

Загадка изогнутого гафеля

Сергей Афонин

Мне давно не давал покоя вопрос, почему на многих голландских парусниках гафель изогнут. Характерная черта этой детали рангоута сразу бросается в глаза на акваториях Нидерландов, точно так же, как и массивные шверцы, прижатые к крутым бортам парусных «голландцев». А тут еще об этом меня спросили знакомые парусные мастера: «Не знаешь, почему?»

Бывает, что какой-нибудь нерешенный вопрос или попытка что-либо вспомнить никак не отпускают. Навязчивое состояние порождает вполне себе вещие сны: мозг продолжает крутить «пластинку» даже тогда, когда ты, казалось, давно уже пребываешь в царстве Морфея. Кривой гафель... Как назло, сколько бы я ни листал разных книг, даже тех, что посвящены исключительно гафельному парусу, ответа не находилось. Однако копилка знаний пополнялась, и это привело к интересным соображениям.

Начну издалека. Долгое время в фокусе внимания европейских корабелов находились сама конструкция и архитектура корпуса судна, а его парусное вооружение оставалось как бы в стороне. Ну, просто должно быть — и точка. На севере привычно главенствовали прямые паруса, на юге — латинские. Так уж повелось. А вот конструкция корпуса парусных судов Европы Средних веков постоянно модернизировались, и именно она определяла название типа судна. Скажем, каррака ранних времен могла иметь разное количество мачт и парусов, что не мешало ей оставаться карракой — большим,



Гафельный парус английского типа

хорошо защищенным кораблем особой конструкции. Разделение судов по типу парусного вооружения произошло значительно позже и пришло к нынешнему состоянию, когда именно это стало основополагающим фактором. Мы говорим, к примеру, «барк» или «кеч», и понимаем, что речь идет о судне любой архитектуры, но с определенным парусным вооружением: количеством мачт, их расположением, типом парусов, которые оно несет. Переходный период к такой типологии случился в XVII–XVIII вв., а корабли, фрегаты, шлюпы и корветы остались атавизмами. Вот их между собой продолжали разделять по водоизмещению, размерениям и количеству пушек, а парусное вооружение у всех было одинаковым, так называемым полным корабельным вооружением (три мачты с прямыми парусами).

В Северной Европе в старые времена зачинателями корабельной моды были голландцы. Все с интересом поглядывали в сторону их залитой водой страны, перенимая многие интересные и перспективные направления развития именно голландского судостроения. Это касалось как конструкции судов, так и их парусного вооружения.

Судя по исследованиям ученых, гафельный парус впервые применили как раз жители Нидерландов. Появился он, видимо, в XVII в. и стал использоваться на многих небольших голландских судах, перечисление типов которых заняло бы неприлично много места. В XVIII в. гафельный парус был распространен уже повсеместно и на всех военных кораблях европейских флотов заменил, к примеру, треугольный латинский парус, применяемый на бизань-мачтах.

Гафельный парус быстро вытеснял и широко распространенный в Голландии шпринтовый, оказавшись куда удобнее в эксплуатации. Кроме того, он обладал определенными особенностями: имел большое удлинение, а значит, был более эффективным на острых курсах, что моряки ощущали на практике. Скоро сформировался особенный, голландский, вид гафельного вооружения. Его характерная черта — высокий грот с умеренно длинным



Гафельный парус голландского типа

гиком и коротким гафелем, а также большим и тоже высоким рабочим стакселем. Необычно большое удлинение парусов обеспечивалось тем, что на малых голландских судах предпочитали применять мачты-однодеревки. Высота подъема гафеля ограничивалась лишь высотой места основания вант, а оно, в свою очередь, могло находиться достаточно высоко, учитывая солидную ширину мелкосидящих голландских ботов. Это было удобное рабочее вооружение, лаконичное, простое, эффективное. Его широкому распространению в Нидерландах способствовали именно перечисленные выше свойства: высокий эффективный парус был хорош для плавания по извилистым каналам страны, на реках и в морских прибрежных водах — везде, где требовалось часто менять галсы и ходить острыми курсами.

А вот попав в Великобританию, гафельный парус изменился: у него значительно удлинились нижняя и верхняя шкаторины, а передняя, наоборот, стала короче. Он стал ниже и шире. На острове даже на малых судах предпочитали ставить составную мачту, вооруженную стеньгой, что полностью меняло внешний вид гафельного паруса и весь состав парусного вооружения. Низкий, но большой по площади грот, топсель над ним и два-три носовых паруса. Эти отличия, скорее всего, были вызваны тем, что в своей совокупности при плавании в открытом море они оказались удобнее — позволяли иметь большее число вариантов несения парусов и главное — низко расположенный центр парусности. Так что, зная эти особенности, мы можем условно разделить гафельное вооружение на голландский и английский типы.

Все очень интересно, скажет мне читатель, и все-таки: почему у голландцев гафель кривой?! А я как раз к этому и подвожу.

Вещий сон был. Красивая женщина развешивала белье на просушку. Поднятые вверх руки, выгнутая спина, ветер, колышущий белоснежные полотна... И что?! Но вот еще... Когда я путешествовал по Нидерландам, то обратил внимание, что гафельный парус в тех краях крепят к мачте

и гафелю, а его нижняя шкаторина остается свободной. Все полотнище убранного паруса на голландской лодке собирается на гафеле. А гафель-то короток! И тут все сложилось в простую версию, где на сцену вышел рачительный хозяин.

Пытаясь разобраться в тех или иных решениях далекого прошлого, мы часто забываем о практической стороне дела. Парус во все времена был дорогим изделием. Любой моряк заботился о его прочности и долговечности. Яркий пример: мы же знаем, что многие паруса имели такой привлекательный для романтиков красно-бурый цвет благодаря специальной их обработке от гниения.

Итак: парус нужно просушивать. Если собирать его на гике, будет застаиваться вода; лучше подвязать к гафелю — так и сохнуть будет быстрее, и проветриваться лучше. Но гафель короток, и его стали делать изогнутым, искусственно удлиняя поверхность, чтобы обеспечить решение утилитарной задачи. Сначала просто изгибать, потом, совмещая красоту и практичность, придавать

гафелю сложную изогнутую форму. Так и появился характерный «голландский гафель»...

С другой стороны, возможно и совершенно иное объяснение. Изучая, например, труды Леонардо да Винчи, не перестаешь удивляться, каким образом ему в те времена могли прийти в голову идеи вертолета или танка. Так, может быть, в Нидерландах жил свой неизвестный, но гениальный Леонардо, который предположил, что для хорошей работы паруса он должен быть максимально приближен по форме и профилю к крылу птицы? Сказано — сделано, и мы видим высокую мачту, парус со свободной нижней шкаториной и скругленную верхнюю шкаторину за счет гафеля — все то, что помогает улучшить аэродинамическое качество. Вспомните самолеты середины прошлого века, например, крыло истребителя «Спитфайр»!

Не буду навязывать читателю свое мнение. Обе теории имеют право на существование, а может, у кого-то есть третий вариант ответа на вопрос...

