



Заявку на патент своего изобретения Джон Шанк подал много лет назад, но только сейчас его идея проходила испытание на практике, держала экзамен. Один из парусников имел традиционную для того времени конструкцию килевого судна, а другой — шверты. Шел 1790 год.

В европейское судостроение шверт, судя по всему, попал из Северной Америки. Его широкое применение было вызвано обилием обширных мелководных бухт и заливов на атлантическом побережье материка, которые были очень богаты рыбой и другими дарами моря. Но на килевой лодке там делать было нечего, и парусные суда местных рыбаков для промысла на таких акваториях стали оборудовать легкими подъемными килями — швертами.

С такой конструкцией, как шверт, люди разных культур знакомы издавна. Шверты стояли на плотках древних американцев (вспомните «Кон-Тики» Тура Хейердала); их применяли китайцы. Но вот в европейском судостроении для плавания в мелководных районах использовались шверцы, которые находились снаружи бортов, а не по центру корпуса. Так что для Старого Света шверт оказался чем-то совершенно новым.

Первые шверты были самыми простыми — кинжалными. Они могли двигаться в швертовом колодце вверх и вниз. Поворотная конструкция появилась позже.

А что же наше соревнование? К удовлетворению комиссии, детище капитана Шанка одержало вполне убедительную победу. Значит, деньги на строительство были потрачены не зря. Эксперимент объявили удачным и на верфи в Плимуте заложили 120-тонный тендер для



# Трижды швертбот

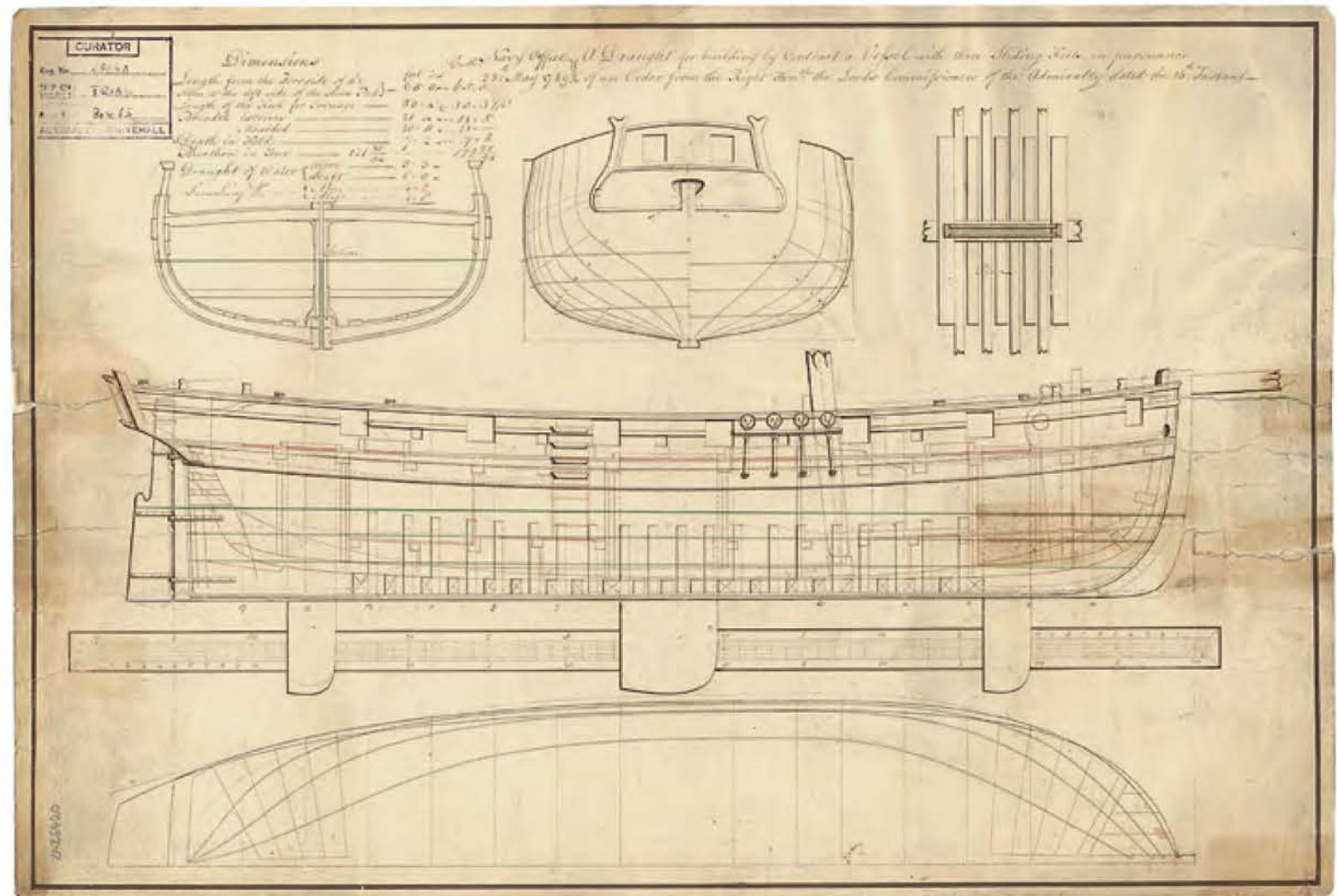
Сергей Афонин

Яхтсмены привычно делят яхты на два основных конструктивных типа: килевые и швертботы. У каждого из них есть свои особенности, плюсы и минусы, и кажется, что они существовали всегда. Тем интереснее узнать историю появления в европейском судостроении такой конструкции, как шверт.

Темза волновалась. Сильный ветер развел на ней немалую волну, вершины которой были пока еще достаточно пологи, но со сменой приливного течения грозили увенчаться пенными коронами.

Прямо посреди кораблей, стоящих на якорях, шла упорная спортивная борьба между двумя небольшими, похожими, словно близнецы, парусниками. Водоизмещением 13 т каждый, одной длины и ширины, они имели

одинаковое парусное вооружение. За «близнецами» с кораблей и берегов с интересом следили многочисленные зрители: моряки, рабочие доков и простые зеваки. Каждый маневр живо обсуждался, и можно было подумать, что идет гонка яхт, но это было не так. Наблюдающая за соревнованием комиссия, сформированная Военно-морским советом в Дептфорде и представленная комиссарами флота, должна была оценить нововведения капитана Шанка.



Оригинальные чертежи 12-пушечного тендера HMS Trial

военного флота конструкции капитана Шанка, которому и поручили наблюдать за строительством.

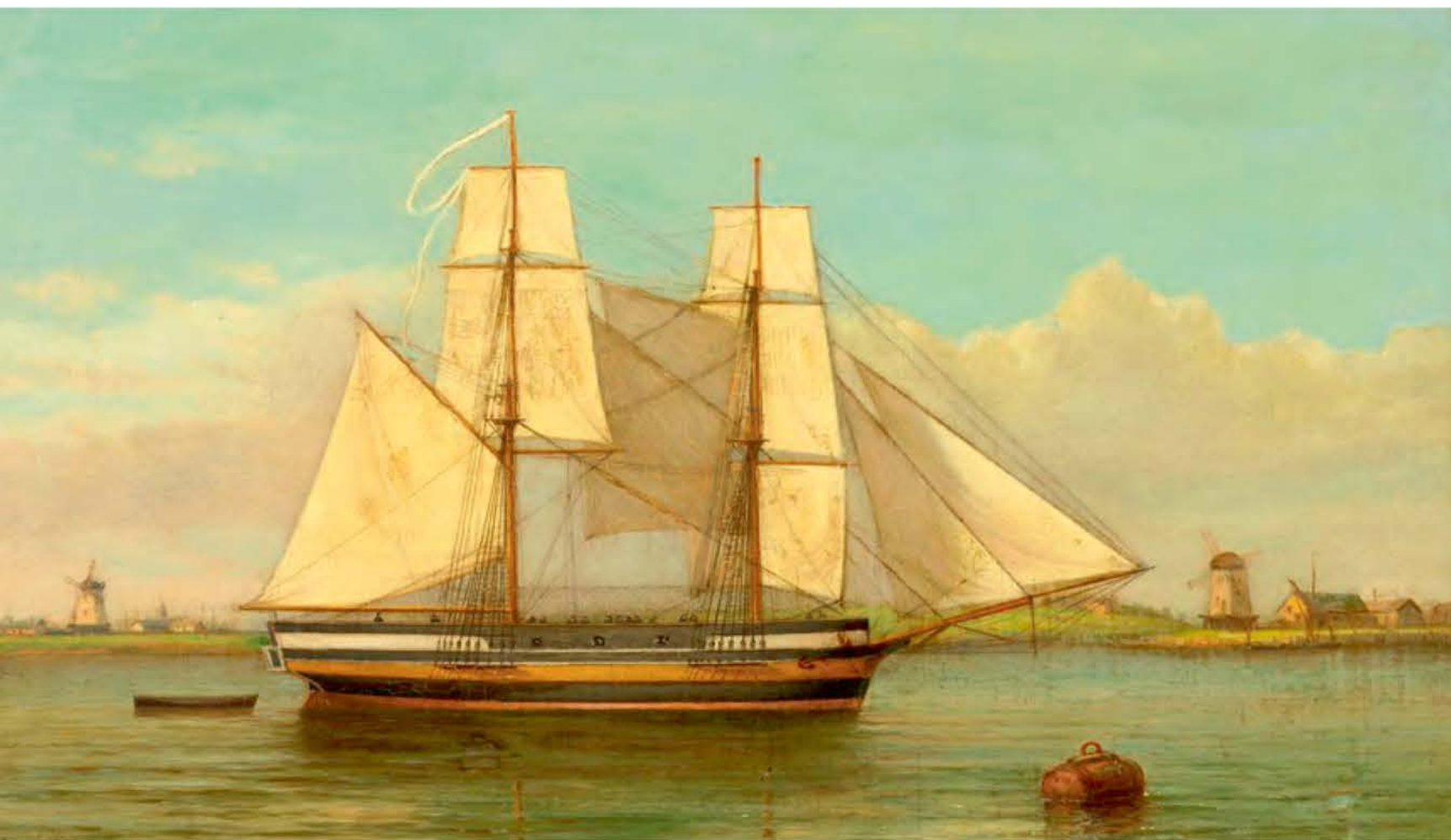
Новое судно, получившее имя «Trial», было построено Томасом Дастервиллем и спущено на воду в 1791 г. Его длина составляла около 20 м, ширина 6,4 м. В конструкции использовалось сразу три кинжальных шверта, установленных в диаметральной плоскости один за другим. В заявке изобретателя описывалась общая схема их применения:

- использовать передний киль при лавировании и острых курсах;
- использовать кормовой киль при свежих попутных ветрах и шквалах;
- использовать все кили в том или ином варианте для лучшей центровки судна;
- поднимать их при плавании на мелководье и на попутных курсах.

Приемная комиссия Адмиралтейства писала: «Со своими тремя скользящими киями судно лавирует, достаточно легко поворачивает и устойчиво держит курс по ветру. Быстроходно и остойчиво». Члены комиссии отметили, что никогда не находились ни на одном судне такого размера, которое ходило бы быстрее.



В 1792 г. тендер снова осмотрели по приказу Адмиралтейской коллегии; и в отчете, который был очень благоприятным, говорилось, что он превзошел состоящие на службе тендеры «Resolution», «Sprightly» и «Nimble», а также шлюпы «Salisbury», «Nautilus» и «Hyæna».



Бриг «Lady Nelson» на Темзе

Будучи военным кораблем, «Trial» имел на борту 12 пушек и достаточно большую команду. Он успешно нес патрульную службу в Ла-Манше, охраняя границы государства и вылавливая контрабандистов.

28 июня 1793 г. в бою он захватил 14-пушечный капер «Le Feret» из Сен-Мало, а в 1797 г. — французский бриг «Le Courier de la Mer». В 1798 г. он находился в составе небольшой эскадры в патрулировании в районе Гавра, где в боевых стычках с французскими фрегатами — 36-пушечным «La Confiance» и 20-пушечным «La Vesuve» — пригодилась его способность ходить по мелководью.

По заказу Адмиралтейства в 1796 г. был построен 16-пушечный шлюп «Cynthia», оборудованный «киями Джона Шанка», который так же, как и «Trial», имел хороший послужной список. Конечно, «Trial» был не идеален, но конструкция, без сомнения, имела сильные стороны, и главным отличием от соразмерных судов была небольшая осадка. Именно эту особенность решили использовать в Адмиралтействе, когда понадобилось строительство судна для исследований побережья Австралии, которое в то время еще не значилось на карте. В 1799 г. на верфи в Дептфорде Джон Дадман построил 60-тонный бриг «Lady Nelson». Как и «Trial», он имел три шверта. Возможность поднять их для уменьшения осадки давала неоспоримое преимущество исследовательскому судну при работах на мелководье. Осадка «Lady Nelson» составляла 12 футов в полном грузу и уменьшалась вдвое при поднятых швертах. Они были деревянными, без дополнительного балласта.

Первым командиром брига стал лейтенант Джеймс Грант. Под его командованием судно вышло из Портсмута 18 марта 1800 г. и прибыло в Сидней 16 декабря 1800 г., став первым, достигшим восточного побережья Австралии через Бассов пролив. До этого все обходили южную оконечность Тасмании.

Исследовательские работы «Lady Nelson» начала в Бассовом проливе, вскоре после прибытия в Сидней, и вела их практически четверть века. На этом бриге был открыт залив Порт-Филлип на побережье штата Виктория, маленький парусник участвовал в создании поселений на реке Деруэнт и в Порт-Далримпл в Тасмании, в Ньюкасле и Порт-Маккуори в Новом Южном Уэльсе, а также на о. Мелвилл.

В феврале 1825 г. парусник бесследно исчез в море вместе со всем экипажем. Судя по всему, его захватили и уничтожили малазийские пираты.

Интересно, что во второй книге «Post Captain» великолепной серии исторических романов Патрика О'Брайана о Королевском флоте времен наполеоновских войн представлен HMS Polychrest. Это вымышленный корабль весьма странной конструкции, в которой, кроме всего прочего, используются подъемные кили Шанка.



*Реплика знаменитого брига была построена в Хобарте*

В начале XIX в., после вполне успешных опытов Адмиралтейства, в Великобритании было построено и несколько торговых судов с подъемными килями конструкции Шанка, которые были удобны для работы в мелководных

районах. Тейлор, командор Камберлендского парусного общества на Темзе, воодушевленный этим изобретением, построил яхту аж с пятью подъемными килями!

Но всеобщего признания шверт тогда так и не полу-

чил. Консервативно настроенные моряки выдвинули главное возражение против его использования: «Шверты должны ослаблять судно в самой важной части — его киле, который можно назвать позвоночником; и если у животных нет двух вместо одного, то и один киль компактнее и прочнее двух. Шверты на больших судах, несомненно, поставят под угрозу их безопасность, а значит и жизнь экипажей».

Понадобилось еще несколько десятилетий битвы «шверта и киля», инициированной талантливыми яхтенными конструкторами в конце XIX в., чтобы применение подъемного киля стало обычным для небольших парусных судов. 