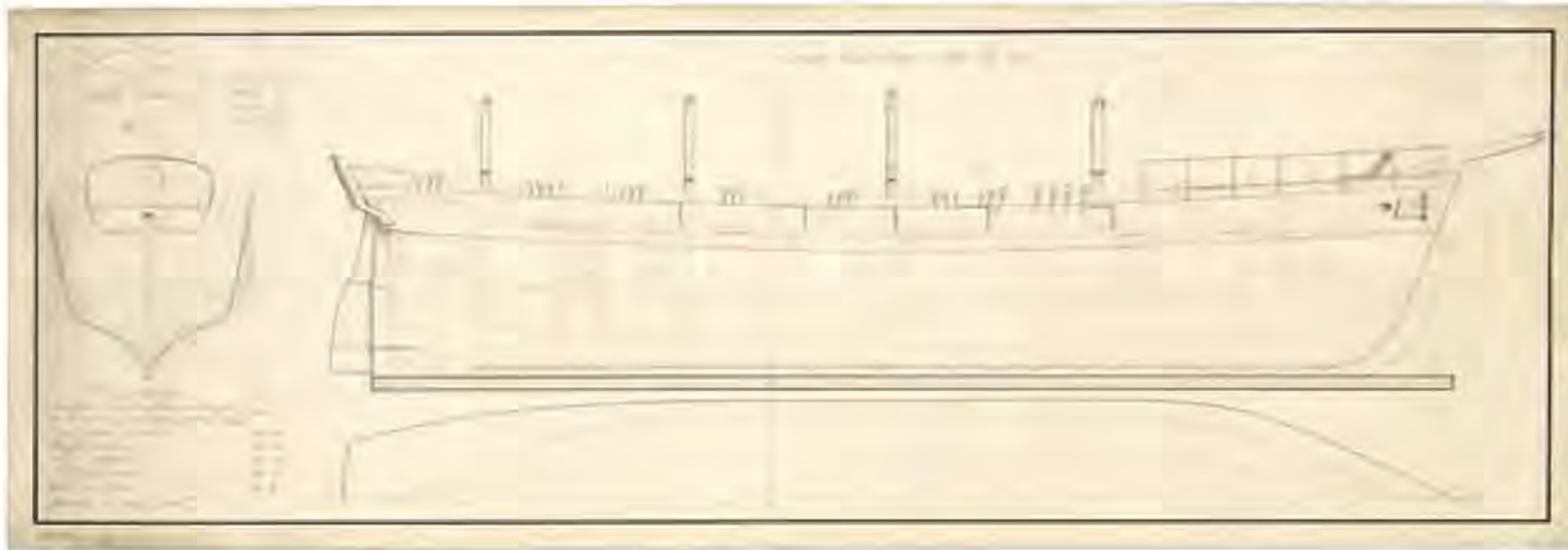
Судно «Warley» Ост-Индской компании.  
Худ. Роберт Салмон, 1804 г.

Однажды он изготовил брезентовую переговорную трубу, связывающую шканцы с каютой капитана, желая ускорить и облегчить его срочный вызов. Он так хотел его порадовать! Но капитан распорядился немедленно удалить устройство, выказав уверенность, что вахтенные «воспользуются им в ненадлежащих целях».

Дослужившись до старшего помощника и получив капитанский диплом, в 1783 г. Гауэр списался на берег. Он начал преподавать в морской школе Эдмонта.

Опыт, полученный им в длительных плаваниях, позволил написать книгу «Практическое руководство по мореплаванию», разработать и запатентовать судовую вахтенный журнал, форма которого оказалась очень близка к той, что используется и сегодня.

Практика работы в Ост-Индской компании привела капитана Гауэра к попытке решить одну серьезную проблему. Дело в том, что в те времена любое сообщение из метрополии очень долго шло к адресату. Государственная почта не могла содержать целый флот быстроходных судов, и важные пакеты Ост-Индская компания отправляла своими силами или с оказией. Гауэр задумал построить особенный парусник — самый быстрый на свете — для доставки почты, срочных грузов и ведения военной разведки.



Чертеж судна «Transit II» (1810), хранящийся в Национальном морском музее Гринвича (Великобритания).  
Длина по палубе 39,6 м, длина по килю 35,7 м, ширина 6,8 м, осадка 3,7 м

Следя за развитием кораблестроения в Европе, Гауэр отмечал, что большинство нововведений не улучшают гидродинамику судов. Критиковал убогие помещения для экипажа и сложную оснастку, требующую наличия многочисленной команды и выполнения очень опасной работы на высоте. Гауэр писал, что практически любое судно, каким бы плохим оно ни было, вероятно, доберется в пункт назначения, если ветер и погода будут благоприятными. Но этого недостаточно. Его намерением было настолько усовершенствовать конструкцию, чтобы при любом ветре и любой погоде парусник оставался в безопасности, при этом был быстрым и экономичным, а должным образом размещенный на нем экипаж не подвергался ненужному риску.

Гауэр рассматривал судно как единое целое, в котором все составляющие: корпус, такелаж, паруса и экипаж — связаны друг с другом способами, соответствующими выполняемой задаче. Он прекрасно понимал, что любые инновации должны быть обоснованы научными исследованиями, защищены патентами и поддержаны властью или бизнесом. Поэтому он защитил большинство своих идей, оформляя заявки на патенты, в которых излагал физические теории, подкрепляющие изобретения. Он искал любую возможность донести свои идеи, в которых был здравый смысл, до людей, занимающих высокие должности. Одной из самых серьезных его работ стало проектирование особенного судна. Гауэр назвал его «Transit». Став к этому времени вполне успешным коммерсантом, он решил построить судно за свой счет.

Все в этом паруснике казалось необычным для своего времени. Соотношение длины к ширине было очень высоким — 6,5:1. Ватерлинии теоретического чертежа в оконечностях выглядели острее принятых. При строительстве корпуса широко использовались железные

HMS «Pelican»  
(систершип HMS «Osprey»)  
Оба корабля относились к классу бриг-шлюпов Королевского флота.  
Худ. Никола Каммилльери

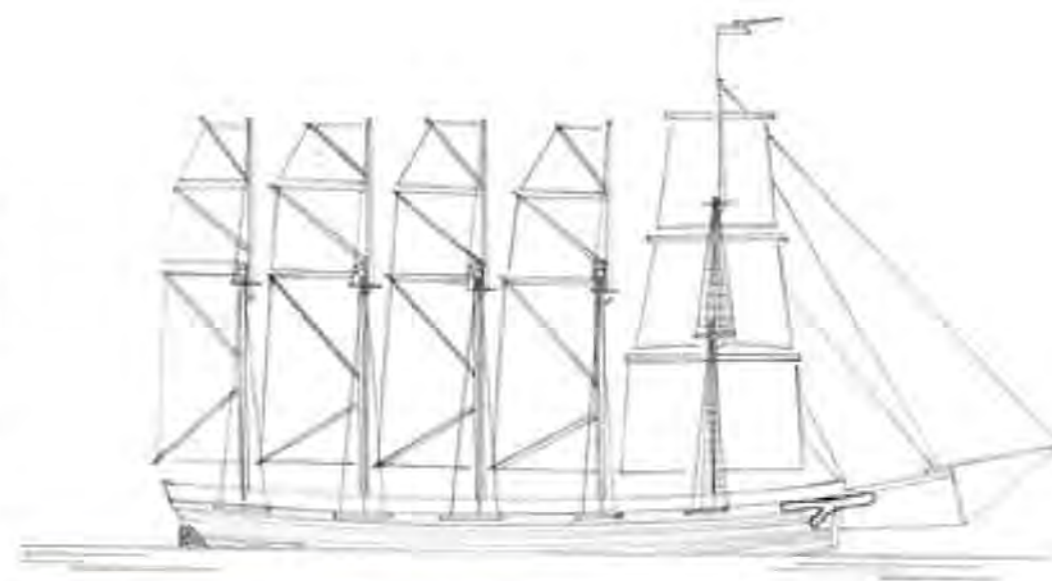


детали и конструкции, в наборе применялось много болтовых соединений. Длинный брусковый фальшкиль был более глубоким, чем на прочих судах. Балласт отливался специально для ровной его укладки в корпус, что значительно понижало центр тяжести. Но что сразу бросалось в глаза, так это парусное вооружение «Транзита».

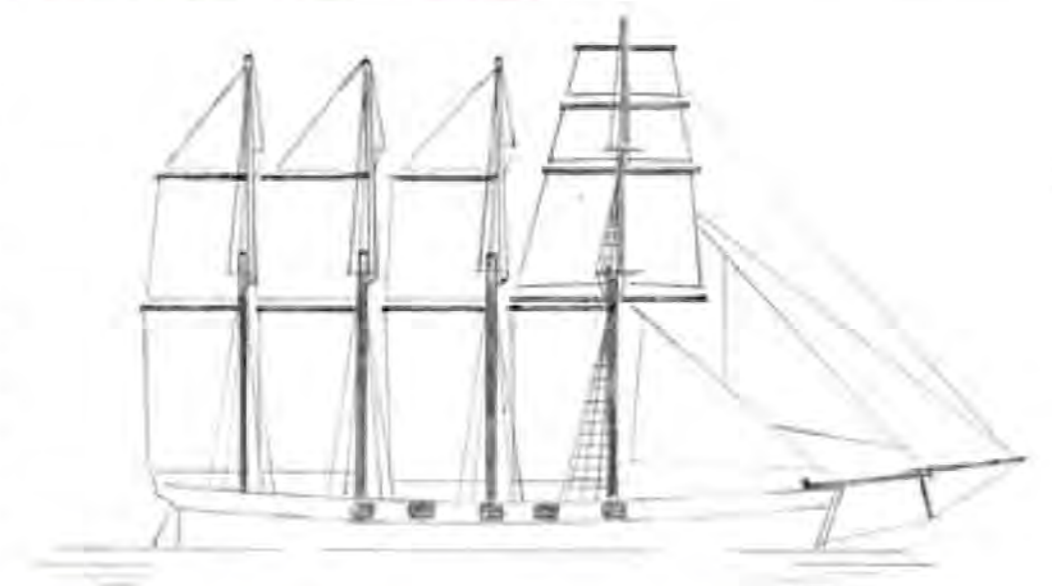
Сравнительно небольшое судно имело пять мачт, четыре из которых несли косые паруса, а фок-мачта оснащалась прямыми парусами. Названия для такого вооружения в то время еще не существовало (оно появится лишь в середине XIX в.), хотя современный моряк определил бы этот парусник как баркентину. Мало того, рангоут основных парусов на четырех мачтах выглядел тоже непривычно. Полотнища растягивались чем-то вроде шпринтов, но в отличие от классического шпринтового паруса, на каждый парус «Транзита» приходилось по два таких рангоутных дерева. Один шпринт шел от мачты вверх, к нок-бензельному углу, а второй — вниз, к шкотовому. На каждой мачте было по три паруса. Мачты не были связаны между собой, штаг-карнаки отсутствовали. Стенги можно было опускать и заменять с палубы.

Патент, выданный Гауэру в 1799 г., подробно описывает его теорию о связи между скоростью и отношением длины к ширине, а также детали многих особенностей новой формы такелажа, которая позволяла выполнять практически все операции, обычно проводящиеся на высоте, с палубы. Экипаж, необходимый для работы с таким вооружением, требовался небольшой.

Новинка привлекла внимание моряков. Первые выходы «Транзита» свидетельствовали о его быстроходности и хорошей маневренности. По настоянию Джона Джервиса, первого графа Сент-Винсента, первого лорда Адмиралтейства, в 1801 г. устроили соревнование. «Transit» вышел в море на состязание с HMS «Osprey», быстроходным шлюпом водоизмещением 383 т (примерно вдвое больше, чем у «Transit»). Его отношение L/V было около 3:1. Парусник Гауэра показал себя настолько хорошо, что его признали победителем.



Парусное вооружение судна «Transit», 1800 г.



Парусное вооружение судна «Transit II», 1808 г. Судя по гафелю на фок-мачте, в данном случае его можно обозначить как четырехмачтовую марсельную шхуну

Но несмотря на успех, Гауэру не удалось получить необходимую поддержку для строительства судов по своим патентам. Новый парусник не вызвал одобрения ни у Королевской почты, ни у Ост-Индской компании, ни у военных моряков. Поговаривают, комиссия, рассматривающая вопрос, сочла, что из-за глубокого киля судно будет опрокидываться во время отлива в гаванях портов восточного побережья Англии, а палуба настолько узка, что на ней невозможно симметрично расположить пушки по обоим бортам из-за риска их столкновения при отдаче. Карронада — тот вид орудия, который мог бы решить данную проблему, — еще только принималась на вооружение Королевского флота. Но, скорее всего, никто просто не был готов к такому большому количеству новшеств, что воплотил в своем судне капитан-изобретатель.

Гауэр на этом не остановился. Он продолжал усовершенствовать свой парусник.

В 1808 г. на воду сошел второй «Transit», вооруженный 11 пушками. Шпринтовые паруса сменили гафельные, причем гафели стояли горизонтально. Количество



*Гравюра, на которой «Transit II» изображен в двух ракурсах*

мачт с пяти уменьшилось до четырех, при этом фок-мачту значительно сдвинули в корму. Это сильно облегчило носовую часть, где и без того находилось тяжелое якорное хозяйство.

В 1819 г. на воду сошел третий «Transit». Гауэр написал подробные и яркие рассказы о своих судах, их плаваниях и опыте взаимодействия с властями. Но, похоже, его изобретения оказались не ко времени.

В 1817 г. Ричард Гауэр с семьей (в 1803 г. он женился на Элизабет Эмптэдж, и у них родилось много детей) переехал в особняк «Новая Шотландия» в Ипсвиче. (Название этого особняка сыграло злую шутку: из-за него в некоторых отечественных переводах Гауэра называют американцем.) Там он продолжил заниматься конструированием и изобретениями. Проекты яхт, спасательных шлюпок один за другим сходили с его чертежной доски. Он спроектировал катамаран — спасательный плот, а также непотопляемую спасательную шлюпку на 25 человек, спущенную в апреле 1821 г. Она использовалась на береговой станции и получила название Landguard Fort Lifeboat. Много экспериментировал с различными конструкциями гребных колес, и эти его труды использовались много лет спустя при появлении колесных пароходов. Реализовав идею Бенджамина Франклина, Гауэр

построил трехметровый катамаран с водометным двигателем. Вода, из установленной на нем бочки с водой стекая по трубе под воду, разгоняла необычное судно до двух узлов.

Но не только проектирование судов занимало капитана: он предложил конструкцию ветряной мельницы с вертикальным валом; «двуствольный» шпиль для одновременного выполнения двух работ; изобрел тени для век. Трудился над конструкцией жесткого стоячего такелажа для замены им пенькового, изобрел новый тип плавучего якоря, создал набор сигналов, которые можно было увидеть со всех сторон, используя для этого формы вместо флагов. Предложил применять на судах жидкостный компас, разрабатывал новые методы навигации.

Капитан Гауэр был постоянным автором газеты *Suffolk Chronicle*. Он много сил отдал, пытаясь улучшить условия работы и жизни простых матросов.

Строгий приверженец дисциплины, честный и бесхитростный человек, моряк, конструктор и изобретатель, Ричард Холл Гауэр умер в июле 1833 г. в возрасте 65 лет в своем поместье.

