



ФОНД
ПРЕЗИДЕНТСКИХ
ГРАНТОВ

ФОНД
ТИМЧЕНКО

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЙ ФОНД
ЕЛЕНЫ И ГЕННАДИЯ
ТИМЧЕНКО



СКФ
Совкомфлот

ПОДНЯТЬ ПАРУСА!

Поднять паруса!

«Школа под парусами»

Молодёжная Морская Лига
Москва 2020

Слово читаю



Море, наполненные ветром белоснежные паруса, путешествия и приключения были мечтой многих поколений мальчишек. На кораблях с незапамятных времён служили юнги – подростки, грезившие морем и не боявшиеся трудностей ради воплощения своей мечты.

Тебе, юный друг, повезло: ты стал участником образовательной программы «Школа под парусами». У тебя появляется уникальная возможность шаг за шагом освоить хождение на вёслах и под парусом на



шлюпке Ял-6, участвовать в парусных гонках на швертботе «Оптимист» и даже управлять настоящим парусником – точной копией шхуны XVIII века. А ещё научиться вязать морские узлы, понимать морской язык, познакомиться с историей и традициями отечественного флота.

Российский Военно-Морской Флот - гордость и слава нашей страны. В его более чем трёхвековой истории множество беспримерных подвигов, великих открытий и триумфальных побед. Благодаря мужеству и отваге наших моряков Россия по праву носит звание великой морской державы!

Если ты, юный читатель, мечтаешь о море, то теперь у тебя есть все возможности осуществить свою мечту. Настоящие «морские волки» тоже когда-то были юнгами. И многим из нынешних артековцев предстоит прийти им на смену и стать продолжателями славных флотских традиций. Полутного вам ветра!



А.А. Денисов,
заместитель директора МДЦ «Артек»



Bartolomeo A

..... *Оглавление*

Глава 1	Колумбы русские	.....
Глава 2	Морская слава России	.....
Глава 3	Вёсла на воду!	.....
Глава 4	Подружись с ветром	.....
Глава 5	Шлюпка под парусом (ЯЛ-6)	.....
Глава 6	Швертбот «Оптимист»	.....
Глава 7	Паруса в океане	.....
Глава 8	Устройство нашего парусника	.....
Глава 9	Вахты и авралы	.....
Глава 10	Традиции	.....
Глава 11	Романтика моря	.....
Глава 12	Российские «школы под парусами»	.....
Глава 13	Дорога в море – выбор сильных	.....
	Словарь	.....





Пакетбот «Св. Пётр» командора В.Беринга.
Художник Е.В.Войшвилю

Колумбы русские

Глава 1

*Уже Колумбу в след, уже за Магелланом
Круг света ходим мы великим Океаном.*

М.В.Ломоносов

Трудно представить историю великих географических открытий без русских первопроходцев. Наши соотечественники — путешественники и мореплаватели — нанесли на карту много новых земель, островов и атоллов, проливов и бухт во всех частях света. Они первыми побывали на Аляске, на маленьких судёнышках совершили героические плавания в Арктике, первыми проникли в Антарктику. Имена многих русских исследователей увековечены в географических названиях на карте мира.

Известно, что в XII—XV веках новгородцы разведали и освоили побережье Кольского полуострова и берега Белого моря. Поморы открыли множество островов в Северном Ледовитом океане, в том числе Новую Землю, Колгуев, Медвежий, Грумант (Шпицберген). После похода Ермака в 1581—1584 годах началось освоение русскими Сибири. В 1586 году на реке Туре был построен Тюменский острог, затем воздигнут Тобольский городок, ставший главным опорным центром первых переселенцев. В 1601 году, перейдя за Камень (Урал), русские основали Мангазею — крупный торговый город. В 1630 году на Лену двинулось несколько отрядов казаков-землепроходцев. Спустившись по Лене, они выходили к «Святому морю» (Северный Ледовитый океан).

В 1648 году Семён Дежнёв совместно с Фёдором Поповым совершил плавание от устья Колымы на восток, в ходе которого было доказано существование пролива между Азией и Америкой. В память об этом открытии самая восточная точка Евразии сегодня называется мысом Дежнёва. Имя первооткрывателя также носят остров, бухта, полуостров и село.

Новую страницу в исследование морских путей вписали Первая и Вторая Камчатские экспедиции (1725-1741 гг.), снаряжённые по замыслу Петра I. Руководил ими Витус Ионассен Беринг – офицер русского флота, капитан-командор. Он родился в 1681 году в датском городе

Хорсенс, закончил кадетский корпус в

Амстердаме и в 1703 году поступил на русскую службу. Правой рукой Беринга был офицер Балтийского флота лейтенант (впоследствии капитан-лейтенант и капитан-командор) Алексей Чириков.

Беринг и Чириков на пакетботах «Св. Пётр» и «Св. Павел» достигли берегов Северо-Западной Америки и впервые нанесли их на карту; открыли Але-

утские и Командорские острова, окончательно подтвердили наличие

пролива между Америкой и Азией. В ноябре 1741 года пакетбот «Св. Пётр» у открытого им острова, впоследствии названном островом Беринга, попал в сильный шторм и был выброшен на берег. В тяжёлых условиях вынужденной зимовки от цинги умерли 19 человек, в том числе и Витус Беринг. Весной 1742 года 46 оставшихся (из 75) членов экипажа сумели построить из обломков пакетбота небольшое судно - гукор, на котором в августе добрались до Камчатки.

Именем Беринга названы остров, пролив, море и ледник на Аляске. Кроме того, Командорские острова тоже получили название в его честь.

Осталось на карте и имя Алексея Чирикова, возглавившего Вторую Камчатскую экспедицию после смерти её руководителя. Остров у побережья Аляски, мыс на Чукотке, подводная гора и даже село в Саратовской области названы в честь отважного сподвижника Беринга.

Выдающимся событием в истории Российского флота



Витус Ионаасен Беринг

стало первое кругосветное плавание на шлюпах «Надежда» и «Нева» под командованием капитан-лейтенантов Ивана (Адама) Крузенштерна и Юрия Лисянского (1803-1806 гг.). В пути были проведены огромные исследовательские работы, собран богатейший научный материал, подробно изучены обширные малоизвестные районы Тихого океана. По возвращении в Санкт-Петербург Крузенштерн подготовил и издал уникальный для своего времени «Атлас Южного моря».



В честь Крузенштерна были названы остров в Беринговом проливе, пролив на Курилах и риф к югу от атолла Мидуэй. А в честь Лисянского - необитаемый остров в Гавайском архипелаге, а также мыс, пролив и полуостров у побережья Аляски.

Второе русское кругосветное плавание состоялось на шлюпе «Диана» в 1807-1811 годах под командованием лейтенанта Василия Головнина. В ходе этой экспедиции были детально описаны Курильские и Шантарские острова, берега Татарского пролива и побережье Камчатки. Головнин дважды побывал в пленау – сначала у англичан, затем у японцев. В японских тюрьмах и установленных на улицах железных клетках он и шестеро его соратников провели два года и три месяца. Усилиями российских дипломатов моряки всё же были отпущены. Позже Головнин совершил ещё одно кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка».

Много ярких страниц в историю географических открытий вписала Южная полярная экспедиция в составе двух шлюпов, «Восток» и «Мирный», вышедшая из Кронштадта в июле 1819 года. Возглавлял отряд капитан 2-го ранга Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, его помощником назначили командира шлюпа «Мирный» лейтенанта Михаила Петровича Лазарева – в будущем знаменитого адмирала, героя Наваринского сражения и командующего Черноморским флотом. Любопытно, что цели экспедиции были исключительно научными – ей надлежало исследовать отдалённые акватории Мирового океана и найти таинственный южный материк, проникнув «до отдаленной широты, какой только можно достигнуть».

Поставленные задачи русские моряки выполнили

блестяще. 28 января 1820 года они подошли вплотную к ледяному барьерау антарктического континента. По словам Беллинсгаузена, перед ними было «ледяное поле, усеянное буграми». Лейтенант Лазарев высказался более определённо: «встретили матёрый лёд чрезвычайной высоты... простирался оный так далеко, как могло только достигать зрение... Отсюда продолжали мы путь свой к востоку, покушаясь при всякой возможности к югу, но всегда встречали льдинный материк». Именно этот день ныне считается днём открытия Антарктиды.



В.М.Головнин



Шлюпы «Восток» и «Мирный» у берегов Антарктиды.
Художник М.М.Семёнов

Ровно через год, 28 января 1821 года, русские моряки в солнечную погоду чётко увидели и зарисовали гористый берег. Последние сомнения исчезли: на юг простирался не просто ледяной массив, а заснеженные скалы. Открытую сушу нанесли на карту как Землю Александра I. Это было величайшее открытие XIX века — открытие шестого континента планеты.

В Кронштадт «Восток» и «Мирный» вернулись в августе 1821 года. Экспедиция, продолжавшаяся 751 день, прошла более 50 тысяч миль, открыла 29 неизвестных

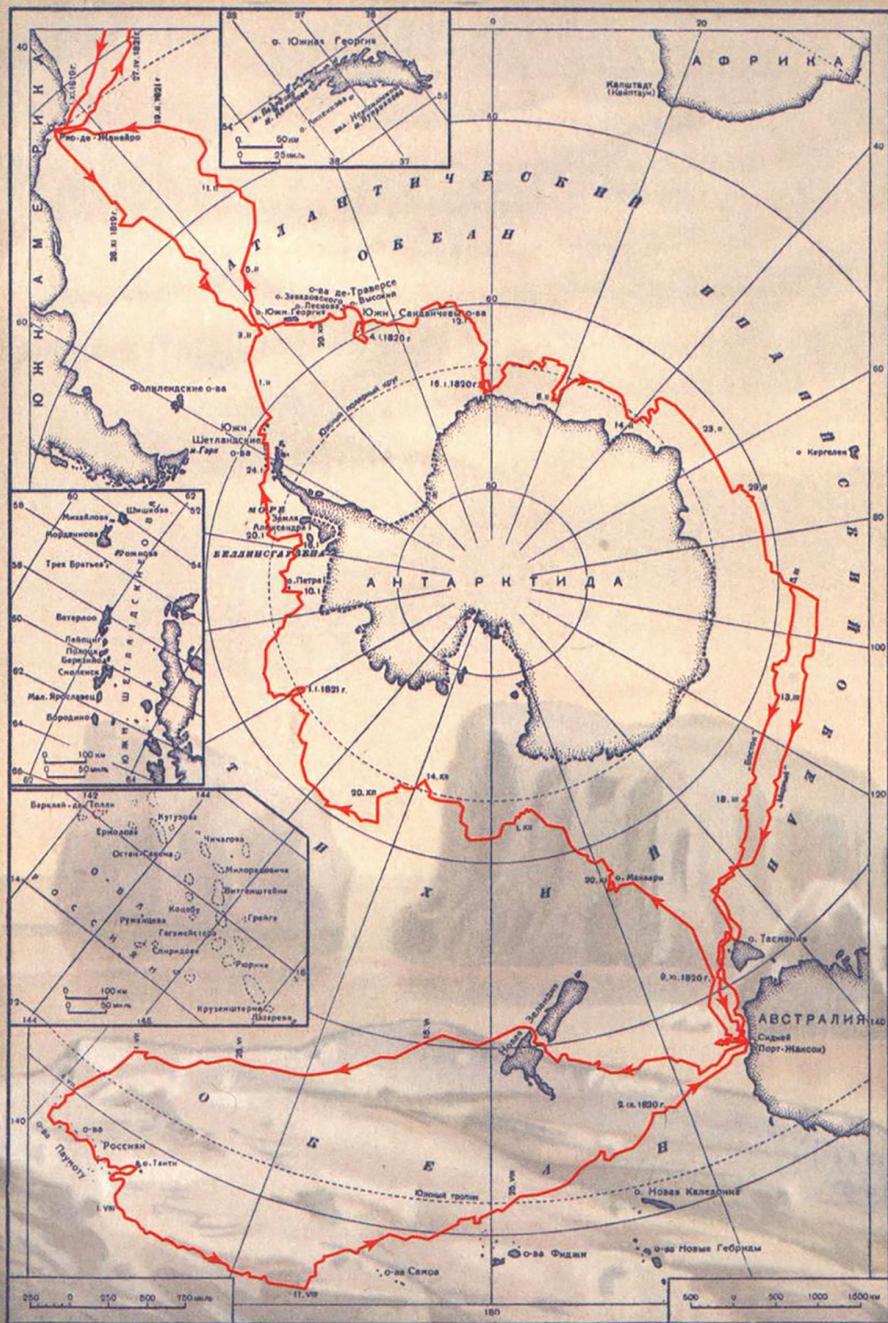
прежде островов, один коралловый риф, выполнила огромный объём разнообразных научных работ. Впоследствии именем Беллинсгаузена были названы море, несколько мысов и островов, шельфовый ледник, российская антарктическая станция. В честь Лазарева названы атолл в Тихом океане, море у берегов Антарктиды, мыс в Охотском море, залив у Земли Александра I и некоторые другие объекты.



Ф.Ф.Беллинсгаузен



М.П.Лазарев



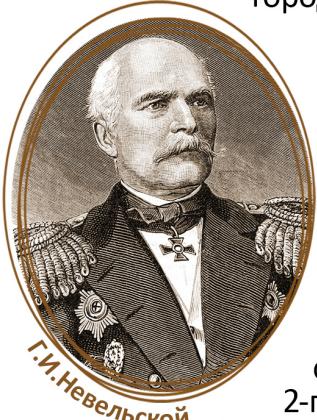
Неоценим вклад русских моряков в исследование Арктики. Северо-восточная часть Азии была изучена и нанесена на карту в 1733-1743 годах в ходе Великой Северной экспедиции. Фактически это была целая серия экспедиций и плаваний семи самостоятельных отрядов. Наиболее важные открытия довелось сделать первопроходцам Василию Прончищеву, Семёну Челюскину, Дмитрию Овцыну, Фёдору Минину, братьям Харитону и Дмитрию Лаптевым. В честь последних получило своё название одно из арктических морей. Великая Северная экспедиция имела огромное научное и практическое значение: в течение двухсот лет гидрографические данные, составленные её участниками, оставались единственным пособием для плавания по тем местам.



Огромную роль в деле изучения Новой Земли сыграли экспедиции под руководством Фёдора Литке в 1821—1824 годах. Литке впервые после голландского путешественника Баренца обследовал и нанёс на карту весь западный берег Новой Земли, Мурманское побережье, восточную часть Баренцева и Белого морей. А в 1826—1829 годах Литке в ходе кругосветного плавания на шлюпе «Сенявин» провёл детальные съёмки тихоокеанского Каролинского архипелага и острова Бонин. Фёдор Петрович Литке стал адмиралом, а позже возглавил Академию наук. Он являлся также одним из создателей Русского географического общества; в его честь была учреждена золотая медаль.

Одним из выдающихся мореплавателей XIX века по праву считается адмирал Геннадий Невельской. В ходе Амурской экспедиции в 1849-1855 годах он сделал несколько важнейших географических открытий и присоединил к России территории Приамурья и Приморья. Бла-

годаря Невельскому стало известно, что Сахалин — это остров, который отделяется от материка судоходным проливом. В 1850 году экспедицией Невельского был основан в устье Амура Николаевский пост, позже ставший городом Николаевск-на-Амуре.



Г.И.Невельской

В начале XX века исследование Арктики продолжили Эдуард Толь, Николай Коломейцев, Александр Колчак, Фёдор Матисен, Владимир Русанов, Георгий Седов. Но самое крупное, последнее на планете великое географическое открытие довелось сделать участникам гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана под руководством капитана 2-го ранга Бориса Вилькицкого. В

1910—1915 годах экспедиция прошла на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» по Северному морскому пути с востока на запад и открыла Землю Императора Николая II, известную сегодня как Северная Земля. Это была последняя на земном шаре ранее неизвестная и значительная по площади суши. Кроме того, в ходе плавания были нанесены на карту острова Старокадомского, Жохова и Малый Таймыр, сделано описание северного побережья Восточной Сибири, получены важные сведения о течениях и климате.

К сожалению, оценить по достоинству масштабы этих открытий помешала Первая мировая война. Знаменитый норвежский путешественник Руаль Амундсен, узнав о результатах плавания «Таймыра» и «Вайгача», сказал: «В мирное время эта экспедиция возбудила бы весь мир!»



Б.А.Вилькицкий

Русские имена на карте

Памятник русским первоходцам – географические карты, на которых нанесены их имена. И на территории современной России, и далеко за её пределами.

Море Лаптевых. Дмитрий Яковлевич Лаптев – русский исследователь Арктики, вице-адмирал. С 1736 г. руководил одним из северных отрядов Второй Камчатской экспедиции. Харитон Прокофьевич Лаптев – военный моряк, командир отряда Великой Северной экспедиции в 1739-1742 гг.

Остров Врангеля. В первое кругосветное путешествие мичман Фердинанд Петрович Врангель отправился в 1817 г. на шлюпе «Камчатка» под командованием В.М.Головина. В 1825-1827 гг. он совершил второе кругосветное плавание, командуя шлюпом «Кроткий». В дальнейшем Ф.П.Врангель – адмирал, один из основателей Русского географического общества.

Остров Ратманова - крайняя восточная точка России. Макар Иванович Ратманов – морской офицер, участник многочисленных морских сражений, старший офицер шлюпа «Надежда» и помощник И.Ф.Крузенштерна в первом русском кругосветном плавании.

Залив и город Коцебу на Аляске. Отто Евстафьевич Коцебу - капитан 1-го ранга, кругосветный мореплаватель, трижды обогнувший земной шар, участник кругосветного путешествия И.Ф.Крузенштерна.



1815-1818 гг. и в 1823-1826 гг. - руководитель кругосветных экспедиций на бриге «Рюрик» и шлюпке «Предприятие». Открыл ряд островов в Тихом океане, залив на западе Аляски.

Остров Пахтусова в Карском море. Открыт в 1835 г. участниками экспедиции на шхуне «Кротов» и назван в 1934 г. в честь Петра Кузьмича Пахтусова (1800-1835) – подпоручика корпуса флотских штурманов, исследователя Баренцева, Карского морей и архипелага Новая Земля.

Остров Сибириякова в Карском море. Назван в 1876 г. А.Е.Нордшёльдом в честь друга Александра Михайловича Сибириякова (1849-1933) – русского предпринимателя, инициатора освоения Великого Северного пути, организатора многих экспедиций.

Остров Ушакова в Карском море. Открыт в 1935 г. экспедицией на ледокольном пароходе «Садко» и назван по фамилии руководителя экспедиции Георгия Алексеевича Ушакова (1901-1963), известного полярного исследователя, участника путешествий В.К.Арсеньева по уссурийской тайге. Его именем названы также два мыса и горы в Антарктиде.

Остров Шмидта в Карском море, мыс Шмидта на побережье Чукотки. Остров открыт в 1930 г. экспедицией на ледокольном пароходе «Георгий Седов». Тогда же назван по фамилии руководителя экспедиции Отто Юльевича Шмидта (1891-1956) – советского математика, арктического исследователя, академика. Шмидт совместно с И.Д.Папаниным организовал работу станции «Северный полюс-1».





Линейный корабль «св. Евстафий Плакида» —
флагман адмирала Г.А. Спиридова в Чесменском сражении (1770 г.)

Морская слава России

Глава 2

Почти две трети протяжённости границ нашей страны приходится на моря и океаны. Поэтому неудивительно, что наши предки издревле были прекрасными мореходами и совершали дальние плавания на кочах, карбасах и лодьях. И сама география России диктует необходимость иметь полноценный военно-морской флот. Именно флот на протяжении столетий играл и по сей день играет важнейшую роль в обеспечении безопасности нашего государства. Создание российского регулярного флота неразрывно связано с именем Петра I. Он уже в юном возрасте получил навыки плавания под парусом сначала в Измайлове, затем на Плещеевом озере. В 1688 году у села Преображенское началось строительство так называемой Потешной флотилии, состоявшей из уменьшенных копий военных кораблей, вооружённых настоящими пушками. К лету 1692 года Потешная флотилия насчитывала почти 100 судов, в том числе 2 корабля, 2 фрегата, 1 галеру, 5 яхт и несколько десятков лодок. Участники «потешных» баталий приобретали бесценный опыт, и многие из них впоследствии стали видными морскими деятелями. Пётр I высоко оценивал роль учебных плаваний и военно-морских игр. По его указу в феврале 1722 года было велено сохранить корабли Потешной флотилии как памятники первого опыта военного судостроения. Наказ царя исполнялся более 60 лет, но в 1783 году в Переславле произошёл большой пожар, и, к сожалению, все суда сгорели. Остался только бот «Фортуна», который сейчас можно увидеть в музее-усадьбе «Ботик Петра I» на Плещеевом озере. Взойдя на трон, Пётр решительно взялся за осуществление стратегической цели – получить выходы к морям.



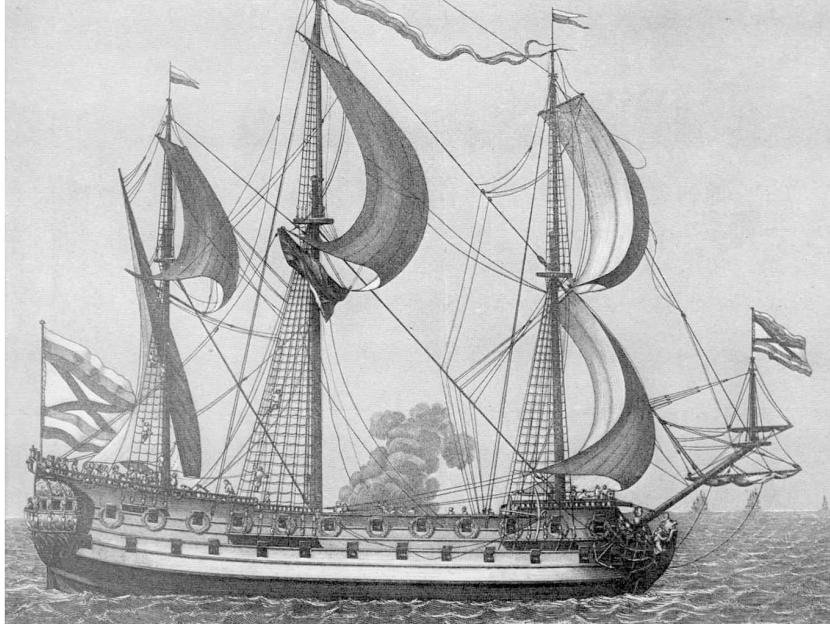
Потешная флотилия в 1692 г. Художник Д.Н.Кардовский

Без этого Россия была обречена на изоляцию и связанную с этим отсталость. Символично, что на личном штандарте царя был изображён двуглавый орёл, держащий в клювах и лапах карты четырёх морей — Балтийского, Азовского, Чёрного и Белого.



Морским судам быть! Пётр I на воронежской верфи.
Художник Ю.Кушевский

Линейный корабль «Гото Предестинация»
«Божье предвидение», построенный в Воронеже
по проекту Петра I в 1700 г. Гравюра А.Шхонебека



Принято считать, что история российского флота начинается 20 (30) октября 1696 года, когда боярская дума издала знаменитый указ: «Морским судам быть». Вскоре развернулось военное кораблестроение — в Воронеже, затем в Архангельске, на Ладоге и в только что основанном СанктПетербурге. Только на верфях Воронежского адмиралтейства в 1696—1711 годах было построено более двухсот судов. В 1705 году на острове Котлин в Финском заливе началось строительство мощной военно-морской крепости Кронштадт, а вокруг неё, на малых островах, возводятся неприступные форты, надёжно прикрывающие подступы к новой столице Российской империи.

«Небывающее бывает»

Именно такую надпись Пётр I повелел выбить на медали, посвящённой первой морской победе на Балтике. Победе, которую действительно можно считать невероятной. Ещё бы: два шведских военных парусника были взяты на абордаж с обычных рыбацких лодок! Причём атаку лично возглавлял бомбардир-капитан Пётр Михайлов, он же российский царь Пётр Алексеевич Романов, прозванный великим...

Этот бой, который принято считать первой морской победой России, произошёл 18 мая (7 мая по старому стилю) 1703 года. К тому времени уже третий год шла война со Швецией, вошедшая в историю под названием Северной. В боевых действиях удача поначалу сопутствовала шведскому монарху — королю Карлу XII. однако постепенно русские войска перехватили инициативу и шаг за шагом начали теснить противника от Ладожского озера к Финскому заливу. После почти столетнего перерыва Россия вновь вышла к Балтийскому морю.



Взятие бота «Гедан» и шнявы «Астрильд»
в устье Невы в 1703 г. Художник Л.Д. Блинов

Медаль с надписью:
«Небываемое бывает. 1703».
Ею были награждены
все участники боя



Пётр, узнав,
что два швед-
ских парусника
— десятипушеч-
ный бот «Гедан»
(«Щука») и восьми-
пушечная шнява
«Астрильд» («Звезда»)
— стали на якорь в устье

Невы, решает захватить их. Весь расчёт делается на личную отвагу и внезапность атаки. Тридцать лодок с двумя ротами солдат Семёновского и Преображенского полков тихо отходят от берега и спускаются вниз по течению Невы. Передовой группой лодок командует сам царь, второй — его верный сподвижник бомбардир-поручик Александр Меншиков.

Атакующие смело прорвались сквозь сильный заградительный огонь, забросали палубы кораблей гранатами и ринулись на абордаж. По свидетельству очевидцев, одним из первых на борт шнявы «Астрильд» ворвался Пётр I, держа в одной руке абордажный топор, а в другой — гранату с дымящимся фитилём...

В жестокой рукопашной схватке русские вышли победителями. Оба судна были захвачены, и над ними взвились Андреевские флаги. Они стали первыми боевыми единицами создававшегося Балтийского флота.

Пусть масштаб победы был не столь велик, но теперь ни у кого не оставалось сомнений: шведов можно бить не только на суше, но и на море. Ореол славы шведского флота, считавшегося хозяином Балтики, начал угасать.

Эпоха царствования Петра I ознаменовалась первыми славными победами русских моряков в сражениях при Гангуте, у островов Эзель и Гренгам. Так, 9 августа 1714 года в бою у мыса Гангут русский гребной флот, пользуясь безветрием, смог обойти основные силы шведского флота и окружить отряд контр-адмирала Эреншёльда. В ходе жаркой абордажной схватки все 10 неприятельских кораблей отряда были захвачены, а 580 шведских моряков, включая командующего, взяты в плен. В рукопашной схватке опять лично участвовал царь Пётр I.

К 1725 году молодой Российской флот представлял грозную силу: в его составе имелось 130 парусных и 396 парусно-гребных судов, в том числе 36 линейных кораблей, 9 фрегатов и 253 галеры. Одновременно была создана система подготовки кадров. Морские офицеры изучали навигацию, математику,



Портрет Петра I. Художник Г.Деларош

Гангутское сражение, 1714 г. Художник М.Бакуа



физику, астрономию, военное дело и заслуженно считались едва ли не самыми образованными людьми своего времени. Благодаря всему этому Россия превратилась в одну из ведущих морских держав мира.

После кончины Петра I развитие флота резко замедлилось, постройка новых кораблей практически остановилась, а старые ветшали и приходили в негодность. Но во второй половине XVIII века открылась новая страница в морской истории России. В эпоху царствования Екатерины Великой Российский флот вышел за пределы Балтики и во время Русско-турецкой войны 1768-1774 годов в течение нескольких лет действовал на Средиземном море, вынуждая противника вести войну на два фронта. Таким образом, флот успешно решал стратегические задачи. Самой важной победой в той кампании стало знаменитое Чесменское сражение.



Триумф петровского флота. Художник Б.М.Ольшанский

Чесменское сражение

Генеральное сражение между флотами России и Османской империи произошло 5-7 июля 1770 года. Оно продолжалось два дня: сначала в Хиосском проливе, затем в Чесменской бухте. Формально русским флотом командовал генерал-аншеф граф А.Г.Орлов, фактически – адмирал Г.А.Спиридов; турецкий флот возглавлял адмирал Хасан-паша.

В ходе ожесточённого боя в первый день потеряли по флагманскому кораблю: русский «Св. Евстафий Плакида» сцепился с турецким «Бурджу-Зафер» и попытался взять его на абордаж. Но в ходе рукопашной схватки на вражеском паруснике начался пожар, огонь перекинулся на «Евстафий», и... В итоге оба корабля взорвались и пошли ко дну.

Потеря флагмана деморализовала турок, они прекратили бой и укрылись в хорошо защищённой Чесменской бухте. Хасан-паша посчитал, что сражение закончилось, и его флоту ничто больше не угрожает. И даже когда у входа в бухту появились русские корабли, он продолжал стоять на якоре, надеясь на мощь береговых батарей.

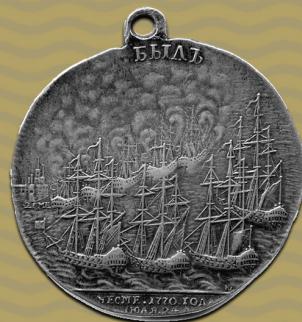
И в ночь на 7 июля наступила развязка. Бомбардирский корабль «Гром», стреляя зажигательными бомбами, сумел поджечь один из стоявших в бухте вражеских кораблей. Одновременно на турок ринулись управляемые добровольцами брандеры – небольшие суда, начинённые горючими материалами. Примерно в два часа ночи весь османский флот пылал. К утру поверхность Чесменской бухты была сплошь покрыта обгоревшими



Г.А. Спиридов

головешками и телами погибших турецких моряков. А единственный чудом избежавший гибели линейный корабль достался нашему флоту в качестве трофея и получил новое имя «Родос». Это была блестящая морская победа России, имевшая важное стратегическое значение. Русский флот безраздельно господствовал на Эгейском море до конца войны.

По указанию Екатерины II все участники Чесменского сражения были награждены специально отчеканенной медалью с лаконичной надписью: «Былъ».



И. К. Айвазовский
Бой в Хиосском проливе 24 июня 1770



Длившаяся шесть лет война закончилась в 1774 году безоговорочной победой России. В результате совместных действий сухопутной армии и военных флотилий наша страна получила контроль над побережьем Азовского моря и значительным участком Причерноморья. Крымское ханство стало независимым государством под российским протекторатом. Логическим завершением кампании стало знаменательное событие, произошедшее в 1783 году: присоединение Крыма к России. С этого момента наша страна приступила к созданию полноценного Черноморского флота. В июне того же 1783 года на берегах Ахтиарской бухты началась постройка первых зданий будущего города, вскоре получившего название Севастополь.

Следующая война с Османской империей (1787-1791 гг.) ознаменовалась победами Черноморского флота под командованием адмирала Ф.Ф.Ушакова. Поражение турок в сражении у мыса Калиакрия ускорило заключение Яссского мира. По его условиям Россия офи-

*Одна из славных побед адмирала Ф.Ф.Ушакова
- бой у мыса Тендра (1790 г.). Художник А.Блинков*



*Сдавшаяся Ушакову крепость Корфу
и в наши дни выглядит неприступной*



циально закрепила за собой территории Крыма и Кубани, а границей между двумя государствами стала река Днестр.

Заслуживают особого внимания успехи Ушакова в боевых действиях на Средиземном море против французов, где он соперничал в боевой славе со знаменитым адмиралом Нельсоном. В феврале 1799 года силами объединённой русско-турецкой эскадры (в войне против Наполеона Россия и Турция некоторое время были союзниками) под командованием вице-адмирала Ушакова была взята крепость Корфу, ранее считавшаяся неприступной. Но после высадки десанта, через два дня упорного сопротивления французский гарнизон сдался. Было захвачено 629 орудий, 16 судов французского флота (в том числе линейный корабль и фрегат), взят в плен 2931 человек, в том числе 4 генерала. Великий русский полководец А.В.Суворов, узнав о победе русских моряков при Корфу, воскликнул: «Ура! Российскому флоту!.. Я теперь говорю самому себе: зачем не был я при Корфу хотя бы мичманом?».

На рубеже XVIII и XIX веков Российский флот по своей совокупной мощи занимал третье место в мире, несколько уступая лишь флотам Великобритании и Франции. Русские моряки преумножили славу Андреевского флага, одержав в войнах того времени ряд побед над турками, шведами и французами.

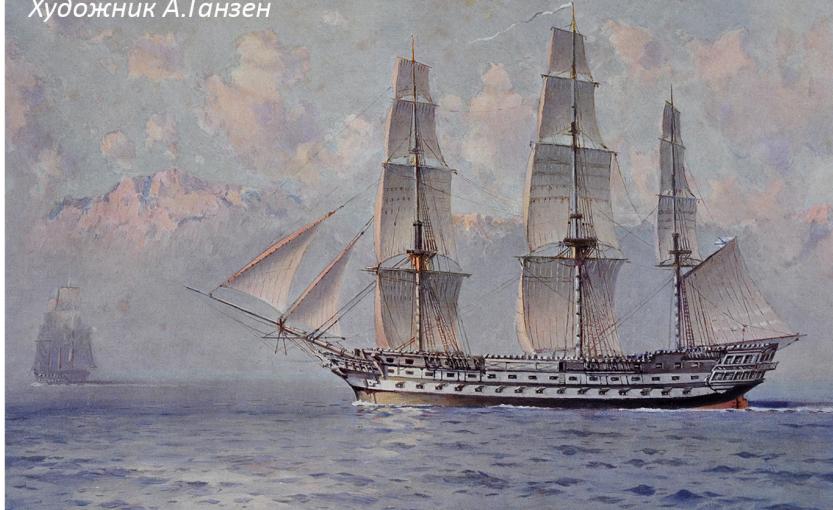
В последующие годы дальнейшему развитию флота помешало экономическое и научно-техническое отставание России от передовых западноевропейских стран, что со всей очевидностью проявилось в ходе Крымской войны (1853-1856 гг.). Но несмотря на неудачи на суше, эта война оставила яркий след в истории русской морской славы. Начало кампании ознаменовалось блестящей победой при Синопе, где эскадра под командованием вице-адмирала П.С.Нахимова разгромила укрывшийся в гавани турецкий флот. А героизм защитников крепости, проявленный в ходе 11-месячной обороны Севастополя, стал символом стойкости и отваги русского моряка.

Во второй половине XIX века Российской Императорский флот был реорганизован и модернизирован в со-



Отстоим Севастополь! Художник В.Нестеренко

*«Императрица Мария» - флагманский корабль вице-адмирала П.С.Нахимова в Синопском сражении (1853 г.).
Художник А.Ганзен*



ответствии с требованием времени. На новый уровень вышло отечественное кораблестроение, создававшее паровые корабли, в том числе броненосные, не уступавшие лучшим зарубежным аналогам. Так, в 1867 году под руководством адмирала А.А.Попова был разработан проект мореходного броненосца «Пётр Великий». При огромном для своего времени водоизмещении в 10 тысяч тонн он нёс 356-мм броню и был вооружён четырьмя 305-мм орудиями в двух башнях. По совокупности характеристик «Пётр Великий» по праву считался одним из сильнейших кораблей в мире. Выдающимися образцами отечественного кораблестроения также стали броненосные крейсеры «Адмирал Нахимов», «Рюрик», «Россия», «Громобой», броненосцы типа «Екатерина II», минные заградители типа «Амур» и другие корабли. Российский флот восстановил свои позиции и вплоть до начала XX века прочно занимал третье место в мире.

Первая успешная торпедная атака

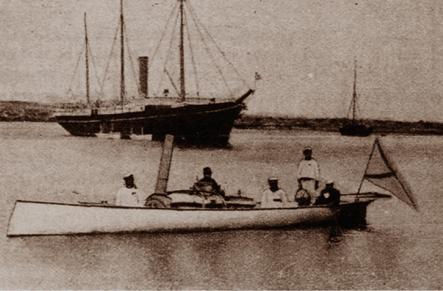
В 1877 году, когда началась очередная война с Турцией, на Чёрном море противник имел абсолютное превосходство – сказывались ограничения, наложенные на Россию после Крымской войны. Но русские моряки не собирались отказываться от активных действий: они противопоставили многочисленным османским броненосцам мобилизованные торговые пароходы, наспех переоборудованные и вооружённые. И на этих импровизированных крейсерах они обычно выходили из боя победителями.



Одним из таких пароходов стал «Великий Князь Константин», переоборудованный во вспомогательный крейсер – носитель минных катеров. Идея его создания принадлежала будущему адмиралу, а тогда ещё лейтенанту Степану Осиповичу Макарову. Небольшие паровые катера, тоже мобилизованные с «гражданки», поначалу вооружались шестовыми и буксируемыми минами, а позже они получили новинку – торпеды, или, как их тогда называли, «самодвижущиеся мины Уайтхеда».

В ночь на 26 января 1878 года «Великий Князь Константин» под командованием С.О.Макарова подошёл к Батуму, на рейде которого стояла турецкая эскадра. На расстоянии 4-5 миль от противника с парохода спустили на воду катера «Чесма» и «Синоп», каждый из которых нёс одну мину Уайтхеда. Катера незаметно приблизились к противнику и атаковали ближайший корабль – канонерскую лодку «Интибах». Обе торпеды взорвались одновременно; турецкая канонерка в считанные секунды пошла ко дну вместе с большей частью экипажа. Эта атака вошла в историю как первое в мире успешное боевое применение торпедного оружия.

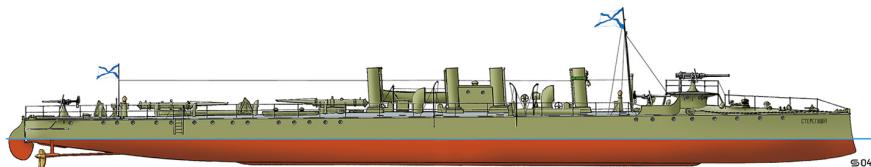
Минный катер «Чесма» и пароход «Великий Князь Константин»



Потопление минными катерами турецкого парохода «Интибах» на Батумском рейде. Художник Л.Ф.Лагорио



Трагической страницей нашей истории стала Русско-японская война (1904-1905 гг.). Несмотря на геройство русских моряков, Российская империя потерпела поражение: оказались допущенные правительством ошибки в планировании боевых действий, подготовке кадров, снабжении армии и флота. Однако из произошедшего были сделаны правильные выводы. В течение последующего десятилетия Российский флот



«Стерегущий»

развивался бурными темпами, строились современные корабли, полностью изменилась система подготовки личного состава, совершенствовалась военно-морская наука. Кроме того, флот нашей страны по праву считался мировым лидером в области разработки и применения минного оружия.



Линейный корабль «Гангут» на Неве, 1914 г.

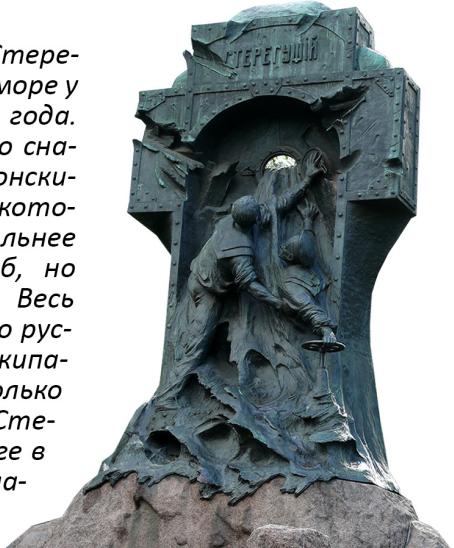
В 1925 г. линкор получил новое имя –
«Октябрьская революция»



море, Севере и добились блестящих результатов. Самые яркие их победы - атаки подводных лодок «Волк», «Морж» и «Тюлень», бой эскадренного миноносца «Новик» с двумя немецкими эсминцами в Рижском заливе, масштабная Трапезундская десантная операция на Чёрном море, умелые постановки минных заграждений во вражеских водах - у берегов Германии и у входа в Босфор...

Неравный бой миноносца «Стрекоза» произошёл в Жёлтом море у Порт-Артура 10 марта 1904 года. Русский корабль до последнего снаряда сражался с четырьмя японскими миноносцами, каждый из которых был значительно сильнее нашего. «Стрекоза» погиб, но нанёс врагу серьёзный урон. Весь мир был поражён стойкостью русских моряков: из 52 человек экипажа в живых остались только трое... В память о подвиге «Стрекозы» в Санкт-Петербурге в 1911 году был установлен памятник, сохранившийся по сей день.

К началу Первой мировой войны полностью завершить модернизацию не удалось, однако русские моряки активно сражались с противником на всех театрах – на Балтике, Чёрном



Революция и Гражданская война раскололи страну и общество. Огромный урон был нанесён и флоту. Но в 30-е годы Советский Союз приступил к воссозданию мощных военно-морских сил, и начало Великой Отечественной войны наши моряки встретили во всеоружии. Вот лишь несколько примеров доблести советского ВМФ в те невероятно тяжёлые годы.

Уже в первый месяц войны, 10 августа 1941 года, подводная лодка Щ-307 под командованием капитан-лейтенанта Н.И. Петрова в районе Моонзундского архипелага потопила немецкую субмарину U-144.

25 августа 1942 года в Карском море ледокольный пароход «Александр Сибиряков», вооружённый всего двумя 76-мм пушками, вступил в неравный бой с гитлеровским тяжёлым крейсером «Адмирал Шеер». Советский корабль отверг предложение о сдаче, до последней возможности вёл огонь по противнику и геройски погиб, не спуская флага.

20 июня 1944 года советские торпедные катера ТК-37 и ТК-60 в результате дерзкой атаки отправили на дно Финского залива новейший немецкий миноносец Т-31 водоизмещением 1750 тонн.

30 июля 1944 года катер МО-103 под командованием старшего лейтенанта А.П. Коленко уничтожил в Финском заливе подводную лодку U-250, на которой вскоре



Погрузка торпеды на катер типа Г-5 в годы Великой Отечественной войны

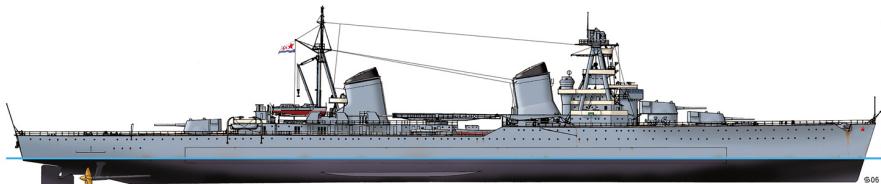
было найдено секретное оружие – самонаводящиеся акустические торпеды «Цаункёниг». Советский Союз поделился ценным трофеем с союзниками, передав одну из торпед англичанам.

В январе 1945 года выдающегося успеха добилась подводная лодка С-13 под командованием капитана 3-го ранга А.И.Маринеско: за один поход она потопила два больших вражеских транспорта – «Вильгельм Густлов» и «Генерал фон Штойбен» общим тоннажем 42 557 тонн...

Дважды Герой Советского Союза, командир североморского торпедного катера ТК-12, затем – командующий отрядом катеров

А.О.Шабалин

Разумеется, это лишь малая толика героической летописи Советского Военно-Морского Флота в годы Великой Отечественной войны. Нельзя недооценивать вклад флота в оборону Одессы, Севастополя и Ленинграда, в обеспечение арктических конвоев, в проведение десантных операций, в поддержку сухопутных войск на приморских флангах... Достаточно сказать, что 659 моряков были удостоены звания Героя Советского Союза, из них семеро – разведчик-североморец В.Н.Леонов, морские летчики А.Е.Мазуренко, В.И.Раков, Б.Ф.Сафонов, Н.Г.Степанян, Н.В.Челноков и катерник А.О.Шабалин - звания Дважды Героя. 230 кораблей и соединений стали Краснознамёнными, 89 - Гвардейскими.



Гордость советского предвоенного кораблестроения – крейсер «Киров» (1938 г.)

Героическая С-56

В годы Великой Отечественной войны самой результативной советской подводной лодкой была С-56.

Она встретила начало войны на Дальнем Востоке, но осенью

1942 года под командованием капитан-лейтенанта Г.И. Щедрина отправилась через Тихий океан, Панамский канал и Атлантику на Северный флот. За время похода советские моряки пережили три атаки вражеских подводных лодок, два жесточайших шторма, несколь-



ко раз были на грани гибели, но всё же в марте 1943 года благополучно прибыли в Полярный. На Севере, в тяжелейших условиях С-56 совершила 8 боевых походов, произвела 13 атак, потопив 4 вражеских корабля и повредив ещё один. За время войны лодка 19 раз объявлялась погибшей.

В 1944 году за боевые заслуги С-56 была награждена орденом Красного Знамени, а 23 февраля 1945-го удостоена Гвардейского звания. А её бессменному командиру капитану 2-го ранга Г.И.Щедрину 5 ноября 1944 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

Подводная лодка С-56 на вечной стоянке во Владивостоке



Легендарная подводная лодка сохраняется для потомков как реликвия Великой Отечественной войны. Ныне С-56 находится на вечной стоянке на Корабельной набережной в центре Владивостока.

В послевоенный период наш Военно-Морской Флот вышел на новый качественный уровень: он стал океанским, атомным, способным решать стратегические задачи. Корабли получили принципиально новую энергетику, современное ракетное оружие, палубную авиацию, сложнейшую автоматику, радиоэлектронику и гидроакустику. Отныне они могли действовать практически во всех районах Мирового океана.

Сегодня Военно-Морской Флот России является мощным фактором обороноспособности страны. Он состоит из подводных и надводных сил, морской авиации, морской пехоты и войск береговой обороны. В его состав входят также корабли и суда специального назначения, части и подразделения тыла.

Главной ударной силой флота являются стратегические подводные силы. Они способны контролировать просторы Мирового океана, скрытно и быстро выходить на позиции и наносить мощные удары по морским и континентальным целям. Современные атомные подводные лодки, вооружённые баллистическими ракетами с ядерными зарядами, - это большие грозные корабли с неограниченной дальностью плавания. Неслучайно они официально именуются уже не лодками, а ра-



Новейший ракетный подводный крейсер стратегического назначения «Александр Невский» (проект 955)



Ракетный крейсер «Москва» (проект 1164)

кетными подводными крейсерами стратегического назначения (РПКСН).

Характерной чертой современных надводных кораблей стало их оснащение вертолётами и самолётами. Палубная авиация открывает новые возможности в борьбе с вражескими подводными лодками, успешно решает задачи целеуказания и связи, а также позволяет передавать грузы, высаживать десант, обеспечивать спасение личного состава.

Надводные корабли являются основными силами для обеспечения выхода и развертывания подводных лодок в районы боевых действий и возвращения в базы, перевозки и прикрытия десантов. Им отводится главная роль в постановке минных заграждений, в борьбе с минной опасностью и защите своих коммуникаций. Причём эти задачи они решают как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими родами сил флота (подводными лодками, авиацией, морской пехотой).



1) Винт в насадке. 2) Рули глубины. 3) Реакторный отсек.

4) Центральный командный пост. 5) Рули глубины

6) Антенна гидроакустического комплекса. 7) Торпедный отсек.

8) Рубка. 9) Выдвижные устройства (перископы и антенны).

10) Пусковые шахты ракетного комплекса «Булава».

«Адмирал Кузнецов»

Сегодня это крупнейший корабль Военно-Морского Флота России. Официально «Адмирал Флота Советского Союза Кузнецова» считается тяжёлым авианосным крейсером (ТАВКР), но фактически он является авианосцем - и по конструкции, и по кругу решаемых задач.

Основное назначение корабля – прикрытие с воздуха района развертывания стратегических атомных подводных лодок. Сверхзвуковые палубные истреби-

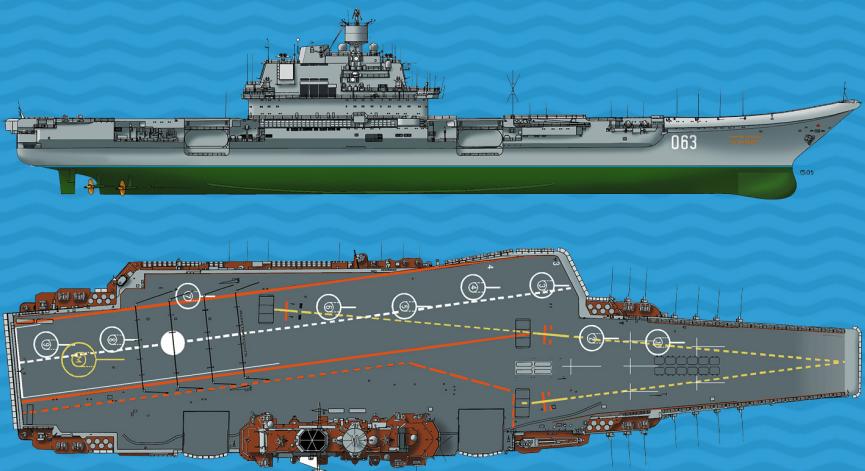




Сверхзвуковой истребитель Су-33

тели Су-33 и МиГ-29К могут успешно бороться с вражеской противолодочной авиацией и самолетами дальнего радиолокационного обнаружения даже при наличии у них истребительного прикрытия. С появлением «Адмирала Кузнецова» наш флот наконец-то получил столь необходимый «воздушный зонтик», без которого действовать за пределами прибрежных вод в условиях современной войны практически невозможно.

ТАВКР «Адмирал Кузнецов» входит состав Северного флота, но часто совершает дальние походы в Атлантический океан и Средиземное море. В 2016-2017 годах он принял участие в реальных боевых действиях против террористических группировок в Сирии. За успешное выполнение боевых заданий экипажу корабля 23 февраля 2018 года был вручён орден Ушакова.



Основные характеристики ТАВР «Адмирал Кузнецов»

Полное водоизмещение: 61 400 т

Длина: 306,5 м

Ширина наибольшая: 72 м

Осадка: 10,5 м

Энергетическая установка: паротурбинная мощностью 200 000 л.с.

Скорость максимальная: 29 узлов

Вооружение: 12 ударных ракет «Гранит», 4 комплекса зенитных ракет «Кинжал» (192 ракеты), 8 зенитных ракетно-артиллерийских комплексов ближнего рубежа «Кортик», 2 противоторпедных бомбомёта РБУ-12000 «Удав», 6 30-мм автоматических пушек АК-630М

Состав авиагруппы по проекту: 36 истребителей Су-33 (Су-27К) или МиГ-29К, 14 вертолётов Ка-27

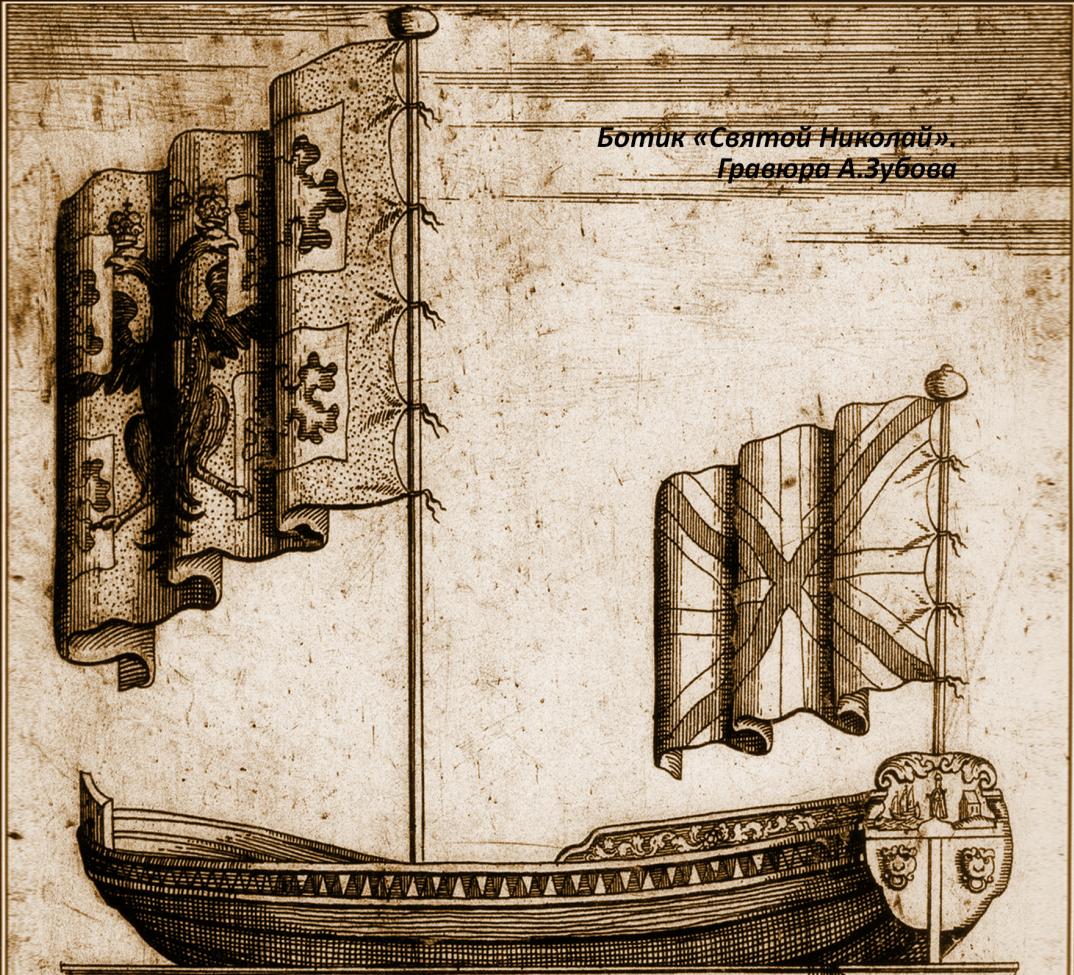
Состав авиагруппы на 2018 г.: 10 истребителей Су-33, 14 истребителей МиГ-29К и МиГ-29КУБ, 2 штурмовика Су-25 УТГ, до 10 вертолётов Ка-27, 2 вертолёта Ка-31

Экипаж: 1980 человек



АДМИРАЛУ
ПАВЛУ СТЕПАНОВИЧУ
НАХИМОВУ

Ботик «Святой Николай».
Гравюра А. Зубова



Весла на воду!

Глава 3

От ботика к яму

История российских школ под парусами насчитывает уже три с лишним века. Создатель регулярного Военно-Морского Флота России Пётр I так вспоминал о своей юности, когда ему впервые довелось увидеть настоящее судно: «случилось нам быть в Измайлове на Льняном дворе и, гуляя по амбарам, где лежали остатки вещей дома деда Никиты Ивановича Романова, между которыми увидел я судно иностранное; спросил вышеречённого Франца (Франц Тиммерман – ред.), что то за судно, он сказал, что то бот английский. Я спросил, где его употребляют, он сказал, что при кораблях для езды и возки...»

Больше всего юного Петра удивили слова Тиммермана о том, что ботик может ходить под парусами не только по ветру, но и против ветра. Пётр захотел увидеть это своими глазами и велел найти человека, который бы судно починил и «сей ход показал».

Ремонт ботика поручили голландскому плотнику Карстену Брандту, ранее участвовавшему в постройке первого русского военного корабля «Орёл». Брандт не только восстановил оснастку ботика, но и стал первым наставником молодого царя в парусном деле. Очень скоро Пётр овладел искусством хождения под парусом, но река Яуза и Просяной пруд стали для него слишком тесными. В июле 1688 года юный царь приехал на Плещеево озеро, где вскоре занялся созданием Потешной флотилии, о которой уже говорилось в начале нашей книги. И что было потом, мы знаем: по воле Петра I прежде отсталая Россия за два десятилетия превратилась в передовую державу, обладавшую мощным военно-морским флотом.

Юный Петр находит ботик в Измайлове.
Художник Г.Мясоедов



Так ботику, ставшему «парусной школьной партой» молодого Петра и получившему имя «Святой Николай», была уготована роль оставить заметный след в истории государства Российского. Он оставался в Измайлове приблизительно до 1701 года, а затем, по велению царя, был перевезён в Кремль, где под навесом у колокольни Ивана Великого и простоял до января 1722 года. Тогда, в торжествах по случаю заключения мира со Швецией, он был выставлен для всеобщего обозрения в центре Кремля. Мимо прошло шествие с макетами кораблей, на одном из них был сам царь.

Затем ботик перевезли в Петербург, а оттуда в Кронштадт, где он в августе 1723 года прошёл под штандартом вдоль победоносного флота, при громе пушек с кораблей и крепостей, при барабанном бое, звуках музыки и криках «ура». На ботике находился сам император Пётр I со своими ближайшими сподвижниками - генерал-адмиралом Апраксиным, адмиралами Крюйсом, Сиверсом, вице-адмиралом князем Меньшиковым и другими. В ходе парада Пётр сказал: «Смотрите, как дедушку внучата веселят и поздравляют!» С тех пор за ботиком «Святой Николай» закрепилось прозвище

«Дедушка русского флота».

В том же году ботик был привезен обратно в Петербург и помещён в Петропавловскую крепость «для вечного хранения». В 1761 году для него соорудили специальный Ботный домик. В 1928 году его перевезли в Петергофский парк, а в августе 1940-го передали Центральному Военно-морскому музею, где он и находится по сей день. Надо заметить, что по внешнему виду и размерам петровский ботик близок к современной парусно-вёсельной шлюпке типа ЯЛ-6. Но дело не только во внешнем сходстве, но и в назначении. Дорога в море у курсантов и юнг по сей день начинается именно с ЯЛ-6, и этом отношении самая распространённая шлюпка является прямым потомком «Дедушки русского флота».



Петр I



Петр I на реке Неве. Художник А.Кившенко

А.Кившенко.80.



Шлюпки российского броненосного
фрегата «Генерал-адмирал», 1893 г.

Визитная карточка флота

Шлюпки – это общее название малых беспалубных судов, гребных, парусных или моторных. Шлюпки бывают военно-морские, спасательные, прогулочные, специальные. В военно-морском флоте шлюпки используют в самых разнообразных случаях: для общения с берегом и другими судами, при промывке и окраске бортов корабля, для промеров глубин, водолазных и других работ на воде, для завоза швартовов, становых и вспомогательных якорей, транспортировки различных грузов. Шлюпки оказывают помочь терпящим бедствие судам или людям, а иногда применяются и в боевой обстановке: при подрыве плавающих мин, высадке десанта, для доставки разведывательных групп и спасения личного состава в экстремальной ситуации.

Корабельные шлюпки всегда считались прекрасным средством физического воспитания экипажей. Хождение на вёслах вырабатывает ловкость, настойчивость, выносливость. Процесс гребли, втягивающий в работу наиболее крупные группы мышц, активизирует деятельность органов кровообращения и дыхания, укрепляет нервную систему и мышечно-связочный аппарат. Хождение в шлюпке под парусом развивает чувство моря и ветра, бесстрашие, наблюдательность, глазомер.

Великие русские фотоводцы Ф.Ф.Ушаков, М.П.Лазарев, П.С.Нахимов, С.О.Макаров считали практику на малых гребных судах лучшим средством начального обучения молодых офицеров управлению манёврами корабля. Шлюпка и сегодня является необходимой принадлежностью не только кораблей и частей



Гребные суда на праздновании Дня ВМФ на Неве

ВМФ, но и военно-морских учебных заведений.

С давних пор командиры кораблей уделяли самое пристальное внимание содержанию шлюпок в полной готовности к их немедленному использованию. По внешнему виду шлюпки и её команды, по умению моряков управлять шлюпкой под парусом и на вёслах, можно безошибочно судить о корабле, к которому она приписана. На протяжении столетий шлюпку на флоте считали своего рода визитной карточкой корабля и его экипажа.



Как и в давние времена, морская служба немыслима без практики на гребных судах

Типы шлюпок российского флота

В Российском Военно-Морском Флоте гребные суда (шлюпки) издавна разделялись, по своему назначению и конструкции, на две группы: разъездные и рабочие. К первой относились адмиральские и капитанские гребные катера, ялы, вельботы и гички, а ко второй — баркасы, полубаркасы и рабочие катера. Шлюпки первой группы более быстроходные, лёгкие и изящные; суда второй группы крупнее, они имеют более солидную и простую конструкцию.

Баркасы, полубаркасы (их также называют барказы и полубарказы), а также рабочие катера служили для перевозки команды, десанта, для доставки на судно с берега пресной воды, для завозки якоря, устройства минных плотов и так далее; капитанские катера в парусную эпоху часто отделявались красным дере-

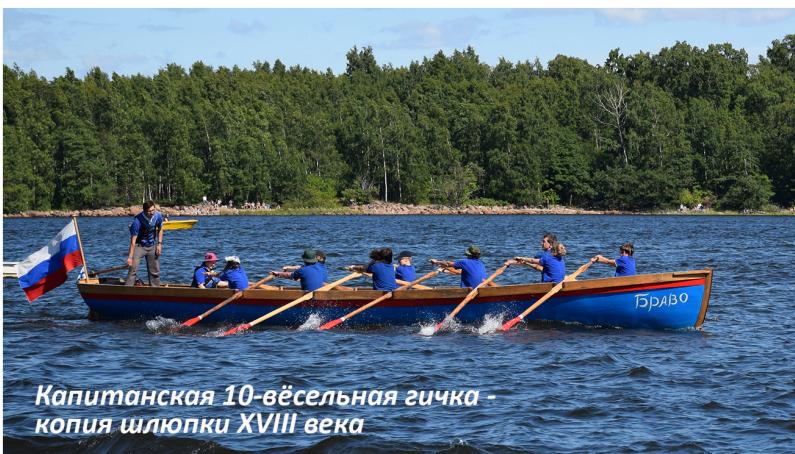
*Когда корабль стоит на якоре, шлюпки крепятся
к выстрелу — откинутому рангоутному дереву (шесту).
На этом снимке слева — ял, справа — вельбот*



вом и оснащались медными никелированными деталями. Лёгкие катера и вельботы использовались в основном для надобностей офицерского состава, тоже были лёгкими по конструкции, но без дорогой отделки. Ялы — род лёгких катеров, но меньших размеров и с меньшим отношением длины к ширине (более полные обводы).

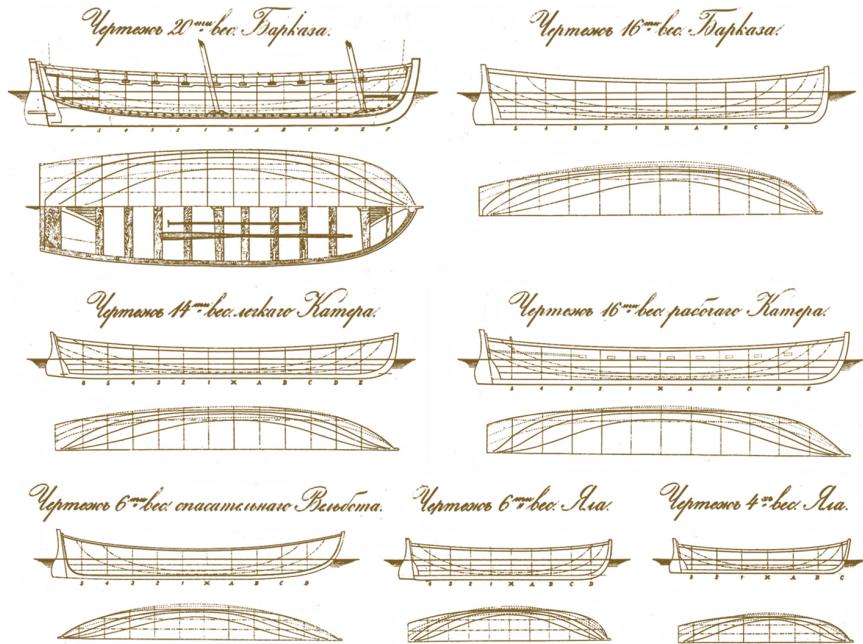
Вельбот отличается от всех остальных шлюпок тем, что делается без транца и имеет одинаково заостренные оконечности. Суда с острой кормой, в отличие от транцевых шлюпок, не заливает попутная волна, поэтому вельботы лучше ведут себя на волнении.

Особой гордостью командиров кораблей были гички — узкие быстроходные гребные шлюпки с транцевой кормой и шестью-восьмью вёслами. Команды этих элегантных судов, обычно выкрашенных в белоснежный цвет, состояли из самых крепких и выносливых гребцов. Даже с появлением паровых катеров, командиры предпочитали передвигаться по рейду на гичках. А лихо причалить к берегу или забортному трапу корабля с виртуозной синхронностью гребцов,



Капитанская 10-вёсельная гичка -
копия шлюпки XVIII века

*Чертежи шлюпок российского флота
из альбома 1886 г.*



без единого лишнего движения весла, считалось особым шиком.

Постройка гребных судов для Императорского Балтийского флота производилась, главным образом, в шлюпочных мастерских Кронштадтского порта и Адмиралтейского судостроительного завода, а для судов Чёрного моря — в Николаевском адмиралтействе.

Киль, фор- и ахтерштевни изготавливались из крепких сортов дерева; форштевень и кнопы делались из частей дерева с корнем (кница) в виде колена; шпангоуты из дубовых ободьев, которые выгибаются в



*Шлюпочные гонки
у борта крейсера «Варяг» в 1903 г.*

распаренном состоянии. Нижняя кромка киля покрывалась железной оцинкованной полосой — фальшкильем для предохранения киля при касании о грунт и камни.

К шпангоутам на медных гвоздях крепились доски обшивки (лиственница, сосна, иногда красное дерево и ясень), которые предварительно распаривались для получения погиба. В зависимости от величины и типа шлюпок обшивка бывает четырёх типов:

1) для катеров и мелких шлюпок — наборная: кромка каждой доски накрывает кромку другой, ниже лежащей;

2) для крупных шлюпок — гладкая: доски прилегают одна к другой вглядь;

3) диагональная: обшивка двухрядная, один ряд направлен под углом 45° к килю, а другой под углом 90° к первому; иногда второй (наружный) ряд идет вдоль шлюпки;

4) обшивка с рейками — гладкая, но по пазам досок снаружи прикреплены деревянные рейки.

Более подробно о конструкции шлюпок будет рассказано ниже на примере шестивёсельного яла.

В конце XIX века на военных кораблях стали применяться металлические шлюпки. Они повторяли по размерам и конструкции аналогичные деревянные, но изготавливались из оцинкованной стали. Металлические шлюпки были легче и вместительнее деревянных, им не угрожал пожар, но в случае повреждений их ремонт силами экипажа вызывал затруднения.

Число шлюпок на кораблях 1-го ранга часто превышало 10-12 единиц. Так, на легендарном крейсере «Варяг» имелось два паровых катера длиной по 12,4 метра, два баркаса (14- и 16-вёсельные), два 12-вёсельных гребных катера, два шестивёсельных



Самая распространённая шлюпка – шестивёсельный ял на шлюпбалках крейсера «Аврора»

вельбота, два шестивёсельных яла и две «пробные» четырёхвёсельные шлюпки. Все штатные «варяжские» плавсредства были изготовлены из стали.

В Советском ВМФ применялись следующие типы шлюпок: 16- и 20-вёсельные баркасы длиной 10,36 и 11,6 метров, десятивёсельные катера длиной 7,92 метра, шестивёсельные вельботы длиной 8,5 метров, двух-, четырёх- и шестивёсельные ялы длиной от 3,6 до 6,11 метров и тузики – малые шлюпки с одной парой вёсел. Шестивёсельные вельботы используются в качестве мореходных спасательных шлюпок. Они имеют вдоль бортов герметически закрытые воздушные ящики и не тонут даже при полном заполнении водой.



Команда: «Вёсла на валёк!» Шлюпки кораблей Черноморского флота приветствуют императорскую яхту «Штандарт» в Севастополе, 1909 г.



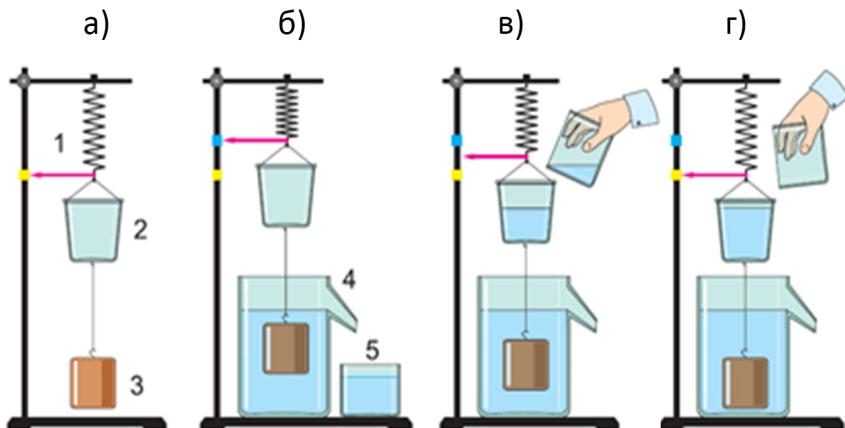
*Век спустя. «Вёсла на валёк!» - водно-спортивный
праздник в честь Дня Военно-Морского Флота
в Севастополе*

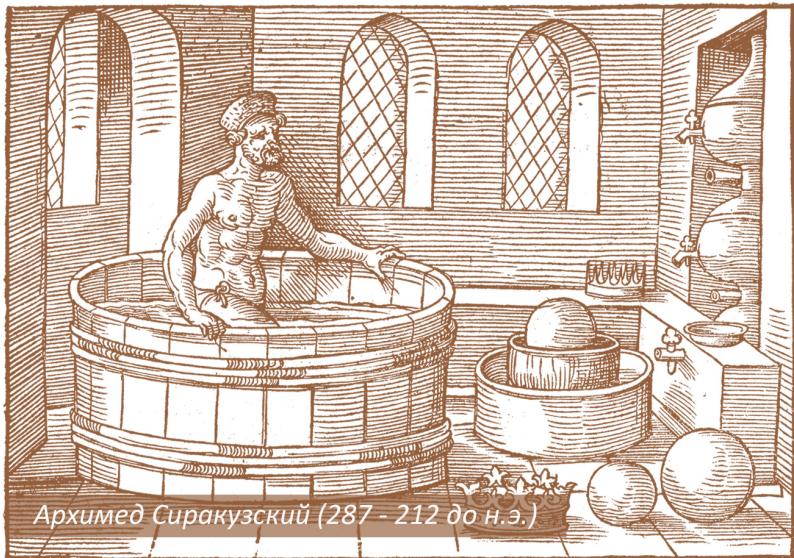
Самые распространённые шлюпки – ялы. Несмотря на небольшие размеры, они очень прочны и мореходны. Обычно их называют по числу вёсел: «двойки», «четвёрки» и «шестёрки». Самые универсальные и массовые из них - «шестёрки». При движении на вёслах в них помещаются 13 человек, при движении под парусом – 8.

Почему шлюпка плавает?

Прошло более двух тысяч лет с того момента, как Архимед открыл свой знаменитый закон, но многие до сих пор удивляются: почему металлическое или стеклопластиковое судно не тонет? Если, скажем, построить плот из древесины, то он будет плавать, это понятно: дерево легче воды. А если сделать его из стали или того же стеклопластика, то он тут же пойдёт ко дну. Тоже понятно: ведь плотность металла существенно выше плотности дерева. Однако если соорудить из металла или другого тяжёлого материала не плот, а конструкцию в форме ящика или корыта, та будет плавать. Чтобы это объяснить, придётся ещё раз вспомнить закон, впервые сформулированный греческим математиком Архимедом в третьем столетии до нашей эры.

Суть его такова: на предмет, опущенный в воду, действует сила, равная весу вытесненной жидкости.





Архимед Сиракузский (287 - 212 до н.э.)

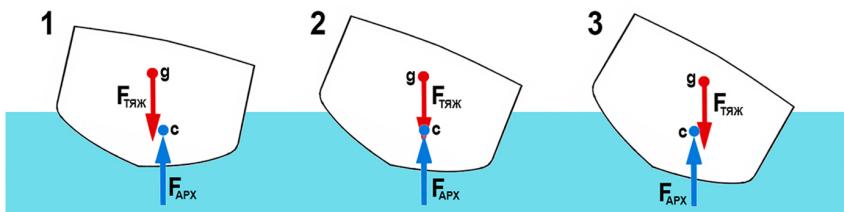
То есть пока лодка легче, чем вес вытесненной ею воды, она выталкивается на поверхность и будет плавать. Но если в лодку сядет слишком много людей или её перегрузят вещами, она станет тяжелее воды, которую вытесняет. Тогда уже берегись — лодка потонет!

Именно закон Архимеда «виноват» в том, что говорят не о весе судна, а о его **водоизмещении**, то есть об объёме или массе вытесненной воды. При постоянном массовом водоизмещении объёмное меняется в зависимости от плотности воды — например, при переходе судна из морской воды в пресную.

Объём надводной части корпуса судна, которая может погрузиться в воду до того момента, как вода начнёт переливаться через край, называется **запасом плавучести**. Этот параметр показывает, сколько судно может взять груза без риска затонуть.

Интересно, что хотя металл тяжелее дерева, но стальной корпус судна легче аналогичного деревянного. Дело в том, что металл прочнее, и элементы конструкции корпуса (набор, обшивку) из него можно сделать значительно тоньше. Поэтому запас плавучести у стального судна выше, чем у деревянного. Соответственно, и груза оно может перевозить больше.

Но шлюпка, яхта или корабль могут пойти ко дну не только из-за потери запаса плавучести. Они могут потерять равновесие, то есть **остойчивость**. Остойчивость – это способность корабля, выведенного из положения равновесия внешними силами, возвращаться в первоначальное положение после прекращения действия этих сил. На плавающее судно всегда действуют два силы: сила веса судна и находящегося на нём груза (она приложена в центре тяжести и всегда направлена вертикально вниз) и, с другой стороны, сила плавучести, то есть давления воды на погруженную часть корпуса. Остойчивость характеризуется моментом, образующимся между точками приложения этих сил. Три степени остойчивости судна показаны на рисунке.



1 – судно остойчиво; 2 – остойчивость равна нулю; 3 – судно опрокидывается.
(g – центр тяжести судна, c – точка приложения архимедовой силы)

Устройство деревянного ял-б

Как мы уже упоминали, самым распространенным типом парусно-гребной шлюпки является шестивесельный ял. Именно с него начиналась дорога в море у многих поколений моряков. Поэтому о его устройстве следует рассказать поподробнее.

Материалом для изготовления шлюпок всех типов служат различные породы дерева: дуб, ясень, сосна. Почему используются именно эти породы? Прежде всего потому, что древесина этих деревьев отличается прочностью, а ясень и сосна, кроме этого, характеризуются ещё и гибкостью и упругостью. Самым долговечным считается дуб, который в воде не поддается гниению.

При постройке шлюпки нельзя обойтись и без мягкой стали. Именно из неё делаются отдельные детали, гвозди, шурупы и болты. Все они для предохранения от ржавчины оцинковываются.

Необходимая поперечная и продольная прочность шлюпки обеспечивается её набором, то есть всеми продольными и поперечными брусьями, составляющими каркас шлюпки. При изготовлении этих брусьев используется древесина дуба и ясеня.

В основу шлюпки кладётся дубовый брус четырёхгранных сечения, который называется **килем**. Он проходит по всей длине шлюпки в середине её днища. Киль является основной продольной связью, обеспечивающей прочность и жёсткость днища и общую прочность шлюпки.

К носовой части киля на болтах крепится **форштевень**. Он представляет собой криволинейный брус,

Участники сбора юных моряков на шестивёсельном яле Всероссийского детского центра «Океан»



клеенный из нескольких дубовых досок и образующий носовую оконечность шлюпки. Форштевень — слово голландское. В переводе означает буквально: «впереди-штевень», то есть передний стояк.

Кстати, названия многих элементов шлюпки имеют голландское и английское происхождение. Они заимствованы нашими кораблестроителями ещё в петровские времена. В то время Англия и Голландия были ведущими морскими державами в области кораблестроения, и не случайно Пётр I учился строить корабли именно в этих странах.

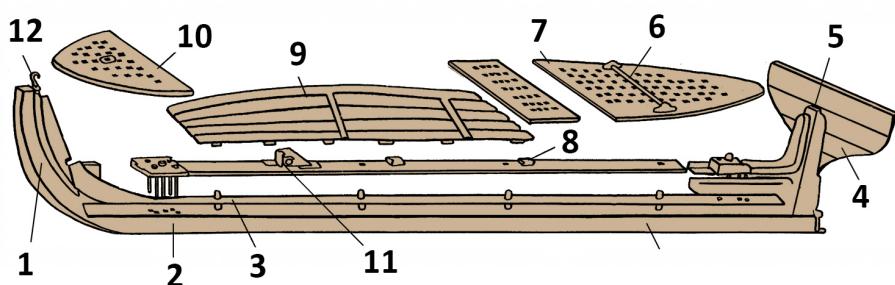
На другом конце киля, образуя кормовую, то есть заднюю, оконечность шлюпки, устанавливается под углом прямоугольный брус — **ахтерштевень**, который скрепляется с килем стальной оцинкованной **кницей** на латунных болтах. (Здесь и в дальнейшем под кницей понимается металлическая или деревян-

ная накладка, скрепляющая части корпуса шлюпки). К ахтерштевню заподлицо, то есть вровень с поверхностью ахтерштевня, врезана **транцевая доска** (транец), которая образует плоский срез кормы шлюпки.

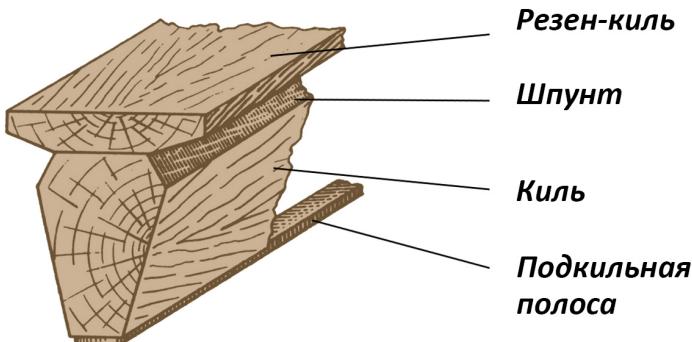
На киль и форштевень для предохранения их от повреждения при соприкосновении с грунтом устанавливается металлическая полоса, которая называется **подкильной полосой**.

Для придания килю дополнительной прочности к нему сверху оцинкованными гвоздями прикрепляется дубовая доска — **резен-киль**.

По всей длине киля с обеих сторон его верхней части вырезаны **шпунты** (иными словами, скошенные кромки). В шпунт входит кромка нижней доски обшивки.



Основные элементы набора шестивёсельного яла:
1 - Форштевень, 2 - Киль, 3 - Резен-киль, 4 - Транец,
5 - Ахтерштевень, 6 - Упор для ног, 7 - Кормовой решётчатый люк,
8 - Башмак пиллерса, 9 - Рыбина,
10 - Носовой решётчатый люк, 11 - Степс мачты,
12 - Галсовый гак.



Этим достигается водонепроницаемость и прочность соединения досок обшивки с килем.

К резен-килю стальными оцинкованными шурупами крепятся поперечные ребра шлюпки — **шпангоуты**. Шпангоуты предварительно выгибаются по форме обводов шлюпки. На шестивёсельном яле их 25.

Поверх шпангоутов на резен-киль от носа до кормы кладётся съёмная доска — **кильсон**. Она скрепляется с килем латунными болтами. К кильсону наглухо крепятся стексы, служащий для установки нижнего конца мачты, а также **башмаки**, для крепления нижнего конца стоек, устанавливаемых под каждую банку.

Отсюда ясно и назначение кильсона: он принимает на себя всю тяжесть мачты и сидящих на банках людей (через стойки).

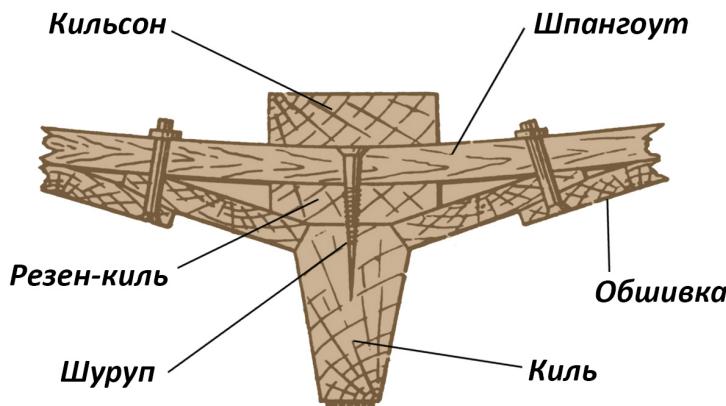
Для придания шлюпке продольной прочности и создания дополнительных опор шпангоутам на шлюпке устанавливают две системы дубовых брусьев, выгнутых по обводам шлюпки. Первая система, называемая **привальными брусьями**, ставит-

ся с внутренней стороны самого верхнего пояса обшивки шлюпки (**ширстрека**) таким образом, чтобы верхняя грань привального бруса и ширстрека были на одном уровне.

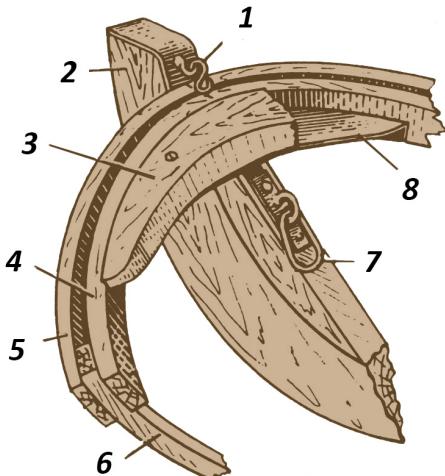
Носовые концы привальных брусьев врезаны в форштевень и прочно скреплены с ним и между собой стальной кницей с деревянной накладкой (**брештуком**). Кормовые концы привальных брусьев соединяются с транцевой доской при помощи горизонтальных металлических книц на болтах.

Ниже привальных брусьев, на некоторой высоте от киля, по одному с каждого борта крепятся продольные дубовые брусья, которые называются **подлегарсы**. Это вторая система брусьев, которые придают продольную прочность шлюпке и служат дополнительной опорой шпангоутам. В носу и корме подлегарсы закрепляются с форштевнем и транцем.

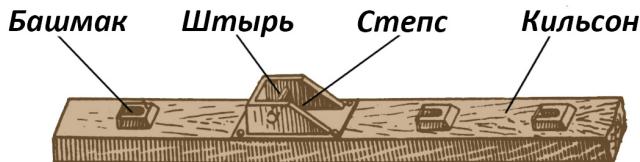
Перечисленные продольные и поперечные брусья являются **остовом** шлюпки, её **набором**.



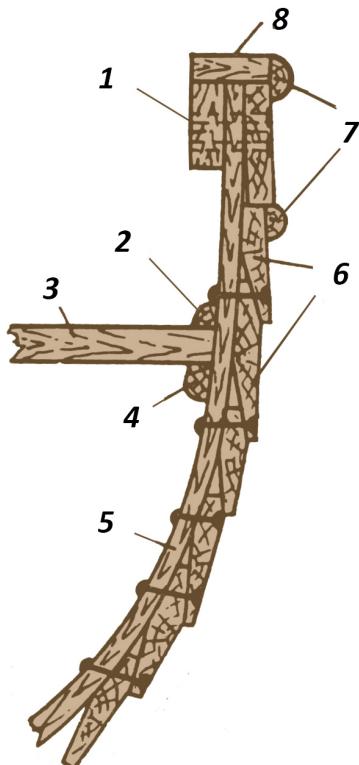
- 1 - Гак для кливер-галса**
- 2 - Форштевень**
- 3 - Брештук**
- 4 - Привальный брус**
- 5 - Ширстрек**
- 6 - Шпангоут**
- 7 - Носовой рым**
- 8 - Стальная кница**



К набору яла оцинкованными или медными гвоздями прибивается обшивка из сосновых и дубовых досок. Обшивка состоит из поясов. На шестивёсельном яле их 14. Первый пояс обшивки, прилегающий к килю, называется **шпунтовым поясом**. Название исходит от того, что кромки нижних досок этого пояса входят в шпунты на киле. Шпунтовый пояс изготавливается из более толстых досок, чем все остальные. Сюда идут 16-миллиметровые дубовые доски (толщина остальных досок — 12 мм). Уже упоминавшийся нами самый верхний пояс обшивки — ширстрек — для увеличения прочности надводного борта тоже изготавливается из дубовых досок.



- 1 - Привальный брус**
- 2 - Штапик**
- 3 - Банка**
- 4 - Подлегарс**
- 5 - Шпангоут**
- 6 - Доски обшивки**
- 7 - Буртики**
- 8 - Планширь**



Чтобы обшивка не пропускала воду, доски кладутся способом «внакрой». При этом способе верхняя кромка доски частично накрывается и плотно прижимается к шпангоутам выше расположенной доской.

Носовой конец каждого пояса обшивки утапливается в специально вырезанный шпунт на форштевне, а кормовые концы обшивки крепятся к транцевой доске.

Привальные брусья, верхние концы шпангоутов и верхние кромки ширстрека закрыты сверху вокруг всей шлюпки дубовой доской — **планширем**. На нём расположены гнёзда (углубления) для уключин. Планширь является также добавочным креплением бортов шлюпки.

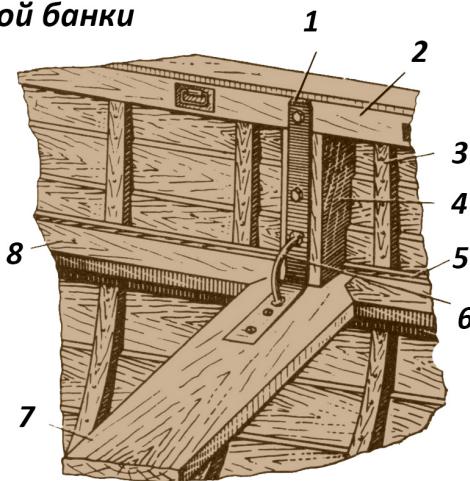
Для защиты планширя от повреждений при швартовке к причалу или трапу к нему с наружной стороны крепится на шурупах полукруглый дубовый или ясеневый бруск — **буртик**.

Поперек шлюпки устанавливаются сидения для гребцов, которые называются **банками**. Банки также являются элементами поперечного крепления шлюпки. Своими краями они опираются на подлегарсы и крепятся стальными оцинкованными кницами к привальному брусу.

В яле четыре банки: носовая, баковая (мачтовая), средняя и загребная (кормовая). Чтобы банки не прогибались под тяжестью гребцов, их средние части укрепляют стойками, которые называются **пиллерсами**. (В переводе с английского, буквально — столб, колонна). Верхний конец стойки входит в гнездо на банке, а нижний, как мы уже говорили, в башмак на кильсоне.

Борт в районе носовой банки

- 1 - Металлическая кница
- 2 - Привальный брус
- 3 - Шпангоут
- 4 - Деревянный заполнитель
- 5 - Штапик
- 6 - Фасонный обушок для кливер-шкота
- 7 - Банка
- 8 - Чака



Кормовая часть шлюпки

1 - Разрезной фасонный обушок для фока-шкота

2 - Направляющий башмак

3 - Утка

4 - Кормовое сиденье

5 - Пробка

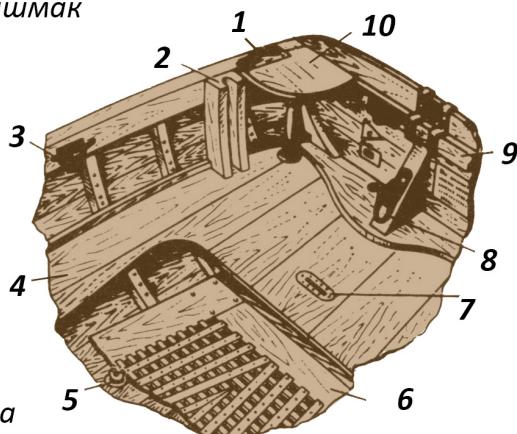
6 - Кормовой
решетчатый люк

7 - Отверстие для
цепного подъема
рыма

8 - Кормовой рым

9 - Транцевый брус

10 - Деревянная кница



Между банками по бортам устанавливаются распорки, которые называются **чаками**.

В носовой части шлюпки на подлегарс ставится **носовой решётчатый люк**.

В кормовой части шлюпки на подлегарс опирается сиденье, на котором при движении под парусом размещаются пассажиры, командир и старшина шлюпки. Параллельно транцевой доске в вертикальные направляющие башмаки вставляется съёмная **заспинная доска**. Между заспинной и транцевой досками у правого борта на деревянной накладке — книце, опирающейся на привальный и транцевый брусья, находится место старшины шлюпки при движении на вёслах.

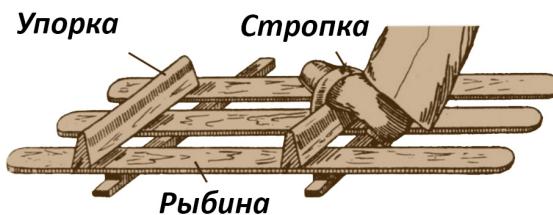
Для предохранения шпангоутов от повреждений, а также для удобства передвижения по шлюпке и равномерного распределения нагрузки, дно яла покры-

то съёмными деревянными щитами — **рыбинами**. Между загребной банкой и кормовым сиденьем на дно яла кладётся съёмный **кормовой решётчатый люк**, состоящий из двух частей.

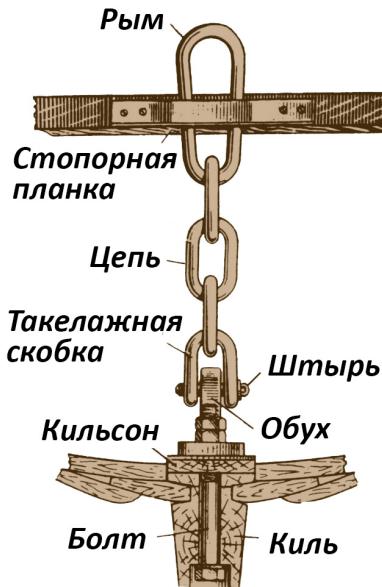
К рыбинам и люку поперёк шлюпки крепятся дубовые деревянные бруски, служащие упорами для ног гребцов и называемые **упорками**.

Для спуска при подъёме на борт корабля скопившейся на дне шлюпки воды в днище шлюпки, под кормовым люком в обшивке имеется отверстие с вывинчивающейся пробкой.

На корабле шлюпки размещены на обоих бортах. Шлюпка левого борта имеет спускную пробку на левом борту, а шлюпка правого борта — на правом борту. Это делается для того, чтобы вытекающая из шлюпки вода после поднятия яла на борт судна выливалась за борт, а не на палубу.



Для подъёма и спуска шлюпки на борт корабля в носу и корме её устанавливаются **цепные подъёмы** (**подъёмные рымы**). Цепной подъём состоит из обуха, представляющего собой наглухо прикреплённое к килю стальное кольцо, такелажной скобы, отрезка цепи и металлического подвижного кольца — рыма. Подъёмные рымы изготавливаются из стали и



оцинковываются. За рымы закладываются гаки (стальные кованые крюки) шлюпочных талей. Так называются устройства на корабле, состоящие из систем блоков и тросов и служащие для подъёма и спуска шлюпки. Для того чтобы при подъёме (спуске) шлюпка не накренилась, носовой рым пропускают через стопорную планку на носовой банке, а кормовой — через специальное отверстие в кормовом сиденье.

Для управления шлюпкой по курсу служит **рулевое устройство**. Рулевое устройство состоит из навесного руля, деталей для его навески и **румпеля**. На шлюпке имеется два румпеля: изогнутый (используется при движении на вёслах) и прямой (при движении под парусом).

Руль изготовлен из дуба и состоит из головки, пера и петель с оковкой. Он навешивается на стальной оцинкованный стержень, укреплённый на транцевой доске и ахтерштевне. В головке руля имеется квадратное отверстие для румпеля. От выпадения румпель крепится чекой. Чтобы руль при случайном скакивании со стержня не был потерян, перо руля посредством **сорлинга** крепится к шлюпке. Сорлинг — это продетый в отверстие пера руля **штерт с узлом-кнопом** (кноп в переводе с голландского

означает морской узел шаровидной формы) на конце, другой конец штерта вяжется за рым на ахтерштевне.

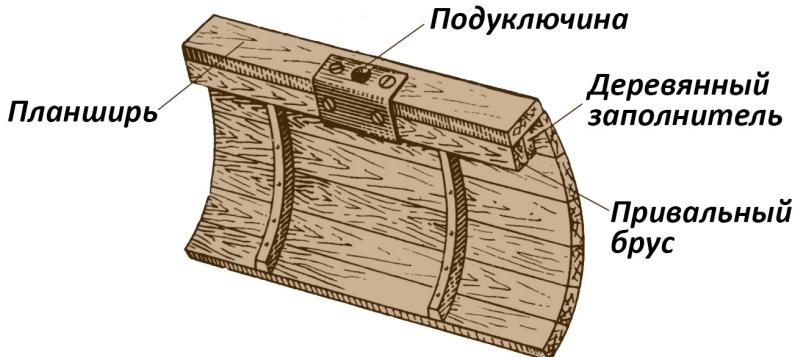
Что такое штерт? Так на флоте называют тонкую короткую верёвочку. Иногда штерт произносится как шкерт.



Для крепления вёсел, мачты и снастей при управлении парусами, а также для других надобностей на корпусе шлюпки имеются следующие детали.

Подуключины — врезанные заподлицо в планширь угловые металлические оцинкованные планки с отверстиями для уключин.

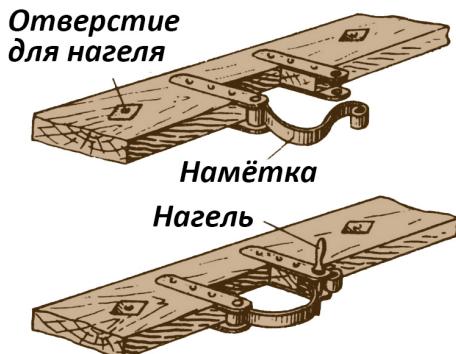
Намётка — откидная металлическая скоба на шарнире для удержания мачты в вертикальном положении. Один конец намётки закреплён на мачтовой



банке, другой — откидной крепится к банке **нагелем**. Нагелем называется металлический стержень, от немецкого слова «гвоздь».

Уже упоминавшийся нами степс — прикрепленная к кильсону металлическая наделка для установки нижнего конца (шпора) мачты. В углублении степса имеется горизонтальный штырь, на который садится мачта жёлобом шпора.

Вант-путенсы — металлические планки с проушинами для крепления вант. Расположены они с внутренней стороны привальных брусьев по два с каждого борта.



Для крепления штертов внутри на привальных брусьях установлены на шурупах **утки**. С внутренней стороны форштевня вверху вделан **галсовый гак**, который служит для работы с парусами.

На корме яла для управления фока-шкотами прикреплены к планширю и привальному брусу **разрезные фасонные обушки**.

Для установки на яле подвесного мотора транцевая доска имеет две стальные планки и для прочности дополнительно подкрепляется стальными кницами. С внутренней стороны транцевой доски укреплены на шурупах обойма и башмак для флагштока. Снаружи, с обоих бортов на носу и на транцевой доске яла, на круглых деревянных окантовках накрашиваются корабельные **флюгарки**. Флюгарка — это флагок или иной специальный знак на шлюпке, указывающий на её принадлежность к определенному кораблю.

Швартовое устройство состоит из носового (на форштевне) и кормового (на ахтерштевне) рымов, к которым крепятся **фалини** — тросы из растительных или синтетических волокон. Предназначены для швартовки и буксировки шлюпок.



Снабжение шестивёсельного яла

Для нормальной эксплуатации шестивёсельный ял, кроме парусного вооружения, имеет следующие предметы шлюпочного снабжения.

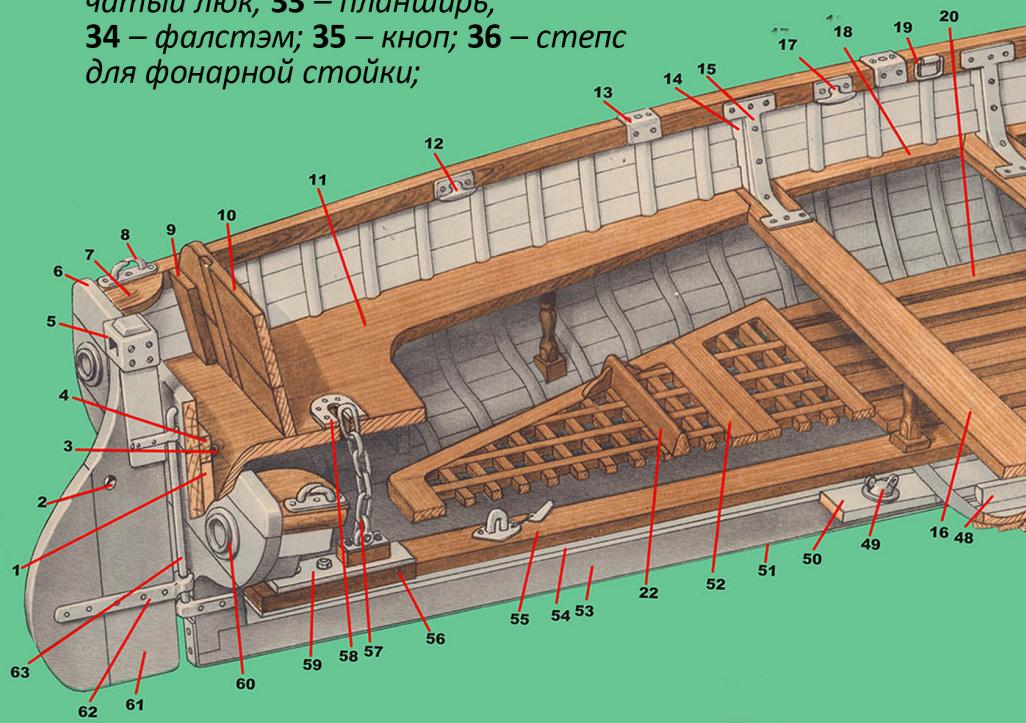
Вёсла. На шестивёсельном яле применяются вальковые вёсла. Они изготавливаются из ясеня, бука или kleеной сосны. Вальковое весло состоит из **рукоятки, валька, веретена, лопасти с латунной оковкой**. Эта оковка делается для того, чтобы предохранить лопасть от раскалывания.

Вальковым весло называется из-за наличия в нём валька, то есть утолщения цилиндрической или шести-восьмигранной формы около рукоятки. Именно это отличает такие вёсла от **распашных**, где вальки отсутствуют. Распашные вёсла применяют на вельботах, спасательных шлюпках и иногда на четырёхвёсельных ялах.

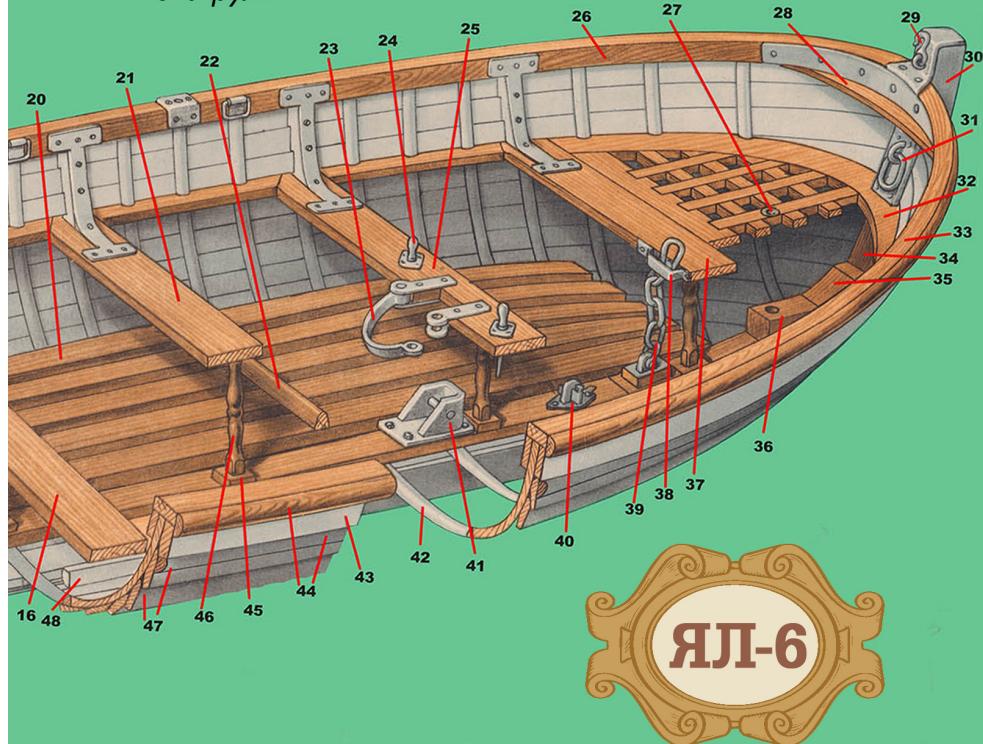
Весло должно быть ровным, без кривизны, упругим и лёгким. Одна поверхность лопасти делается гладкой, а вдоль другой, начиная от веретена, идёт по всей лопасти утолщение. Для того чтобы весло не намокло и не растрескивалось, оно покрывается олифой.

В месте соединения веретена с вальком часть веретена обшивается кожей. Это предохраняет весло от износа в уключине. Для уравновешивания весла в валёк заливается свинец. Вёсла каждой шлюпки подгоняются и распределяются по банкам. Для этого их укладывают вальками в одну сторону, рукоятками на одном уровне. При этом посередине кладут длинные, а по краям - короткие вёсла.

1 – ахтерштевень; 2 – отверстие для сорлинга;
3 – кормовой рым для фалинга; 4 – обвязка транцевой доски;
5 – головка руля; 6 – транцевая доска;
7 – кормовая кница; 8 – фасонный обушок; 9 – направляющая планка для заспинной доски;
10 – за спинная доска; 11 – кормовое сиденье;
12 – утка для фока-шкота;
13 – подуключина;
14 – чака под кницу;
15 – металлическая кница;
16 – загребная банка;
17 – утка для кливер-шкота;
18 – чака;
19 – вант-путенс;
20 – рыбина;
21 – средняя банка;
22 – упор для ног;
23 – мачтовая намётка;
24 – нагель;
25 – мачтовая банка;
26 – привальный брус;
27 – отверстие для фонарной стойки;
28 – брештук;
29 – галсовый гак;
30 – форштевень;
31 – носовой рым;
32 – носовой решётчатый люк;
33 – планширь;
34 – фалстэм;
35 – кноп;
36 – стэпс для фонарной стойки;

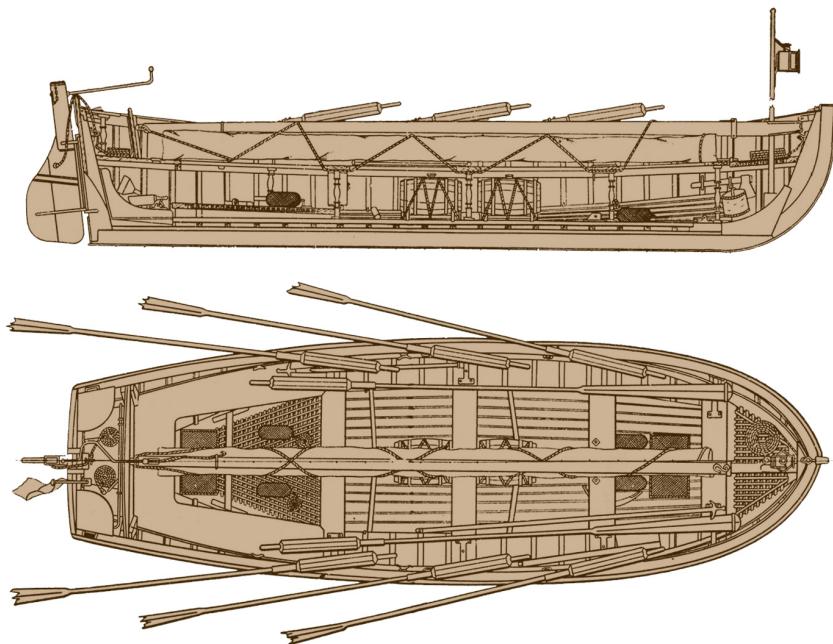


37 – баковая банка; **38** – носовой цепной подъём;
39 – обойма носового цепного подъёма; **40** – при-
 жимная чека; **41** – стяг для мачты; **42** – шпанго-
 ут; **43** – ширстрем; **44** – буртик; **45** – башмак пил-
 лерса; **46** – пиллерс; **47** – обшивка; **48** – подлегарс;
49 – сливная пробка; **50** – шпунтовый пояс;
51 – подкильная полоса; **52** – кормовой решётча-
 тый люк; **53** – киль; **54** – резен-киль; **55** – кильсон;
56 – прокладка под кницу; **57** – кормовой цепной
 подъём; **58** – обойма кормового цепного подъёма;
59 – стальная кница; **60** – флюгарка; **61** – руль;
62 – петля руля с оковкой; **63** – стержень для наве-
 ски руля.



Наиболее длинные вёсла должны быть у гребцов загребной банки, а наиболее короткие - у баковых гребцов. Парные вёсла должны быть такой длины, чтобы при гребле их рукоятки не цеплялись друг за друга. Чтобы гребцы могли быстро найти свои вёсла, их маркируют. Для этого на вальках вырезают номера, которые закрашивают красной краской у вёсел левого борта и зелёной - у правого.

Количество вёсел на шестивёсельном яле соответствует числу гребцов, плюс два запасных. Вёсла укладываются на банки вдоль бортов шлюпки лопастями в нос.



Типовое расположение шлюпочного снабжения на шестивёсельном яле

Уключины - это металлические развилики для упора вёсел при гребле. Шесть уключин вставляются в отверстия на подуключинах и крепятся штертами к подлегарсам или шпангоутам. Одна уключина хранится как запасная.

Уключина впервые появилась в античные времена на афинских триерах и служила упором верхней части весла. Это выдающееся изобретение приписывают коринфскому судостроителю Амоно-клу.

Отпорные крюки. На шлюпке их два. Отпорные крюки применяются для удержания шлюпки при швартовке и для отталкивания при отходе. Отпорный крюк состоит из стального наконечника, деревянного штока (так называется любой шест-древко) и **клота** (это утолщение на штоке, которое служит для удобства обращения с крюком). Наконечник обычно имеет два загнутых рожка, и между ними один прямой с шариком на конце. Загнутые рожки служат для подтягивания шлюпки, а прямой - для отталкивания. Шток изготавливается из дуба. Один крюк имеет длину 1,5 метра, другой - 2,5 метра. Шток длинного крюка через каждые 25 сантиметров окрашен в белый и чёрный цвет и используется для измерения глубины. Короткий крюк не окрашивается. Длина и толщина каждого штока таковы, что крюки при падении в воду не тонут. Отпорные крюки хранятся у бортов на вёслах: длинный - по правому борту, короткий - по левому. После отхода шлюпки от борта

корабля их кладут на рангоут (то есть на мачту и реёк), чтобы не мешали разбирать вёсла. Причём короткий - крюком в корму, а длинный - крюком в нос.

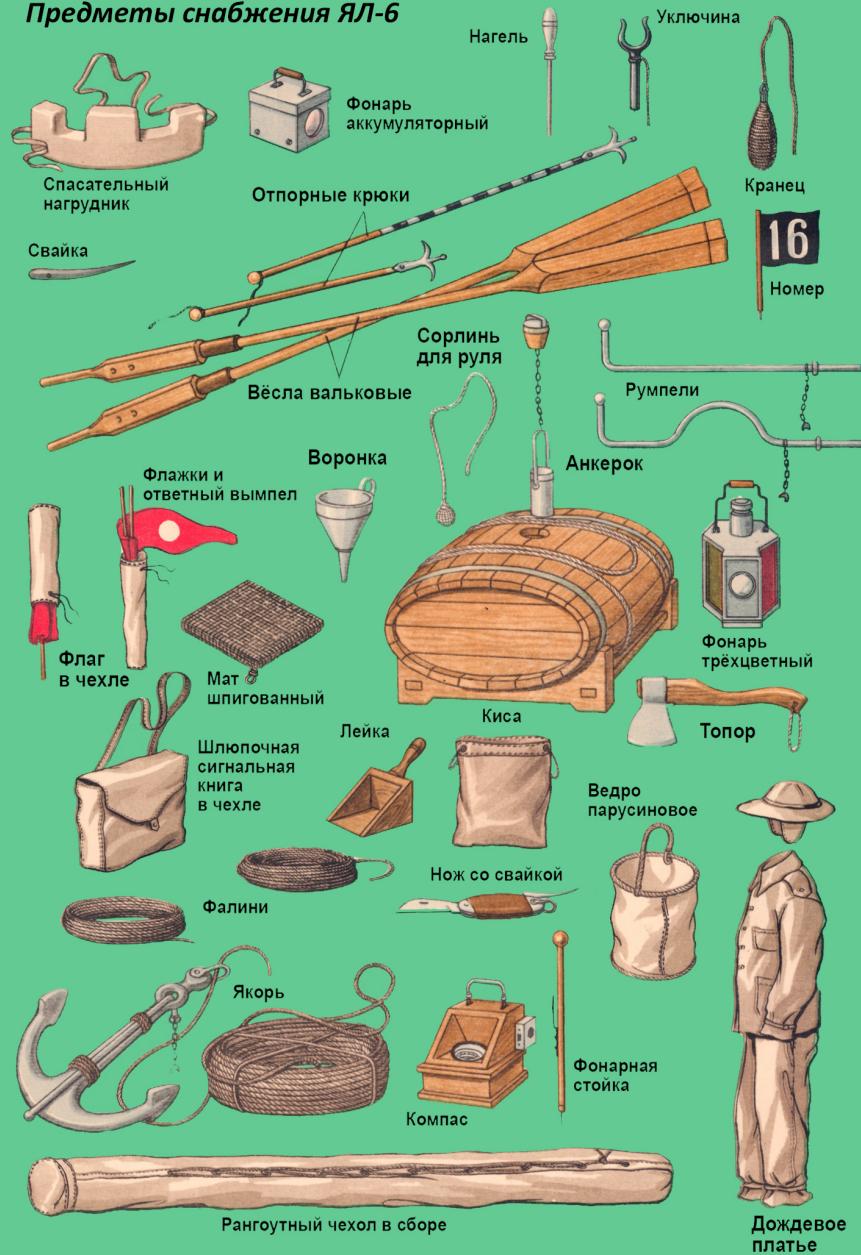
Румпель представляет собой рычаг, насаженный на голову руля. С его помощью производится перекладка (изменение положения) руля. На шлюпке два румпеля. При управлении шлюпкой на вёслах используется изогнутый румпель. При движении шлюпки под парусом, особенно в свежую погоду, управлять рулём при помощи изогнутого румпеля становится трудно, так как он имеет сравнительно малую длину. Поэтому для управления шлюпкой под парусом применяется более длинный прямой румпель. Румпели хранятся между заспинной и транцевой досками.

Нагель - металлический стержень с рукояткой. На шлюпке их два. Один служит для крепления намётки, другой - фала (троса, служащего для подъёма рейка с парусом). Нагели вставляются в отверстия мачтовой банки. Штерты нагелей прихватываются к пиллерсу банки.

Шлюпочный якорь служит для удержания шлюпки на месте. Якорь имеет две лапы, веретено, укладывающийся шток и скобу. Хранится в шлюпке в сложенном состоянии (шток якоря приложен к веретену и прихвачен двумя штертами) между мачтовой и носовой банками и принайтован (привязан) двумя штертами к кильсону. Вес якоря 20 килограммов.

Якорный канат. Пеньковый смолёный трос длиной 60 метров. Свёрнутый в бухту (то есть кругами) и связанный в четырёх местах штертами, якорный канат хранится под носовым решетчатым люком.

Предметы снабжения ЯЛ-6



Анкерок представляет собой дубовый бочонок ёмкостью 25 литров. На яле их два. В анкерках хранится пресная вода. К пробке каждого анкерка снизу прикреплён на цепочке ковшик. Анкерки устанавливаются на рыбинах на специальных подставках - анкер-блоках - и крепятся штертами к рыбинам.

Анкерки могут быть использованы и как спасательные средства. Для этого они должны быть обязательно остроплены. Делается это так: берут два линя (так называют всякий тонкий трос, выделанный, как правило, из особо хорошей пеньки толщиной в один дюйм, то есть 25 миллиметров) и втugую обтягивают ими анкерок по окружности. Затем срашивают (то есть соединяют без узла, сплетая концы отдельных волокон в целое) концы каждого линя. После этого оба линя скрепляют между двумя поперечными стропками (так называется тонкая снасть, сплетённая в виде кольца). За эти стропки могут держаться люди, находясь в воде.

Воронка служит для наполнения анкерков водой. Хранится под кормовым сиденьем.

Ведро парусиновое служит для удаления воды из шлюпки. Хранится под носовым решётчатым люком.

Деревянные лейки. На шлюпке их две. Служат для тех же целей, что и ведро. Хранятся под кормовым сиденьем.

Маты шпигованные. Шпигованными называют мохнатые тканые или плетёные маты, густо унизанные ворсой, то есть как бы нашпигованные ворсой. На шлюпке их два. Служат для вытирания ног. Один мат укладывается в носу на рыбине, другой - в корме на люке.

Топор применяется для ремонта рангоута, корпуса

и предметов снабжения шлюпки. Находится по носовым решётчатым люком и привязан штертом к подлегарсу.

Кранцы. На шлюпке их четыре (по два на каждый борт). При швартовке их вывешивают за борт, чтобы предохранить борта яла от повреждения.

Фалини. Это растительные тросы окружностью 50 миллиметров. На шлюпке их два: носовой (12 метров), который ввязывается в рым форштевня, и кормовой (8 метров) - ввязывается в рым ахтерштевня. Носовой фалинъ хранится на носовом решётчатом люке, кормовой - в свёрнутом виде на кормовом сиденье, либо между заспинной и транцевой досками.

Фонарная стойка с кронштейном служит для установки на носу шлюпки двухцветного фонаря. На носовом решётчатом люке имеется специальное гнездо, куда вставляется фонарная стойка, а под люком - стопс для пятки стойки. Хранится на банках с левого борта.



Фонари. На шлюпке два фонаря. Один с красным стеклом слева и зелёным справа. Он надевается двумя своими скобами на кронштейн фонарной стойки. Источником света служит керосиновая или масляная лампа. Второй фонарь белый - аккумуляторный. Оба фонаря служат для обеспечения безопасности плавания шлюпки с тёмное время суток. Любой корабль на ходу в тёмное время включает ходовые огни, показывающие, в каком направлении следует корабль. В частности, левый борт обозначается красным огнём, а правый - зелёным. То же самое и на шлюпке. Белый свет показывается с кормы. Фонари не хранятся на шлюпке постоянно, а берутся на борт, если поход предполагается в тёмное время суток. В этом случае они хранятся в ящике под загребной банкой.

Кормовой флаг привязывается к флагштоку. В



отверстие на клотике (так называется точёный деревянный кружок, надеваемый сверху на флагшток) пропускается фал флага, то есть шнур. Фал обтягивается и закрепляется на деревянной утке, которая расположена на флагштоке ниже флага. При движении шлюпки на вёслах флагшток с флагом вставляется в обойму на транце и в гнездо на кормовом сиденье. Когда шлюпка идёт под парусом, флаг, свёрнутый вокруг флагштока, хранится в чехле, который укладывается на вёсла с правого борта.

Гоночный номер представляет собой фанерную доску, выкрашенную в чёрный цвет. На чёрном фоне доски с обеих сторон белой краской нанесён номер шлюпки. Фанерная доска прикреплена к деревянному штоку. Во время соревнований при движении шлюпки на вёслах гоночный номер устанавливается на место фонарной стойки. Такой же номер есть на парусе.

Пробка с резьбой предназначена для закрывания отверстия в днище шлюпки. Цепочкой крепится к кильсону.

Ответный вымпел. Это трапецидальный красный флаг с белым кружком посредине на деревянном штоке. Вместе с двумя красными семафорными флагжками служит для сигнального производства. Порядок пользования ответным вымпелом и семафорными флагжками изложен в «Шлюпочной сигнальной книге».

Шлюпочная сигнальная книга используется при переговорах шлюпки с кораблями, постами наблюдения, для связи с другими шлюпками, а также является пособием по управлению шлюпкой в различных условиях. Книга хранится в парусиновом чехле с лямкой.

Киса́. Так называется плотный парусиновый мешок. В нём хранятся запасные части шлюпочного снабжения, ремонтно-починочной материал: уключина, нагель, воронка, шкоты, куски парусины, моток парусных ниток и парусная игла, мотки линя; такелажные инструменты - такелажный нож и свайка (так называют конический гвоздь с плоской головкой, используемый для различных такелажных работ). В кисе также находятся ответный вымпел и семафорные флагги. Киса хранится обычно под кормовым сиденьем.

Чехол на шлюпку. Изготавливается из парусины. Предохраняет шлюпку от воздействия осадков и солнца. При спуске шлюпки на воду чехол остаётся на корабле.

Чехол для парусного вооружения служит для защиты парусов и рейка от воздействия солнца, осадков и морской воды. Изготовлен из парусины и шнуруется при помощи петель. Хранится вместе с парусом на банках посредине шлюпки, а при постановке парусов - на кормовом решётчатом люке.

Компас шлюпочный служит для указания компасного курса и определения направления в море. Компас крепится при помощи кронштейна к заспинной доске. При пользовании компасом, чтобы исключить влияние железа на его работу, нужно ставить бронзовый румпель. Компас хранится под загребной банкой в ящике.

Комплекты дождевого платья - по числу команды шлюпки. В комплект входят куртка, брюки и головной убор. Дождевое платье подвешивается в свёрнутом виде под банки в тех местах, где сидят гребцы. Для этого снизу в банки ввёрнуты специальные обушки.

Спасательные пояса. Изготавливаются из двух слоёв парусины и пенопласта (или крошёной пробки). Вместо спасательных поясов шлюпка может быть укомплектована спасательными жилетами. Количество поясов (спасательных жилетов) должно соответствовать численности команды. Хранятся по бортам шлюпки под банками.

Морские карты (в пеналах), прокладочный инструмент, средства радиосвязи, продовольствие и другие необходимые предметы берутся на шлюпку в случае надобности.



*Ял-шестёрка Детской морской флотилии МДЦ «Артек»
и учебный парусный корабль «Херсонес»*

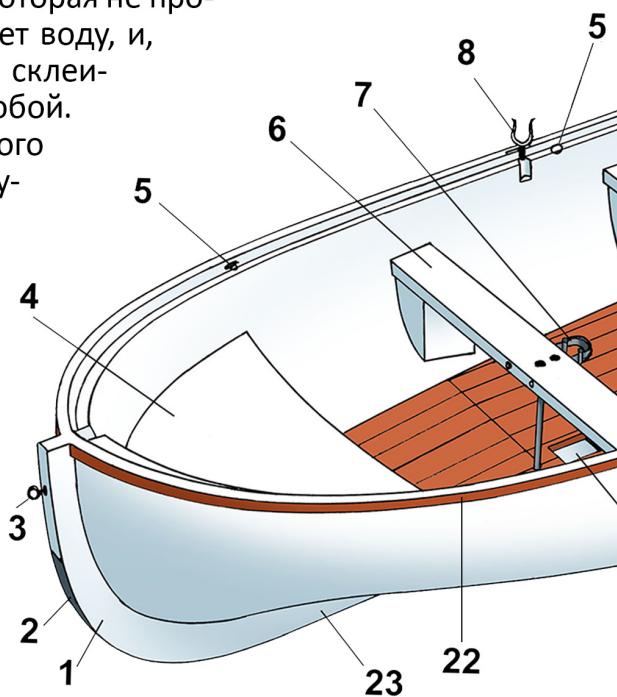
Устройство пластикового ял-б

В настоящее время на смену деревянным шлюпкам ЯЛ-б приходят стеклопластиковые ЯЛп-б. Внешне и по габаритам они очень похожи на своих предшественников, но существенно отличаются по конструкции.

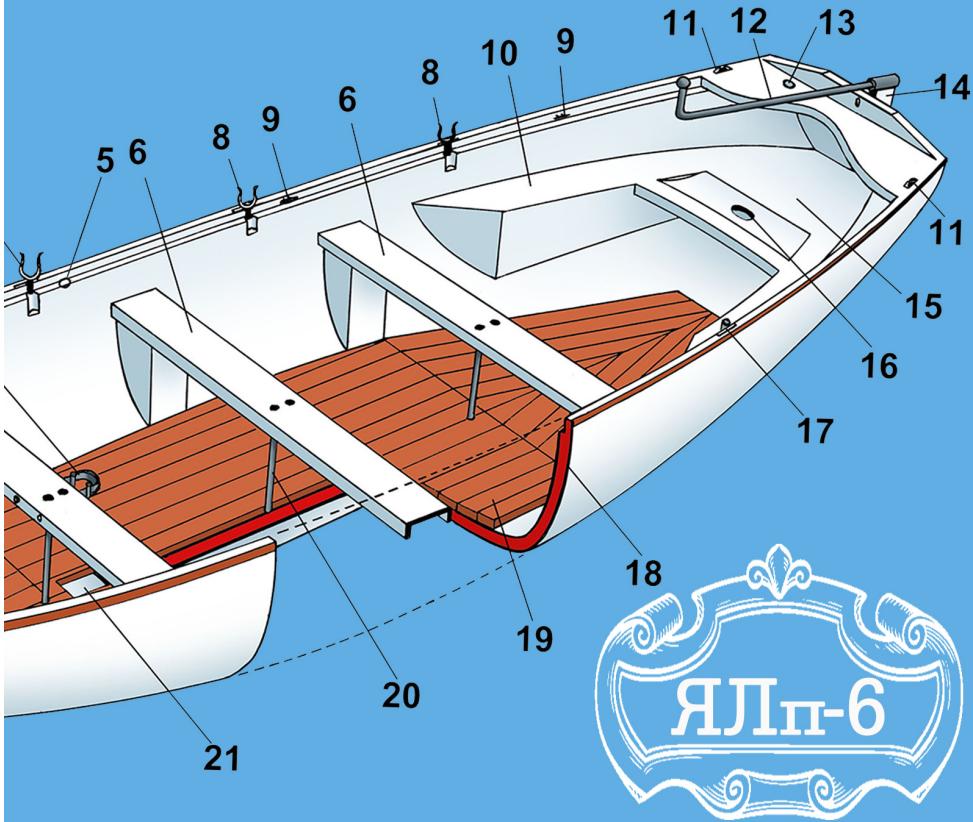
Пластиковый ял изготавливается по двухболочной (сэндвичной) технологии. Его корпус состоит из двух частей: наружной и внутренней. Каждая часть формуется из стеклопластика в своей матрице. Затем одна часть вкладывается в другую, образовавшееся пространство между ними заполняется специальной пеной, которая не пропускает и не впитывает воду, и, кроме того, надёжно склеивает части между собой.

Объём межкорпусного пространства - 1,5 кубометра, благодаря чему ял не тонет, даже будучи заполненным водой до краёв.

По основным элементам и снабжению пластиковый ял не отличается от деревянного.



1 – форштевень; **2** – металлическая подкильная полоса; **3** – носовой рым для фалинья; **4** – баковая банка; **5** – вант-путенсы; **6** – банки для гребцов; **7** – мачтовая намётка; **8** – уключины; **9** – утки для крепления концов; **10** – кормовое сиденье для запасных; **11** – разрезной фасонный обушок; **12** – румпель; **13** – гнездо для флагштока; **14** – головка руля; **15** – кормовое сиденье; **16** – отверстие для кормового цепного подъёма; **17** – подуключина; **18** – двойной борт с прослойкой из пенопласти; **19** – рыбина; **20** – пиллерс; **21** – вырез под степс для мачты; **22** – деревянный защитный буртик на планшире; **23** – киль.





Основные характеристики ЯЛп-6

Длина наибольшая, м: 6,11

Ширина наибольшая, м: 1,91

Высота борта в носу, м: 1,11

Высота борта в корме, м: 1,03

Осадка порожнем/в полном грузу), м: 0,31/0,50

Толщина борта, мм: 14

Снаряжённая масса судна (без мотора), кг: 650

Грузоподъёмность, кг: 1330

Водоизмещение полное, кг: 1780

Пассажировместимость, чел.: 12

Как вести себя в шлюпке

Что делают гребцы после посадки в шлюпку:

1. Проверяют подгонку упоров, укомплектованность шлюпки и очищают штерты уключин.
2. Загребные подвешивают руль, становясь коленями на кормовое сиденье.
3. Правый загребной и левый баковый переносят опорные крюки с бортов на рангоут.
4. Баковые и загребные укладывают фалини в бухту.
5. Старшина шлюпки вставляет изогнутый румпель, ставит флаг, проверяет наличие предметов снабжения, подает команду «Смирно!» и отдаёт честь.
6. Гребцы по команде «Смирно!» сидят на своих местах: корпус прямой, ноги согнуты в коленях, руки на коленях.

Правила поведения гребцов в шлюпке:

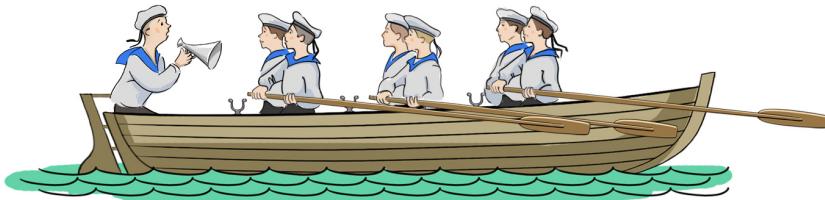
- В шлюпке не болтай без дела, действуй быстро и умело.
- Рук на планширь не клади, и по банкам не ходи.
- Ноги вытереть старайся, а тепло - так разувайся.
- Без команды не вставай, точно форму соблюдай.
- За бортами осмотрись и с концами разберись.
- Ни с кем не перекликайся и со шлюпки не купайся.

Почему нельзя держать руки на планшире? - Чтобы не получить травму при подходе к причалу или к другой шлюпке.

Почему нельзя ходить по банкам? - Чтобы не травмировать себя, товарищей, не раскачивать шлюпку.

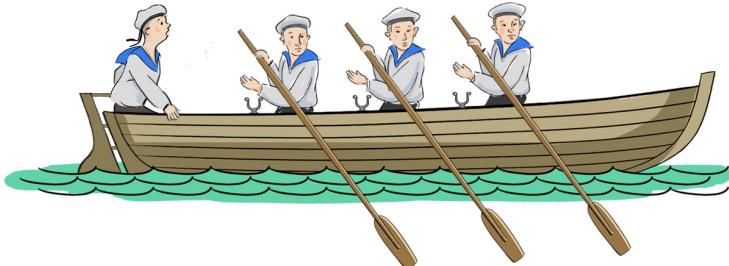
Основные приёмы гребли

Команда «Вёсла разобрать»

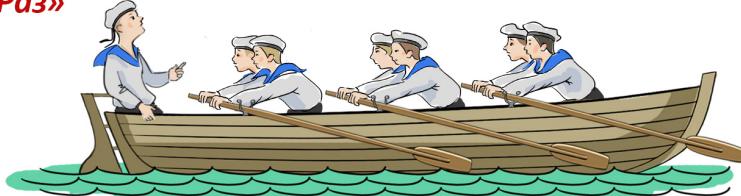


На шлюпке с распашными вёслами каждый гребец готовит весло для впереди сидящего (гребцы правого борта готовят вёсла на левом борту, и наоборот), вставляя его в уключину лопастью по направлению к корме шлюпки. На шлюпках с вальковыми вёслами все гребцы берут свои вёсла; гребцы правого борта - правой рукой за рукоять, а левой под валёк; гребцы левого борта - левой рукой за рукоять, в правой - под валёк; вёсла кладут лопастями на планширь за вторую уключину, развернув лопасти слегка на нос. На катерах баковые переносят вёсла через голову и кладут на рангоут лопастями к корме. Остальные гребцы кладут вёсла за третью уключину, считая свою первой.

Команда «Вёсла на воду» (выполняется в два приёма)

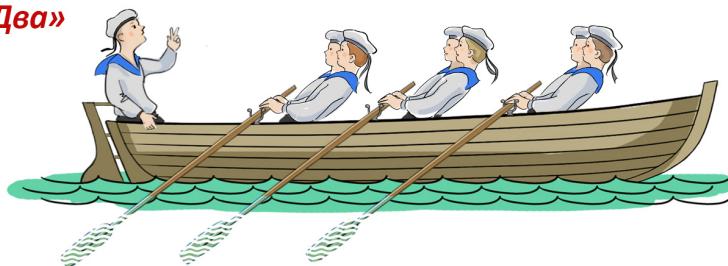


«Раз»



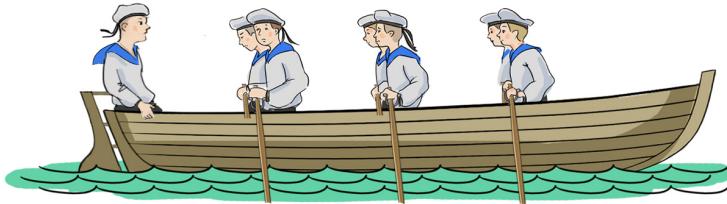
По команде «Раз» (кратко) гребцы быстро заносят лопасти вёсел в сторону носа шлюпки, неся их горизонтально и разворачивая под острым углом к воде, в последний момент заноса головы гребцов должны быть обращены к лопастям, ноги согнуты в коленях, лопасти выровнены.

«Два»



По команде «Два-а-а» (протяжно) гребцы сразу опускают лопасти в воду на половину или на две трети и, отклоняясь всем корпусом назад, сильно проводят их в воде на вытянутых руках так, чтобы после выхода из воды лопасти были горизонтальны. После приёма «Два» выдержка не делается.

Команда «Табань оба»



Команда подаётся, когда шлюпке нужно дать задний ход. Гребцы одновременно заносят лопасти вёсел на корму, опускают лопасти в воду и начинают гребсти в обратную сторону, давая шлюпке задний ход.

Командные слова при управлении шлюпкой на вёслах

1. «**ЭКИПАЖ, К ШЛЮПКЕ**» - экипаж выстраивается перед шлюпкой.
2. «**ЭКИПАЖ, В ШЛЮПКУ**» - экипаж занимает свои места в шлюпке.

Порядок рассадки

А) Шлюпка пришвартована правым (левым) бортом: 1 – правый (левый) баковый; 2 – правый (левый) загребной; 3 – левый (правый) средний, затем сигнальщики и запасные; 4 – левый (правый) загребной; 5 – левый (правый) баковый; 6 – правый (левый) средний; последним заходит рулевой.

Б) Шлюпка пришвартована кормой. Тогда экипаж садится в шлюпку с носа последовательным заполнением или в шахматном порядке. Последним заходит рулевой.

3. «**ОДЕРЖАТЬСЯ**».
4. «**ПРОТЯНУТЬСЯ**» - придать шлюпке движение относительно причала в указанном направлении (в сторону носа или в сторону кормы)
5. «**УКЛЮЧИНЫ ВСТАВИТЬ**».
6. «**ВЁСЛА РАЗОБРАТЬ**». Первые – загребные; вторые – средние; третьи – баковые.
7. «**СУШИ ВЁСЛА**» - промежуточная команда, лопасти параллельно воде.
8. «**ВЁСЛА**» - приготовиться к гребку.
9. «**НА ВОДУ**» - начать гребок.

12. «ВЁСЛА ПО БОРТУ» - вёсла переводятся лопастью к корме.
13. «ВЁСЛА НА ВАЛЁК» - приветствие. Гребцы поднимают вёсла лопастями вверх, ставят их на дно шлюпки, разворачивают лопастями вдоль диаметральной плоскости и выравнивают.
14. «ВЁСЛА ПОД РАНГОУТ» - парусить на вёслах.
15. «ВЁСЛА НА УКОЛ» - работа веслом как шестом.
16. «БЕРЕЧЬ ВЁСЛА».
17. «ЛЕГЧЕ ГРЕСТЬ», «НАВАЛИСЬ» - изменение темпа гребли.
18. «ВЁСЛА ЗА БОРТ» - подается при высадке десанта на берег. Весла вынимаются из уключин и опускаются в воду в направлении кормы, чтобы не мешать десанту спрыгивать в воду.
19. «ШАБАШ» - конец работы. Вёсла укладываются в шлюпку лопастью к носу. Порядок укладки вёсел - обратный порядку разбора.



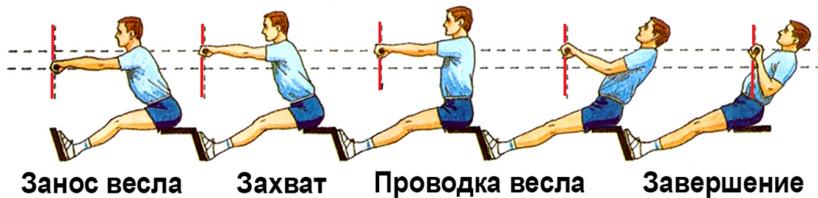
В самом синем море.
Шлюпка Ялп-6 Детской морской флотилии
Международного детского центра «Артек»

Техника гребли

Это заблуждение, что при гребле вёслами работают только руки. Нет! Гребец работает всем корпусом, мускулы его спины напрягаются не меньше, чем мышцы рук. Настоящий матрос знает, что скорость шлюпке придаёт усилие, собранное в конце гребка. Оттого-то в этот краткий рывок вкладывается вся энергия – мускулов, нервов и духа.

Перед греблей по команде «Вёсла» гребцы должны принять исходное положение: сесть на банке прямо, заняв три четверти её ширины, чуть согнутые ноги должны упираться в упорки, кисти согнутых в локтях рук должны находиться на весле (одна на рукояти, другая на вальке) на ширине груди, ладонями вниз.

Правильная посадка гребцов облегчает освоение техники гребли и даёт возможность наиболее полно использовать их физическую силу. Гребок можно разделить на четыре фазы: занос лопасти весла, ввод лопасти в воду, проводка лопасти в воде и вынос лопасти из воды. При обучении первая фаза выполняется на счёт «раз», вторая и третья – на счёт «два» и четвёртая – на счёт «три».



а) Занос лопасти весла к носу шлюпки. Лопасть весла движется по воздуху на высоте планширя, развернутая параллельно поверхности воды, чтобы уменьшить сопротивление воздуха и не задеть за воду. Корпус гребца наклоняется вперёд, колени сгибаются, руки выпрямляются, голова поднимается и поворачивается в сторону лопасти.

В конце заноса движением кистей рук от себя весло разворачивают так, чтобы передняя кромка лопасти, пройдя через верхнее положение, оказалась наклонённой от вертикальной плоскости в сторону кормы на угол 10—15°.

б) Ввод лопасти в воду. Лопасть вводится в воду быстро и энергично, но без удара. Наклон верхней кромки к корме на угол 10—15° помогает удержать лопасть на необходимой глубине. Если лопасть вводить в воду вертикально или с разворотом верхней кромки к носу, то она может чрезмерно углубиться, вывернуться в воде в горизонтальное положение и, проскользнув под лопасти других вёсел, сбить темп гребли.

Вялое, неэнергичное погружение лопасти не даёт толчка шлюпке и даже может вызвать её торможение, если скорость проводки весла окажется меньше скорости шлюпки.



Большое значение имеет глубина погружения лопасти в воду. На первый взгляд кажется, что наиболее эффективно весло работает, когда вся лопасть находится в воде. Однако это не так. Лопасть делается несколько длиннее с расчётом на волнение моря, когда управлять положением весла становится труднее. На спокойной воде лопасть нужно погружать в воду на 1/2—2/3 её длины. При полном погружении гребец вынужден прилагать большее усилие на проводку, в результате чего быстрее устает. При меньшем погружении уменьшается рабочая площадь лопасти, и весло будет работать неэффективно.

Практически глубина погружения лопасти зависит от выучки гребца и от условий плавания (ветра, волны). Тренированный гребец погружает лопасть больше, чем новичок. При движении по ветру лопасть погружается меньше, чем против ветра.

в) Проводка лопасти в воде. Во время проводки шлюпке даётся поступательное движение вперёд. Поэтому проводка является главной фазой гребка и должна выполняться от начала и до конца с максимальным усилием.

Начиная проводку, гребец должен сильно упереться ногами в упорку и тянуть весло всем корпусом на прямых руках. Лопасть при проводке должна находиться в вертикальном положении. Рукоять весла надо вести на одном уровне, не теряя чувства опоры весла о воду. При этом условии лопасть сохраняет постоянное заглубление.

Основная работа при проводке выполняется мышцами ног и спины. Выпрямленные руки лишь передают на весло усилие, развиваемое за счёт движения корпуса. Мышцы рук включаются в работу, когда корпус, пройдя вертикальное положение, отклонится

назад. В этот момент руки сгибаются и с силой подтягивают рукоять весла к туловищу.

Рукоять весла при проводке обхватывается четырьмя пальцами сверху и одним (большим) снизу. Захват рукояти ладонью совершенно недопустим, так как при проводке весла кожа ладони собирается в складки и легко стирается.

Проводка должна быть достаточно длинной и выполняться одновременно всеми гребцами, что придаёт шлюпке равномерное движение и обеспечивает лучшие результаты при переходах на большие расстояния.

При коротких гребках шлюпка движется неравномерно, рывками, и гребцы быстро устают. Частые гребки (четыре-пять гребков) с небольшим заносом весла применяются на стартах в шлюпочных соревнованиях для придания шлюпке необходимой начальной скорости.

Однако делать чрезмерно большой занос лопастей и очень длинную проводку не следует, так как в этом случае большая часть усилий гребца затрачивается вхолостую. Поэтому угол лопасти весла к окончанию проводки должен быть в пределах 45—50°.

Большое значение имеет одновременность начала и конца проводки гребцами обоих бортов. При неодновременных гребках шлюпка раскачивается и рыскает, что затрудняет работу гребцов, понижает управляемость и скорость шлюпки. Одновременность гребли достигается:

- равнением гребцов по загребным;
- равнением левого загребного — по правому;
- выполнением команд (подсчёта) старшины шлюпки;
- слаженостью действий гребцов.

г) Вынос лопасти из воды. Для выноса лопасти из воды в конце проводки нужно закончить движение туловища назад, с силой подтянуть весло к туловищу и резким движением рук вниз вынести лопасть из воды. Затем весло разворачивается на себя, и лопасть оказывается в горизонтальном положении верхней кромкой к носу. Начинать разворот лопасти в воде не следует ввиду её возможного произвольного заглубления.

Все фазы гребка должны следовать одна за другой непрерывно, составляя полный замкнутый цикл.

При гребле важное значение имеет правильное дыхание. Занося весло, нужно делать глубокий вдох носом, во время проводки — медленный выдох ртом.

Темп гребли задаётся в зависимости от технической и физической подготовки гребцов. Для шестивёсель-

*Последний рывок на финише.
Состязания по морскому многоборью
в МДЦ «Артек», 2017 г.*





ного яла нормальный темп гребли 26—30 гребков в минуту.

Гребля при ветре и волнении имеет свои особенности. При движении по ветру проводка весла должна быть очень сильной и резкой, а занос медленным и плавным без разворота лопасти. При движении против ветра и волны шлюпка теряет ход сразу после гребка, поэтому вёсла заносят быстрее, а проводят медленнее.



Имена артековских шлюпок

Имена шлюпок ЯЛ-6 Детской морской флотилии «Международного детского центра «Артек» отнюдь не случайны. Каждое из них олицетворяет одну из славных страниц летописи Российского флота.



«Память Азова»

В Наваринском сражении, произошедшем 20 октября 1827 года, сошлись объединённая эскадра европейских держав - России, Англии и Франции с одной стороны и турецко-египетский флот - с другой. Турки и их союзники потерпели сокрушительное поражение. А главную тяжесть боя вынес русский 74-пушечный корабль «Азов», которым командовал капитан 1-го ранга М.П.Лазарев, в прошлом один из первооткрывателей Антарктиды, а в будущем знаменитый адмирал. «Азов», находясь в самой гуще сражения, получил 153 пробоины, но уничтожил 5 вражеских судов. За проявленный героизм «Азову» впервые в русском флоте присвоили самую почётную награду – кормовой Георгиевский флаг. Позже этот флаг передали крейсеру «Память Азова».



Кормовой Георгиевский флаг

Линейный корабль «Азов»



«Память Меркурия»

Бриг «Меркурий» - второй после «Азова» военный парусник, удостоенный Георгиевского флага. Награду этот 18-пушечный бриг получил за беспримерный бой с двумя турецкими линейными кораблями, из которого он вышел победителем.

В этом бою, произошедшем 26 мая 1829 года, «Меркурием» командовал капитан-лейтенант А.И.Казарский. На памятнике герою в Севастополе, сохранившемся до наших дней, нанесена лаконичная надпись: «Казарскому. Потомству в пример».



Бой брига «Меркурий». Худ. И.К.Айвазовский

«Память Варяга»

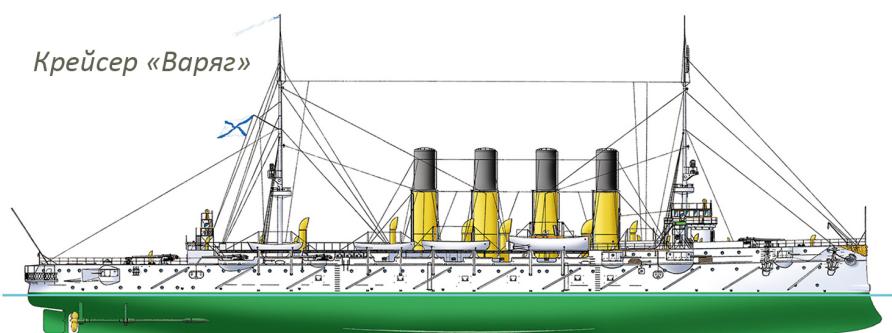
Когда крейсер «Варяг» 9 февраля 1904 года выходил с рейда корейского порта Чемульпо навстречу японской эскадре, экипажи стоявших на якоре иностранных кораблей выстроились на палубе в почётном строю.

«Мы салютовали этим героям, идущим так гордо на верную смерть», - восхищался отважной русских моряков командир французского крейсера.



Крейсер «Варяг» в бою. Худ. П.Мальцев

В неравном бою с многократно превосходящим противником «Варяг» не спустил флага, а, получив серьёзные повреждения, был затоплен своим экипажем. С тех пор в Российском флоте имя «Варяг» стало символом бесстрашия и героизма.



«Христофор Сакен»

Свой подвиг капитан 2-го ранга Христофор фон Остен-Сакен совершил 31 мая 1788 года. Его дубель-шлюпка №2 (40-вёсельное парусно-гребное судно наподобие канонерской лодки, вооружённое 7-ю пушками) была настигнута в устье Буга 13-ю турецкими галерами и вступила в неравный бой. Русским морякам удалось повредить три вражеские галеры, но огромное численное преимущество позволило туркам окружить дубель-шлюпку и ринуться на абордаж. Предвидя неизбежный захват судна, Христофор Сакен спрыгнул в пороховой погреб с горящим фитилём в руках, и... Мощный взрыв разнёс в щепки и русскую дубель-шлюпку, и окружавшие её турецкие галеры. Капитан Сакен со всей наглядностью продемонстрировал презрение к смерти и верность девизу русских моряков: «Погибаю, но не сдаюсь!»



«Фёдор Ушаков»

Выдающийся флото-водец, один из создателей Черноморского флота, единственный из русских адмиралов, причисленный к лику святых. С именем Ф.Ф.Ушакова связаны блестательные победы нашего флота в сражениях у Фидониси, Тендры, Калиакрии, Корфу. Кроме того, Ушаков остался в памяти потомков как заботливый командир, требовательный, но справедливый начальник, искусный политик и дипломат. В последние годы он жил очень скромно, занимался благотворительностью. Похоронен в Санаксарском монастыре. В 2004 году Архиерейский собор Русской православной церкви признал адмирала к лику святых как Праведного воина Феодора (Ушакова) Санаксарского.



Ф.Ф.Ушаков



Орден Ушакова – флотская награда, учреждённая в 1944 г.

«Александр Маринеско»

Командира балтийской подводной лодки С-13 капитана 3-го ранга А.И.Маринеско заслуженно называют подводником №1 нашего флота. На его счету – два потопленных фашистских транспорта общим тоннажем 40 144 тонны. Погибли тысячи гитлеровцев, в том числе кадеты-подводники, эсесовцы и военнослужащие. В феврале 1945 года Маринеско был представлен к званию Героя Советского Союза, однако это представление отклонили. Из-за своенравного и неуважчивого характера «подводник №1» ушёл с флота. Заслуженное звание Героя ему было присвоено только в 1990 году, через 27 лет после его кончины.



А.И.Маринеско



*С-13 торпедирует немецкий транспорт
«Вильгельм Густлофф». Художник А.Лубянов*

АудиоАзбукаЗТ

«Не тронь меня!».....

Такое озорное название носили несколько кораблей нашего флота. Последним обладателем этого имени была плавучая зенитная батарея, отличившаяся при обороне Севастополя в 1941-1942 годах. Основой для её создания послужил экспериментальный отсек для испытания противоторпедной защиты строящихся линкоров типа «Советский Союз». С началом Великой Отечественной войны на палубе этого отсека установили 9 артиллерийских орудий разного калибра и несколько пулемётов. Зенитная батарея, получившая неофициальное название «Не тронь меня!», находилась в Казачьей бухте и прикрывала огнём Херсонесский аэродром. За время обороны Севастополя она сбила 22 вражеских самолёта.



Батарея «Не тронь меня!». Художник А.Лубянов

Имена шлюпок ВДЦ «Океан»

Традиция присваивать шлюпкам ЯЛ-6 имена выдающихся людей, преумноживших славу России и Российского флота, существует и в ВДЦ «Океан». Прежде всего, эти имена связаны с историей Дальнего Востока.



«Н.Н. Муравьёв-Амурский».....

Граф Николай Николаевич Муравьёв-Амурский (1809 - 1881) — выдающийся российский государственный деятель, основатель Хабаровска и Владивостока, генерал-губернатор Восточной Сибири. Благодаря его деятельности, России в 1858 году мирным путём были возвращены территории в бассейне Амура, переданные Китаю в конце XVII века.

По инициативе Муравьёва-Амурского на Дальнем



*Памятник Муравьёву-Амурскому
в Хабаровске*



Востоке появились русские поселения, а для их защиты было создано Амурское казачье войско. А береговые батареи, построенные в Петропавловске-Камчатском, позволили в 1854 году отразить нападение англо-французской эскадры, пытавшейся захватить Камчатку в ходе Крымской войны.

«Г.И. Невельской».....

Геннадий Иванович Невельской (1813-1876) — русский адмирал, исследователь Дальнего Востока. В ходе экспедиции на транспорте «Байкал» в 1849 году доказал, что в устье реки Амур можно войти из океана, и что Сахалин — остров, а не полуостров, как считалось ранее.

В 1850 году Невельской основал в устье Амура Николаевский пост (ныне Николаевск-на-Амуре), подняв там российский флаг и объявив о суверените-те России над этими землями. В дипломатических кругах Санкт-Петербурге посчитали действия Невельского самоу-правством, ему грозило раз-жалование в матросы. Но император Николай I назвал поступок Невель-ского «молодецким, благородным и патриотическим», наградил его орденом Св. Владимира 4-й степени и написал знаменитую резолю-цию: «Где раз поднят русский флаг, там он спускаться не должен».



«С.О. Макаров».....

Степан Осипович Макаров (1848-1904) — выдающийся военно-морской деятель, вице-адмирал, океанограф, полярный исследователь, автор многочисленных изобретений в области кораблестроения и морской артиллерии. Во время Русско-турецкой войны 1877-1978 годов под его руководством впервые в мире было успешно применено торпедное оружие.

В 1886-1889 годах Макаров совершил кругосветное плавание, командуя корветом «Витязь». Позже по проекту С.О. Макарова был построен самый мощный в мире ледокол «Ермак», на котором он дважды ходил среди льдов к берегам Новой Земли и Земли Франца-Иосифа.

После начала Русско-японской войны вице-адмирал Макаров был назначен командующим флотом на Тихом океане. Но в этой должности он пробыл лишь чуть больше месяца. 31 марта 1904 года флагманский броненосец «Петропавловск», выйдя из Порт-Артура, подорвался на минах, поставленных накануне японскими кораблями. В считанные минуты корабль затонул. Вместе с ним погиб и С.О. Макаров.



«П.С. Нахимов».....

Павел Степанович Нахимов (1802-1855) — русский адмирал, флотоводец, вписавший не одну яркую страницу в летопись отечественного флота. В 1827 году, будучи в чине лейтенанта, Нахимов отличился в Наваринском сражении. Он командовал батареей на 74-пушечном корабле «Азов», командиром которого был М.П. Лазарев.

Во время Крымской войны П.С. Нахимов командовал русской эскадрой в Синопском сражении, завершившемся полным разгромом турецкого флота. Синоп стал одной из самых знаменитых побед в нашей военно-морской истории.

В дальнейшем адмирал Нахимов энергично руководил обороной осаждённого Севастополя. 28 июня (10 июля) 1855 года он был смертельно ранен пулём в голову на Малаховом кургане. Похоронен во Владимирском соборе в Севастополе.



Адмирал П.С. Нахимов



Эскадра адмирала Нахимова в Синопском бою.
Художник И.К. Айвазовский



Постройка и спуск ботика

Тематическая образовательная программа Молодежной Морской Лиги «Школа юных корабелов» в МДЦ «Артек».



Корпус ботика
«Святой Николай»
на верфи «Варяг»
в г. Петрозаводске



Недостроенный
ботик прибыл на
Судостроительную
верфь «Артека»

Юный корабел
Иван Четвёркин
– наставник по
установке заглушек



Юнга Андрей Сущев
осваивает профессию
кораблестроителя



Юнга Артём
Желудкин уверенно
работает отвёрткой



Ботик напутствует его крёстная Мама – руководитель управления МДЦ «Артек» Татьяна Макарова



Реплику «Дедушки Русского флота» приветствуют юные барабанщики-нахимовцы



Впервые под парусами. Ботик «Святой Николай» в порту «Артека»





У ботика юнга Саша
Симолкин (Парусный
клуб «Паллада»,
г.Козьмодемьянск,
Марий Эл)



Группа строителей и
первого экипажа ре-
плики ботика Петра I



Подружись с ветром!

Глава 4

Человечество многим обязано парусу. Без него не было бы великих географических открытий, расцвета торговли, быстрого расширения межгосударственных связей и познаний о мире... Неизвестно, кто и когда поставил на судно парус. Зато известно, что это гениальное изобретение совершенствовалось на протяжении многих столетий, пройдя путь от примитивного полотнища до сложнейшего механизма, требующего согласованных действий десятков людей.

Но парус – это лишь инструмент, а силой, приводящей его в действие, является ветер. Неслучайно в древности на Руси вместо слова «парус» использовался другой термин - «ветрило». «Без руля и без ветрил» - эта строка из поэмы Лермонтова «Демон» стала крылатой фразой, означающей: без ясной цели, по течению, наугад.

А чтобы приручить ветер, заставить его работать на себя, нужно знать его характер, капризы и повадки. Ведь ветер может быть другом мореплавателя, а может стать и смертельным врагом. Поэтому на протяжении многих веков морякам необходимо было знать основы метеорологии – ведь от этого подчас зависела их судьба.



Основы метеорологии

Плавание под парусом всегда напрямую зависело от погодных условий. При этом бытует мнение, будто погода на море непредсказуема. Но это не совсем так. Конечно, предугадать её со стопроцентной точностью не всегда удаётся даже в наше время, несмотря на новейшие метеорологические технологии. Тем не менее, определённые приметы, закономерности, признаки надвигающегося шторма или штиля были хорошо известны морякам с давних времён.

Например, есть постоянные погодные изменения, которые называют суточными. Солнце в большей степени нагревает землю и в меньшей – воду, так как значительная часть солнечных лучей отражается от её поверхности. Поднимающееся с поверхности земли тепло нагревает воздух, и образуются конвекционные потоки – восходящие и нисходящие течения, вызванные подъёмом тёплого воздуха и его последующим охлаждением. Температура воздуха обычно падает с ростом высоты. Чем выше, тем сильнее ветер, поскольку уменьшаются силы трения о поверхность земли.

За счёт разницы температур между морем и сушей образуется лёгкий, но довольно стабильный ветер, именуемый бризом. Днём он постоянно дует на сушу со стороны моря, а ночью меняет направление на противоположное.

Усиление ветра в дневное время объясняется тем, что под воздействием нисходящих течений

холодные потоки воздуха опускаются из верхних слоев атмосферы. Во второй половине дня температура поверхности земли понижается, конвекционные течения замедляются и ветер ослабевает. Ночью он может упасть до штиля. Когда это случается, могут появляться полосы тумана.

Возникновение лёгких ночных ветров объясняется тем, что холодный воздух вблизи поверхности земли вытесняет более тёплый воздух вверх. Это явление, прямо противоположное нормальному, называется инверсией. Инверсионный слой не позволяет слиться ветрам верхнего и нижнего слоёв, и, следовательно, ветер нижнего слоя, сталкиваясь с препятствиями, теряет скорость. Самый тихий ветер бывает на закате. До полного восхода солнца земля будет остывать, но затем возникнут конвекционные потоки, и дневной цикл повторится.



С давних пор моряки умели предсказывать изменения погоды по ветру и состоянию поверхности моря. Вот несколько характерных примет.

- Высокие перистые и слоистые облака не несут быстрых изменений погоды.

- Кучевые облака имеют разнообразную форму. В ясный день они похожи на вату: под такими облаками ветер всегда немного свежеет, не меняя своего направления. Кучевые облака предвещают хорошую погоду.

- Более низкие тёмно-серые облака, типа кучевых, являются дождовыми. Они нередко несут перемену ветра и дождь. Низкая быстродвижущаяся туча с резко очерченным контуром предвещает приближение шквала.

- Если небо утром ясно, а после 10-11 часов появляются отдельные закруглённые кучевые облака, увеличивающиеся после полудня, то весьма вероятен штиль. Облака, сгущающиеся к вечеру, предвещают перемену и ухудшение погоды.

- Если после восхода солнца поднимается ветер, то обычно он усиливается после полудня и стихает к вечеру. Не ослабевающий к вечеру и поворачивающий по солнцу ветер может говорить о приближении циклона.





Вот ещё перечень признаков ухудшения погоды – приближения циклона через 6-12 часов:

- Появляются быстро движущиеся от горизонта к зениту перистые когтевидные облака, которые постепенно сменяются перисто-слоистыми, переходящими в более плотный слой.

- Повышенная видимость, увеличение рефракции – появление предметов из-за горизонта.

- Сильное мерцание звёзд ночью.

- Утренняя заря ярко-красной окраски.

- Ночью и утром нет росы.

- Движение облаков нижнего и верхнего ярусов в разных направлениях.

Признаки приближения холодного фронта, грозы или шторма за 1-2 часа до его начала:

- Резкое падение атмосферного давления.

- Появление перисто-кучевых облаков.

- Появление плотных разорванных перистых облаков.

- Появление высококучевых, башеннообразных и чечевицеобразных облаков.

- Неустойчивость ветра.

- Появление сильных помех в радиоприёме.

Морской и береговой бриз

На побережье ветер днём дует с моря на берег, а ночью — с берега на море. Днём суши нагревается быстрее, чем вода; тёплый воздух поднимается вверх, а прохладный морской устремляется на его место — дует морской бриз. Ночью картина меняется, так как суши охлаждается быстрее (нижний рисунок). Теперь ветер (его называют береговым бризом) дует с суши на море. Бризы — это наглядный пример того, что происходит на берегах океанов в целом.



Адмирал Френсис Бофорт



12-балльная шкала оценки силы ветра используется Всемирной метеорологической организацией с 1874 года. Названа она по имени английского адмирала Френсиса Бофорта, предложившего её ещё в 1806 году.

Штиль (0 баллов). Ветер 0—0,2 м/с, зеркально гладкое море.

Слабый ветер (1 балл) 3,4—5,4 м/с, волны до 0,9 м, появляются ба-рашки.

Умеренный ветер (2 балла).

5,5—7,9 м/с, волны до 1,5 м, видны ба-рашки.

Тихий ветер (3 балла). 0,3—1,5 м/с, волны до 0,1 м.

Лёгкий ветер (4 балла). 1,6—3,3 м/с, волны до 0,3 м.

Свежий ветер (5 баллов). 8,0—10,7 м/с, волны до 2,5 м, ба-рашки по-всюду.

Сильный ветер (6 баллов).

10,8—13,8 м/с, волны до 4 м, пени-стые гребни.

Крепкий ветер (7 баллов).

13,9—17,1 м/с, волны до 5,5 м, гребни волн срываются.

Очень крепкий ветер (8 баллов).

17,2—20,7 м/с, волны до 7,5 м (в среднем 5,5 м).

Шторм (9 баллов). Ветер

20,8—24,4 м/с, волны до 10 м (в среднем 7 м).

Сильный шторм (10 баллов).

Ветер 24,5—28,4 м/с, волны до 12,5 м (в среднем 9 м).

Жестокий шторм (11 баллов).

Ветер 28,5—32,6 м/с, волны до 16 м (в среднем 11,5 м).

Ураган (12 баллов). Ветер 33 м/с и более, исключительно плохаяви-димость.



Старые морские приметы-подсёнки

Если небо красно с вечера,
Моряку бояться нечего.
Если ж красно поутру,
Моряку не по нутру.



Коль резок контур облаков,
Со штормом к встрече будь готов.
Когда ж их контуры мягки,
Тогда все штормы далеки.



Дождик раньше, ветер вслед,-
Жди от шквала всяких бед.
После ветра дождь придёт,
Значит, скоро шквал пройдёт.



Если тучи громоздятся
В виде башни или скал -
Скоро ливнем разразится,
Налетит жестокий шквал.

Если солнце село в воду,
Жди хорошую погоду,
Если солнце село в тучу
Берегись – получишь бучу.



Ходят чайки по песку,
Морякам сулят тоску.
И пока не влезут в воду,
Штормовую жди погоду.



Барашки по небу бегут,
Иль небо мётлами метут,
Когда рангоут твой высок,
Оставь лишь марсели да фок.



Сгрудились тучи и быстро летят –
Скоро все снасти твои затрещат.
Если же тучи начнут разрываться,
Ставь брамселя: их не стоит бояться.



Радуга утром – дело плохое.
Радуга вечером – дело иное.

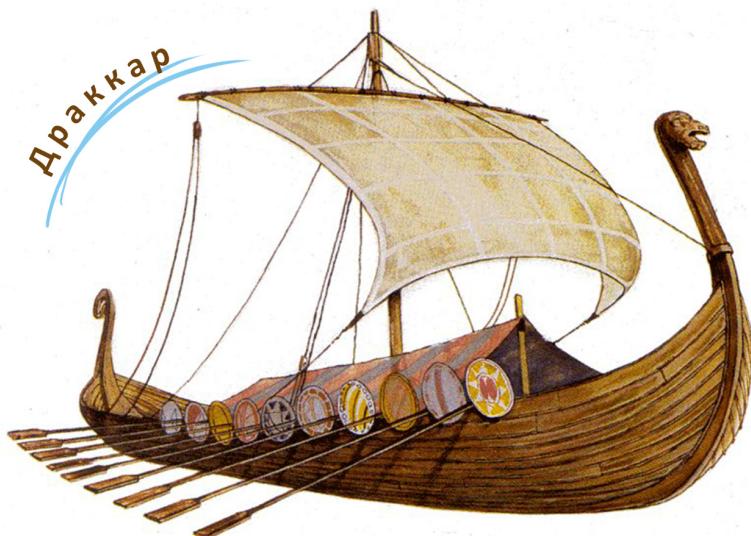


Закипела в море пена -
Будет ветру перемена.

Ветер в упряжке

Согласно историческим данным, первое документально зафиксированное использование парусов в целях мореплавания относится к IV тысячелетию до н.э. Именно тогда в древнем Египте появилось первое парусное судно: барки, использовавшиеся для передвижения по Нилу и прибрежным районам, впервые были оснащены парусами из циновок. Изначально парус играл роль вспомогательного двигателя при попутных направлениях ветра. Но со временем парусное вооружение стало главным, практически полностью вытеснив вёсла. Постепенно паруса и рангоут усложнялись и становились всё разнообразнее.

Первыми, кто овладел искусством хождения под углом к ветру, были викинги.

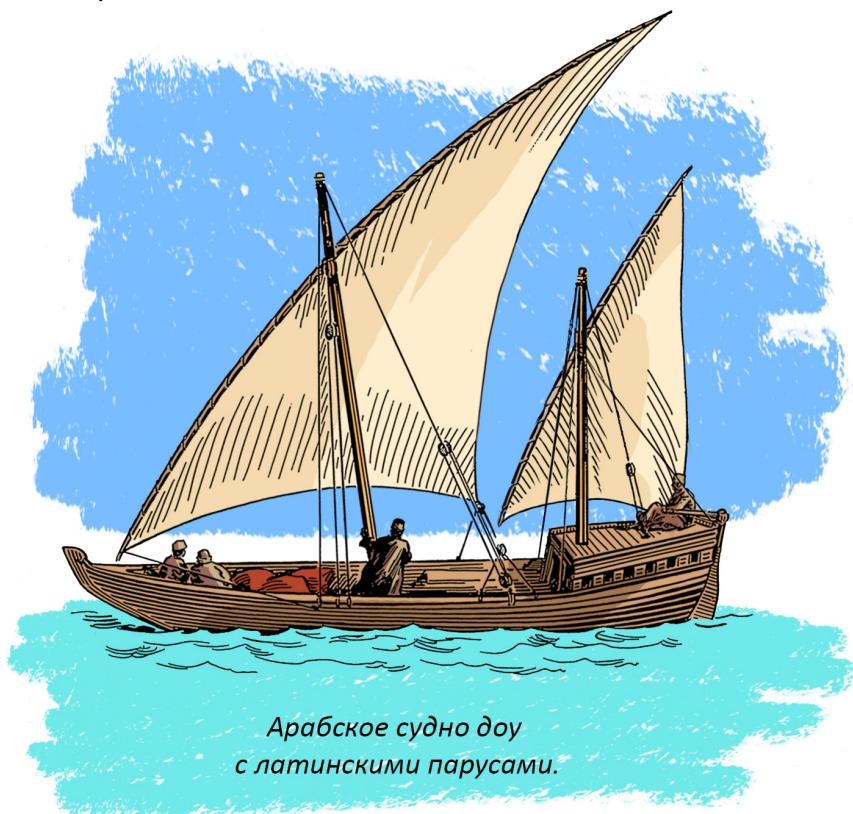




Квадратные паруса их лодок-драккаров при приведении к ветру поворачивались и создавали тягу. То есть своим успехом викинги обязаны не столько своим парусам, сколько удачной конструкции корпуса с мощным килем, который держал воду и препятствовал дрейфу. Как мы скоро увидим, хорошими мореходными качествами лодка обязана и корпусу, и парусному вооружению.

Пока викинги были заняты освоением берегов Европы, арабские моряки торговали на всём пространстве Индийского океана. Они отплывали от берегов Персидского залива под парусами, которые позволяли им летать по ветру, преодолевая огромные расстояния, с помощью сезонных муссонов. Благодаря своему парусному вооружению им удавалось справиться с не всегда попутными ветрами. В VII веке европейцы прозвали эти паруса латинскими, поскольку знали их по Средиземному морю.

Беглого взгляда на латинское вооружение достаточно для того, чтобы заметить его коренное отличие от более древнего квадратного паруса. Наклоните рей квадратного паруса так, чтобы один его конец почти касался палубы, отрежьте излишек ткани, превратив квадрат в треугольник, и вы получите латинское вооружение. В отличие от квадратного паруса, у которого только одна сторона чувствует ветер, латинский парус раскальвает поток воздуха своим передним краем, мягко переправляя его на обе свои поверхности.



*Арабское судно доу
с латинскими парусами.*

В результате образуется воздушный поток, аналогичный тому, что обтекает крыло самолёта, и суммарная сила тянет лодку по воде в направлении ветра вместо того, чтобы отталкивать её от него.

Это был блестящий ход, оказавшийся на деле успешным экспериментом в области аэродинамики и базировавшийся исключительно на интуиции. В результате моряки получили возможность впервые в истории взглянуть ветру в глаза. Арабские лодки доу, хоть и обладали дальним радиусом действия, могли разворачиваться к ветру не более чем на 70 градусов; 90 градусов к ветру были для них более естественными. И дело было не в вооружении. Самые мореходные в мире парусные яхты используют латинское вооружение и могут плавать под углом 45 градусов к истинному ветру. Проблема арабских мореходов заключалась в неуклюже сбитых корпусах лодок, которые с трудом двигались по воде и противились дрейфу под ветер.

Итак, что мы имеем? Викинги усовершенствовали корпус, продолжая плавать под старым квадратным парусом. Арабы усовершенствовали парусное вооружение, но не корпус. Только в XIX веке эффективные корпуса соединились с единственными парусами для плавания против господствующих ветров; на этот раз парусное вооружение получило название люгерного (или гафельного).

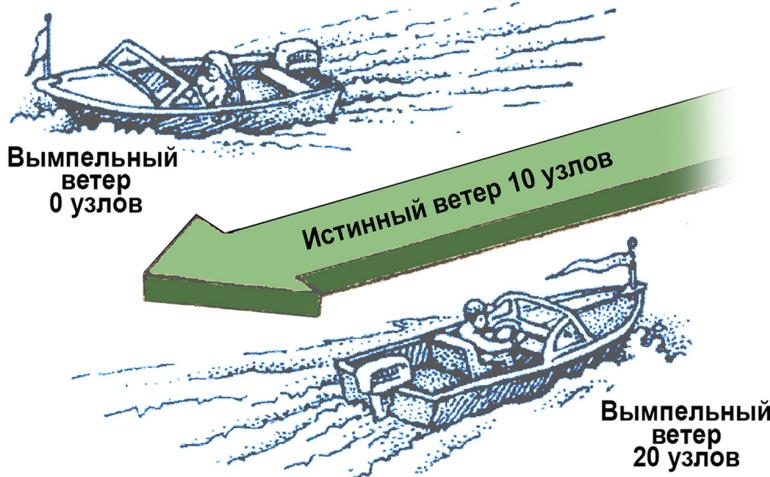
Спустя тысячелетия, путём комбинирования аэrodинамически эффективных парусов и усовершенствованного корпуса, устойчивого к дрейфу в подветренную сторону, моряки смогли наконец сказать, что им покорился ветер.

Как работает парус

Каким образом движется парусное судно? Ну, с прямым четырёхугольным парусом всё понятно: попутный ветер создаёт давление, судно движется вперёд. А как работает косой треугольный парус? Как он позволяет двигаться почти против ветра?

Прежде чем приступить к рассмотрению работы паруса, следует определиться с терминологией и понять, о каком именно ветре идёт речь. Необходимо различать ветер истинный, курсовой и вымпельный. Существующий в природе ветер, который мы ощущаем, когда стоим неподвижно, называется истинным ветром. Теперь предположим, что вокруг нет никакого ветра – полный штиль. Заводим мотор лодки, начинаем двигаться. Ветер, который образовался от движения, называют курсовым. Следовательно, курсовой ветер всегда направлен против на-

Обе лодки идут со скоростью 10 узлов.



правления нашего движения и равен скорости нашего движения. Если же сложить курсовой и истинный ветер, то получим именно то, что ощущаем и мы, и паруса. Это будет вымпельный (или кажущийся) ветер – его нам показывает вымпел на мачте.

Вымпельный ветер всегда острее, чем истинный, он зависит от курсового, то есть от скорости и направления движения самого судна. При движении против истинного ветра курсовой будет складываться с вымпельным, а при движении по истинному ветру – вычитаться из него. Это наглядно иллюстрирует приведённый здесь рисунок.

Теперь рассмотрим работу косых парусов – на примере прогулочной яхты. В отличие от квадратного паруса, у которого только одна сторона воспринимает ветер, косой парус раскалывает поток воздуха своей кромкой и заставляет его обтекать обе свои поверхности. В результате образуется воздушный поток, аналогичный тому, что обтекает крыло самолёта. Работа яхтенного паруса вообще во многом аналогична работе самолётного крыла и происходит по законам аэродинамики. При обтекании паруса потоком воздуха с двух сторон образуются области высокого и низкого давления.

Низкое давление, возникающее на подветренной стороне, создаёт эффект отсасывания, и образующаяся подъёмная сила (термин из аэродинамики) тянет лодку по воде в направлении вектора этой силы, а не туда, куда дует ветер.



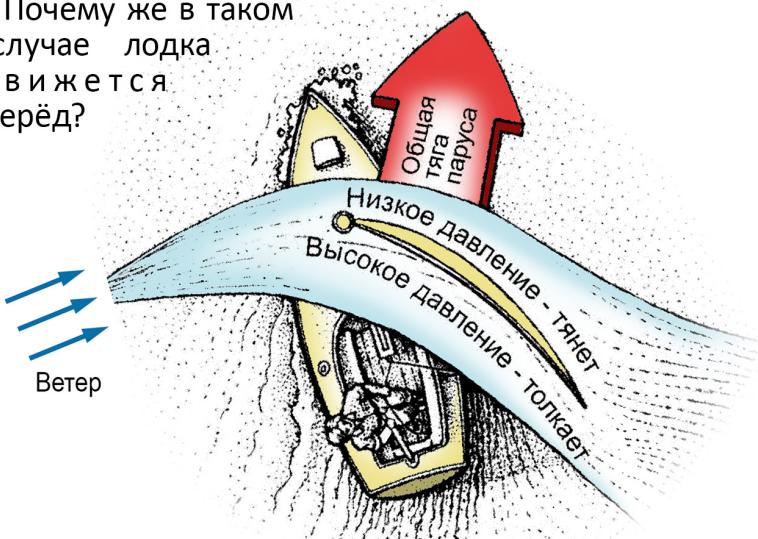
Если подставить ложку под струю воды, её начнет засасывать струёй.



Величина подъёмной силы определяется пузом паруса, то есть его выпуклостью. Более плоский парус (с небольшим пузом) даёт меньшую подъёмную силу, но при этом сам имеет меньшее сопротивление. Полный, выпуклый парус – наоборот, увеличивает подъёмную силу, но одновременно повышает сопротивление движению. «Пузатость» паруса в определённых пределах может регулироваться с помощью снастей.

Здесь возникает вопрос: подъёмная сила всегда действует под прямым углом к парусу и она тянет яхту сильно в сторону. Если разложить эту силу на две составляющие, то при определённых направлениях ветра может получиться, что сила тяги вперёд будет меньше, чем сила, толкающая лодку вбок (боковая сила или сила дрейфа).

Почему же в таком
случае лодка
движется
вперёд?



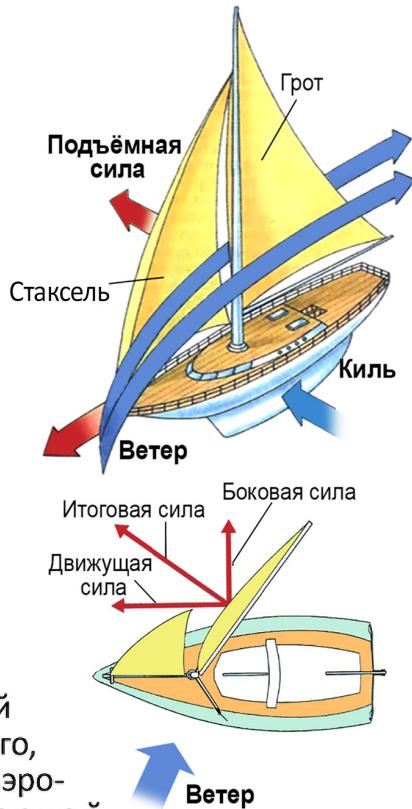
Дело в том, что конструкция подводной части корпуса яхты такова, что сопротивление корпуса движению в сторону (так называемое боковое сопротивление) в разы больше, чем сопротивление движению вперёд. Этому способствуют киль (или шверт), руль и сама форма корпуса.

Правда, чтобы боковое сопротивление возникло, необходимо некоторое смещение корпуса вбок, так называемый ветровой дрейф. Кроме того, боковая составляющая аэродинамической

силы вызывает
ещё одно нежелательное
явление – крен судна. Неизбежно постоянное
смещение яхты под
ветер, движение как
бы немножко боком,
– это необходимо
учитывать яхтсмену, особенно
при острой к
ветру курсах.



Взаимодействие подъёмной силы и силы сопротивления воды заставляет яхту двигаться вперед. Так же как влажное мыло выскользывает из руки при сжимании.



Курсы относительного ветра

Ещё немного парусной терминологии. **На ветре** означает: с той стороны, откуда дует ветер. **Под ветром** – со стороны, куда дует ветер. Эти термины, а также производные от них, такие как «наветренный», «подветренный», употребляются очень широко, и не только в яхтинге. Важно знать, что южным (зюйдовым) ветром называется ветер, дующий с юга (зюйда). А вот с течениями наоборот: южное течение – это то, что течёт с севера на юг. Направление ветра обозначается в градусах. Север (**N** - норд) соответствует 0 градусов, восток (**O** - ост или **E** - ист) – 90⁰, юг (**S** - зюйд) – 180⁰, запад (**W** - вест) – 270⁰. Скажем, **NO** 45⁰ означает, что ветер дует строго с северо-востока.



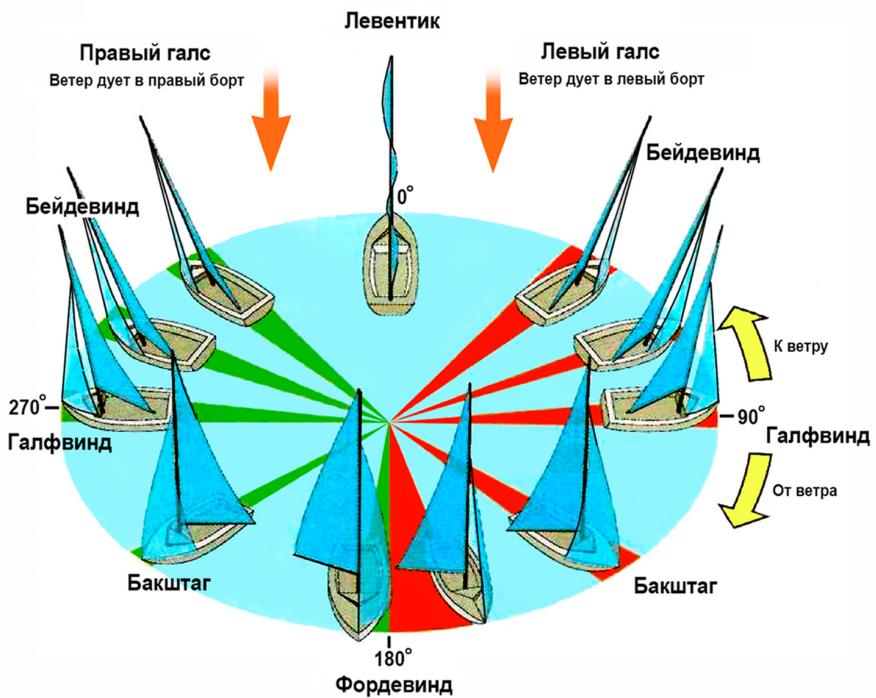
Левый и правый галс — два термина, непосредственно связанные с предыдущими: если ветер дует в правый борт судна, то говорят, что оно идёт правым галсом, если в левый — то левым.

Курсы относительно ветра различаются в зависимости от угла между направлением вымпельного ветра и направлением движения судна. Встречные ветра называются острыми, попутные — полными.

Бейдевинд — острый курс относительно ветра, когда ветер дует под углом менее 80° . Может быть крутой бейдевинд (до 50°) и полный (от 50 до 80°). Тяга паруса при бейдевинде целиком определяется его подъёмной силой, при увеличении давления ветра сила тяги уменьшается, зато возрастает сила дрейфа. Таким образом, на этом курсе парус, устанавливаемый с минимальным углом атаки к вымпельному ветру (5 — 10°), работает полностью как аэродинамическое крыло.



Лучшие парусные суда ходят под углом 30—35° к направлению вымпельного ветра. Вследствие сложения векторов скорости ветра и встречного потока воздуха, скорость вымпельного ветра на курсе бейдевинд оказывается максимальной, также как и подъёмная сила на парусе. Максимальной величины достигает и сила дрейфа. Если попытаться идти под более острым углом к ветру, то скорость судна будет снижаться, парус станет заполаскивать, подъёмная сила снизится и, наконец, наступит момент, когда дрейф и сопротивление воды движению намного превысят тягу. Судно потеряет ход.



Полными курсами относительно ветра называются курсы, когда ветер дует под углом 90° и более к направлению движения яхты. К таким курсам относятся:

Галфвинд — ветер дует под углом от 80 до 100° .

Бакштаг — ветер дует под углом от 100 до 150° (крупный бакштаг) и от 150 до 170° (полный бакштаг). Обычно на этом курсе парусное судно развивает наивысшую скорость. В бакштаг парус работает с большим углом атаки, при котором давление ветра играет основную роль в создании тяги паруса. Сила дрейфа практически отсутствует.

Фордевинд — ветер дует в корму под углом более 170° . Фордевинд — тот самый «попутный ветер», которого желают морякам, однако он хорош только для судов с прямыми парусами. Для яхт и судов с косыми парусами (соответственно, и в парусном спорте) этот курс отнюдь не самый выгодный и быстрый. Наоборот, яхтсмены стараются его избегать.

Левентик — ветер строго встречный или близкий к таковому. Поскольку в левентик парусное судно двигаться не может, его чаще называют не курсом, а положением относительно ветра.



Маневрирование под парусом

Когда яхта, идущая под парусами, меняет свой курс так, что угол между ветром и направлением движения уменьшается, то говорят, что судно **приводится**. Другими словами, привестись – значит пойти под более острым углом к ветру. Если происходит обратный процесс, то есть яхта меняет курс в сторону увеличения угла между ним и ветром, судно **уваливается**. Уточним, что термины «приводиться» и «уваливаться» используются тогда, когда лодка меняет курс относительно ветра в пределах одного и того же галса. Если же судно меняет галс, то тогда (и только тогда!) такой манёвр в яхтинге называется поворотом.

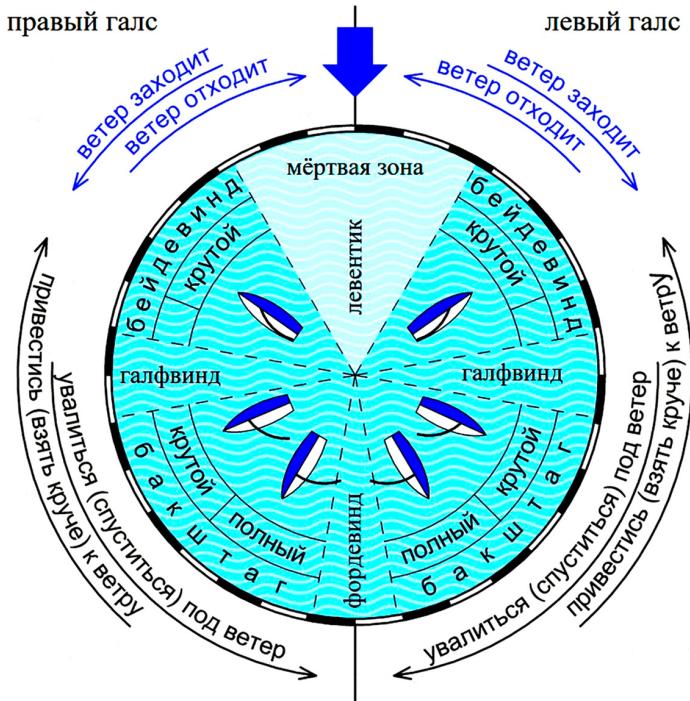
Вот пример того, как совершаются простые манёвры под парусами. Допустим, яхта идёт в бакштаг – с попутным ветром, но всё же дующим не совсем в корму, а чуть сбоку. Паруса вынесены на левый борт, а ветер дует справа: значит, лодка идёт в бакштаг правым галсом. Рулевой слегка перекладывает руль направо – на ветер, то есть приводится. Паруса уже не тянут яхту, они не работают, шкоты провисли. Но вот матросы выбрали шкоты, и паруса вновь надуты, судно снова набирает ход. Теперь ветер дует ему прямо в борт – яхта идёт в галфвинд или иначе – вполветра. Галс тот же – правый.

Ещё небольшой поворот на ветер. Подобрали шкоты – и резко увеличился крен. Нет, ветер не усилился: просто раньше он был попутным и незаметным, а сейчас стал почти встречным. Он дует

в правую скулу. Теперь яхта идёт курсом бейдевинд и по-прежнему правым галсом.

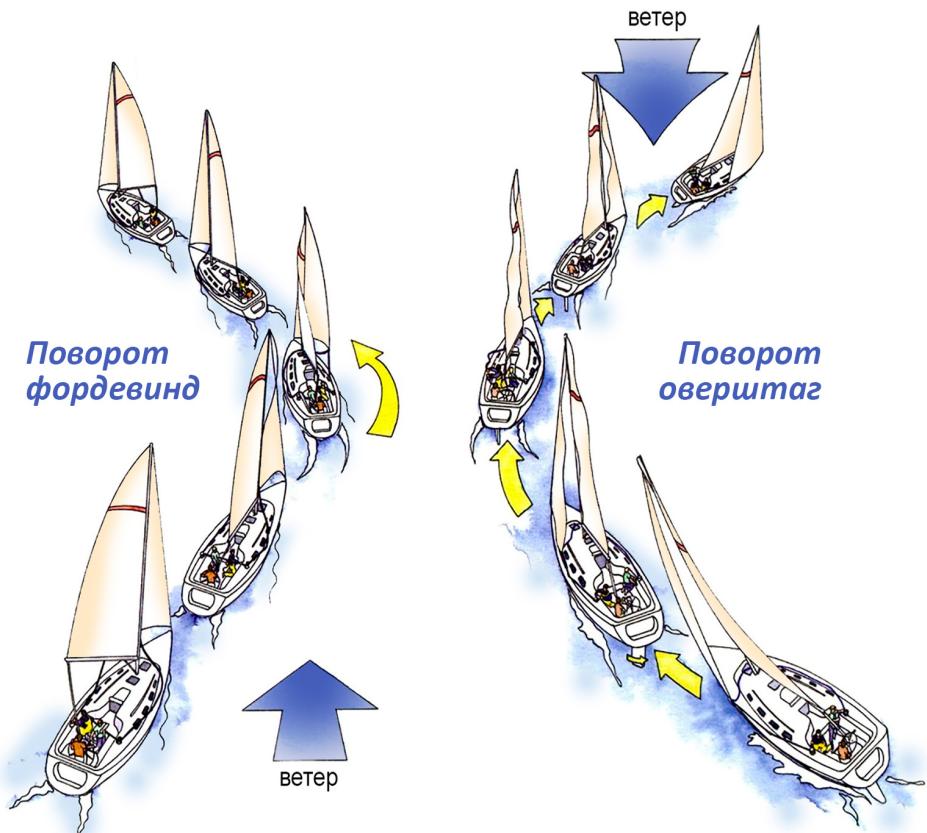
Выполняя все эти манёвры, рулевой приводил яхту к ветру. Затем он решил проделать все операции в обратном порядке — увалиться под ветер. Теперь яхта вновь идёт в бакштаг. Обратите внимание — лодка приводилась и уваливалась, но галс не меняла, то есть поворотов не делала. Напомним: на парусном судне поворотом называется смена галса. Возможны два типа поворотов. При ходе попутными курсами — поворот **фордевинд**, а при ходе встречными курсами — поворот **оверштаг**.

Курсы относительно ветра в виде диаграммы



Оверштаг — это поворот против ветра. Судно приводится, нос лодки пересекает линию ветра, в какой-то момент судно проходит через положение левентик, после чего ложится на другой галс.

При повороте фордевинд всё происходит противоположным образом: судно уваливается, корма пересекает линию ветра, паруса переносят на другой борт, яхта ложится на другой галс. Чаще всего это — поворот с одного полного курса на другой.



Против ветра

Парусный корабль не может двигаться прямо на ветер. Но он в состоянии проделать это, так сказать, косвенным образом. Плыяя настолько круто к ветру, насколько это возможно в одном направлении (скажем, при ветре, дующем справа), и изменяя затем курс, поворачивая по возможности круче к ветру (после чего ветер дует уже слева), вы прокладываете путь к месту назначения, двигаясь зигзагообразно в наветренном направлении. Этот процесс называется **лавированием**. Каждый раз со сменой направления вы поворачиваете – ложитесь на другой галс.

Памятка начинающему яхтсмену

- Парус всегда должен быть наполнен и не должен «полоскаться». Полоскающийся парус тормозит.
- Пузо паруса всегда должно выступать хоть немноги, но вперёд, чтобы равнодействующая всех сил была направлена в сторону движения.
- Чем меньше угол к ветру, тем больше подъёмная сила, а силы, бесполезно перегружающие конструкцию, меньше.
- Прежде, чем поднимать паруса, не забудьте опустить шверт и руль (если они подъёмные).
- Никогда не забывай о мерах безопасности (спасжилет в первую очередь). Помни – тонут чаще те, кто хорошо умеет плавать.



Ял-шестёрка Детской морской флотилии
МДЦ «Артёк» под парусом

Шлюпка под парусом

Глава 5

Все военно-морские шлюпки могут ходить не только на вёслах, но и под парусом. Причём их парусное вооружение может быть различным – в зависимости от погодных условий и решаемых задач. Обычно на шлюпках устанавливают одну или две мачты.

Мы уже говорили о сходстве петровского ботика – «Дедушки русского флота» - с широко распространённой на флоте шлюпкой ЯЛ-6. И это сходство не только внешнее. С ботика «Святой Николай» начался интерес будущего царя-реформатора к морю и флоту. А шестивёсельный ял стал первой плавучей «партой», на которой получали парусную практику несколько поколений российских моряков.

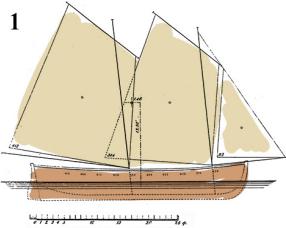


Типы шлюпочного парусного вооружения

Различают следующие разновидности шлюпочного парусного вооружения:

- **Гафельное**, если косые паруса привязаны к гафелям – наклонным рангоутным деревьям, упирающимся пяткой в мачту. Благодаря простоте и удобству такая парусная оснастка является одной из самых распространённых.
- **Латинское**, если все паруса треугольные и пришнурованы сверху (верхней шкаториной) к очень длинному составному наклонному рейку. Рейк устанавливается так, что его задний конец (нок) высоко задран, а другой опущен почти до палубы. Правда, классические латинские паруса на шлюпках уже давно не применяются. В наши дни встречается видоизменённое латинское вооружение, где треугольные паруса пришнуровываются не к рейку, а своей передней шкаториной к мачте и поднятым вертикально рейку или выдвижной стенке, поднимаемой вместе с парусом вдоль мачты. Яхтсмены называют такую оснастку **гуари**, но на флоте её часто продолжают использовать латинской.
- **Рейковое**, если паруса привязаны к рейкам. Часто встречается **разрезное рейковое** вооружение, у которого парус фактически состоит из двух четырёхугольных парусов, иногда наверху сшитых вместе. (Подробнее о таких парусах мы расскажем чуть позже).

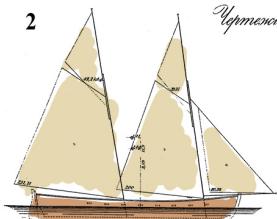
Чертежи парусного Баркаса.



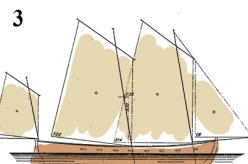
1



Чертежи парусного рабочего катера.

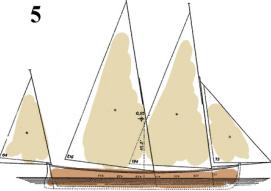
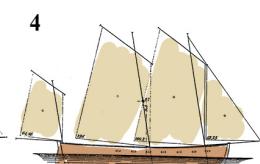


2



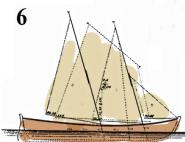
3

4

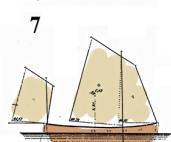


5

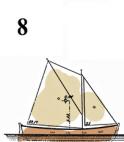
Чертежи парусного Яла и Яко.



6



7



8

Парусное вооружение шлюпок Российского флота

- 1 - Рейковое 20-вёсельного баркаса;
- 2 - Гафельное 16-вёсельного рабочего катера;
- 3,4 - Рейковое с выносной бизанью 14-вёсельного и 12-вёсельного рабочих катеров;
- 5 - Гуари с выносной бизанью 16-вёсельного рабочего катера;
- 6 - Гуари 6-вёсельного вельбота (пунктиром показан рейковый штормовой парус);
- 7 - Разрезное рейковое с выносной бизанью 6-вёсельного яла;
- 8 - Шпринтовое 4-вёсельного яла.

- **Шпринтовое**, если передний край (шкаторина) паруса пришнурован к мачте, а парус растягивается наклонным шестом - **шпринтовом**, упирающимся в верхний угол паруса и в стропку у мачты. На шлюпках шпринтовые паруса встречаются нечасто, зато ими оснащены швертботы «Оптимист», считающиеся главной «учебной партой» будущих яхтсменов.

У большинства шлюпок в комплекте имеются **штормовые паруса**. Они меньшей площади, но пошиты из особо прочной ткани с усиленными швами.

На баркасах и гребных катерах обычно применяется двухмачтовое парусное вооружение, чаще всего рейковое разрезное с двумя парусами: разрезным фоком и гротом. Первая от носа мачта называется **фок-мачтой**, вторая – **грот-мачтой**. Для крепления грот-мачты в районе загребной банки дополнительно устанавливается стес, намётка и вант-путенсы. Изредка встречаются трёхмачтовые шлюпки. Третья мачта, называемая **бизань-мачтой**, почти всегда крепится к ахтерштевню или транцу и поэтому именуется **выносной**.

Разрезной фок поднимается на фок-мачте. Грот, как и фок, имеет форму неправильного четырёхугольника, но скроен из цельного куска парусины. Поднимается на грот-мачте специальной снастью - **грота-фалом**. Для растяжки нижнего края (шкаторины) грота применяется **гик** – тонкий цилиндрический брусков рангоутного дерева. Для предохранения от раскалывания на нок гика надевается металлический хомут - **бугель**.

Детально об устройстве парусного вооружения шлюпки мы расскажем на примере шестивёсельного яла.

Двухмачтовая парусная оснастка с разрезным фоком. Последний за свою форму моряки в шутку называют «штанами».



14-вёсельный лёгкий катер с оснасткой гуари и выносной бизанью клуба «Русская морская традиция».

Капитанская 10-вёсельная гичка под парусами. На шлюпке поставлен рейковый фок и шпринтовая выносная бизань.



Парусное вооружение Ял-б

Любое парусное вооружение состоит из рангоута, такелажа и парусов. Шестивёсельный ял с одномачтовым рейковым разрезным парусным вооружением – не исключение.

К парусному вооружению шестивёсельного яла относятся:

- **рангоут** — на флоте под рангоутом понимаются любые круглые деревянные или стальные трубчатые части вооружения судов, предназначенные для постановки и растягивания парусов. К рангоуту относятся мачты, стеньги, реи, гафели, бушприты. На шестивёсельном яле рангоут состоит из мачты и рейка;
- **парус** — разрезной фок;
- **стоячий такелаж** — снасти для поддержания рангоута (эти снасти называются вантами);
- **бегучий такелаж** — снасти, служащие для подъёма и управления парусами (фалы, шкоты, галсы).

Рассмотрим всё это подробнее.

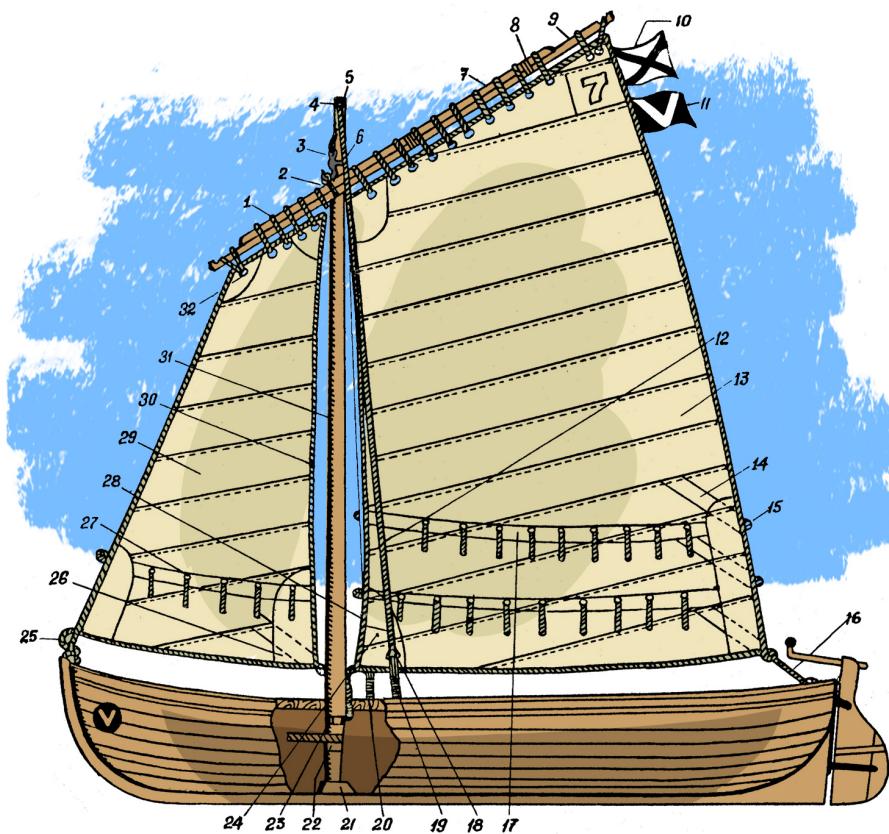
Фок-мачта предназначена для постановки паруса. Изготавливается из абсолютно прямого соснового или елового дерева. Длина мачты – 5,5 метра. Верхний конец мачты называется **топом**, нижний – **шпором**. Шпор выполнен четырёхгранным. Для прочности шпор обшил металлической оковкой. Мачта шпором ставится в степс на кильсоне и крепится намёткой к банке.

Для лучшего соединения со стерпсом шпор имеет жёлоб, в который входит штырь стерпса. Чтобы мачта

**ЯЛ-6 под парусом –
разрезным фоком.**



плотно прилегла к банке, нижняя часть её спереди делается плоской. Выше банки мачта круглая, с постепенным уменьшением толщины по высоте. В районе намётки у банки мачта имеет наибольшую толщину (100 мм), потому что в этом месте она воспринимает основную нагрузку парусов.



Парусное вооружение шестивёсельного яла:

- 1** - слаблинь; **2** - третная стропка; **3** - ракс-бугель; **4** - бугель; **5** - топ; **6** - фал; **7** - шкала; **8** - полубензель; **9** - реёк; **10** - флаг; **11** - флюгарка; **12** - ванта; **13** – фок (парус); **14** - боуты; **15** - кренгельсы; **16** - фока-шкот; **17** - риф-банты; **18** - коуш; **19** - тросовый талреп; **20** - кливер-шкот; **21** - стпес; **22** - оковка; **23** - бугель с галсовым гаком; **24** - фока-галс; **25** - кливер-галс; **26** - банты; **27** - риф-штерты; **28** - коуш; **29** - кливер; **30** - ликтрос; **31** - мачта; **32** - люверс.

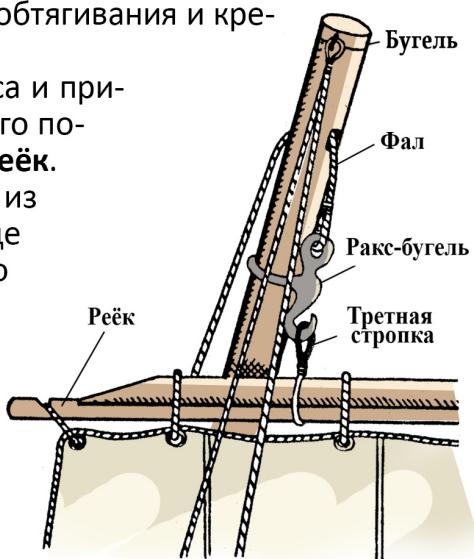
На топ мачты надевается и крепится шурупами **бугель**, или иначе железное кольцо, с обухами для вант. Ниже бугеля, в топе мачты, вырезается и обивается металлической оковкой сквозное отверстие, куда помещён шкив, через который проходит фал.

Чтобы мачта под давлением работающего паруса не сломалась, её с обоих бортов укрепляют вантами. В оба конца вант вплеснены (то есть врощены, вплетены без узлов) коушки - металлические кольца с желобками. Верхние концы вант крепятся к обухам бугеля. К нижним коушам вант крепятся штерты, служащие тросовыми талрепами, о есть приспособлениями для обтягивания и крепления вант к **вант-путенсам**.

На мачте, ниже того места, где она охватывается наёмкой с кормовой стороны, укрепляется **гак** для осаживания, то есть обтягивания и крепления фока-галса.

Для подъёма паруса и приятия ему растянутого положения служит **реёк**.

Реёк изготавливается из сосны или ели в виде ровного круглого бруса. Его длина 4,3 метра. Оконечности рейка называются **ноками**. На ноках имеются зарубки для накладывания **полубензелей** (так называется перевязка двух тросов



Подъём и спуск паруса фалом



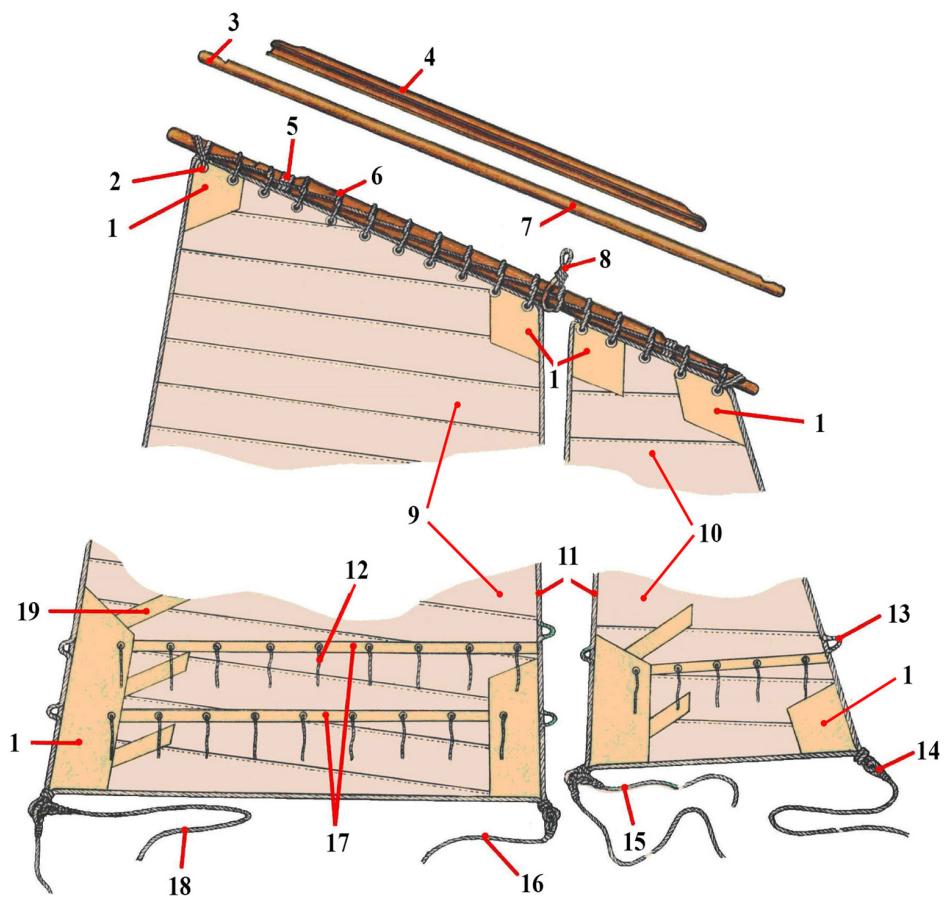
тонким линем) при растягивании по рейку верхней шкаторины, то есть кромки паруса.

Для увеличения прочности рейка сверху к нему полубензелями крепится в трёх местах дубовая планка — **шкала**.

На одной трети от переднего нока рейка укреплена **третная стропка** для соединения рейка с ракс-бугелем. Стропка изготавливается из стального оцинкованного гибкого троса и обшивается кожей. При подъёме паруса третная стропка очком надевается на гак ракс-бугеля.

Ракс-бугель представляет собой металлическое кольцо с гаком. Надевается на мачту и служит для того, чтобы при подъёме и спуске паруса реёк вплотную прileгал к мачте, а не отводился от него ветром в сторону. Кольцо ракс-бугеля также обшивается кожей.

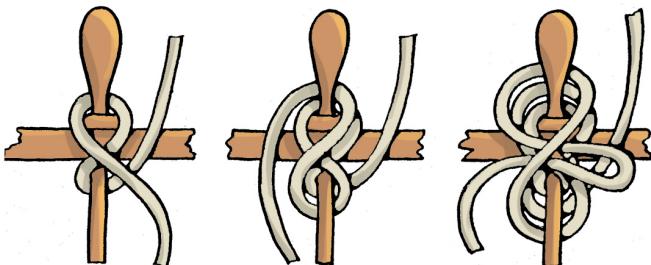
Реёк с парусом поднимается **фалом**.



Разрезной фок и реёк:

1 – банты; 2 – люверс; 3 – нок рейка с зарубкой; 4 – шкала;
5 – полубензели; 6 – слаблинь; 7 – реёк; 8 – третная
стропка; 9 – фок; 10 – кливер; 11 – ликтрос; 12 –
риф-штерт; 13 – кренгельс; 14 – кливер-галс; 15 – кли-
вер-шкот; 16 – фока-галс; 17 – риф-банты; 18 – фо-
ка-шкот; 19 – боут.

Крепление фала на нагель



Коренной конец фала крепится к обуху ракс-бугеля, а ходовой пропускается через шкив в мачте и крепится за **нагель**, вставленный в гнездо в банке.

Разрезной фок состоит из двух парусов: фока и кливера, которые имеют форму неправильных четырёхугольников. Парус изготавливают из лучших сортов парусины, имеющей водоупорную пропитку. Для прочности он шьётся из отдельных полотнищ двойным швом.

Передняя, задняя, верхняя и нижняя кромки парусов обшиваются **ликтросом** (мягким тросом), концы которого срациваются сверху, то есть в том месте, где парус нагружен меньше всего. Ликтрос укрепляет парус и принимает на себя нагрузку, которую испытывает парус при работе.

Кромки паруса, к которым пришит ликтрос, называются **шкаторинами**. Шкаторины у четырёхугольного паруса носят название передней, верхней, задней и нижней.

Углы парусов испытывают наибольшее напряжение, поэтому дополнительно укреплены кусками парусины — бантами и полосами парусины — **боутами**, которые нашиваются с двух сторон паруса.

Каждый угол паруса в зависимости от назначения имеет название.

Верхние углы фока и кливера крепятся к рейку бензелями и поэтому называются бензельными. При этом передний угол кливера и задний угол фока прикреплены к нокам рейка и носят названия: у кливера — передний нок-бензельный угол, а у фока — задний нок-бензельный угол.

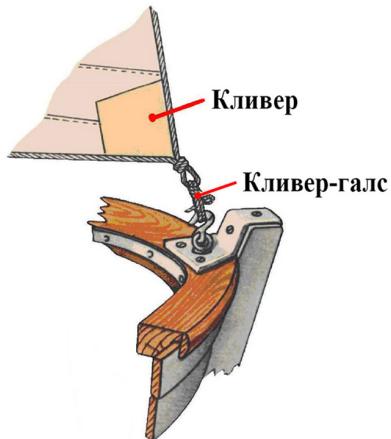
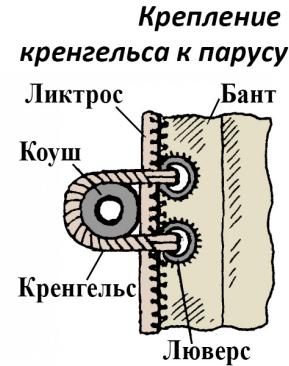
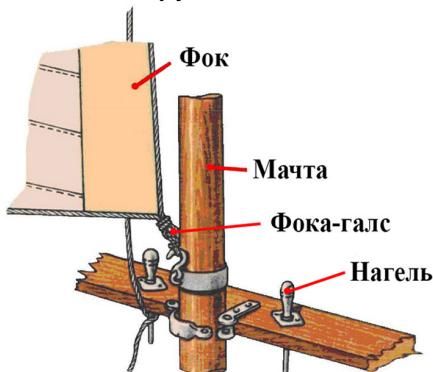
Передние нижние углы кливера и фока называются галсовыми, так как в них ввязываются отрезки тонкого троса, которые называются **галсами**. Галсы служат для обтягивания и крепления нижних углов парусов.

Галс фока называется **фока-галсом**, галс кливера — **кливер-галсом**.

Задние нижние углы кливера и фока называются шкотовыми, потому что к ним крепятся кливер-шкот и фока-шкот.

Шкоты предназначены для управления парусами и проводятся по обоим бортам.

Крепление парусов на яле:



И галсы и шкоты ввязываются в **кренгельсы** — так называются петли из троса, в которые заделаны металлические круглые коуши, предохраняющие кренгельсы от перетирания.

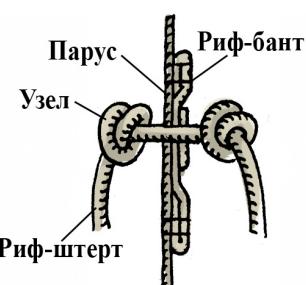
По всей длине верхней шкаторины кливера и фока пробиты отверстия — **люверсы**, которые для прочности обметаны по краям нитками. Через люверсы верхних углов паруса вяжутся полубензели, которыми парус растягивается по рейку. Через остальные люверсы продет **слаблинь** — так называется тонкий линь. Слаблином парус крепится к рейку по всей длине верхней шкаторины.

В нижней части паруса параллельно нижней шкаторине пробиты у фока два ряда, а у кливера один ряд люверсов, через которые пропущены короткие отрезки троса (линя) — **риф-штерты**. Риф-штерты крепятся к парусу узлами, завязанными с обеих сторон паруса вплотную к нему. Так как люверсы ослабляют парус, то для сохранения его прочности в районе люверсов с обеих сторон паруса нашиты **риф-банты**. Риф-штерты служат для взятия рифов, то есть для уменьшения площади парусов в свежую погоду.

Для опознания шлюпки и определения её принадлежности

вверху паруса пришиваются гоночный номер, а к задней шкаторине у этого угла — флаг и флюгарка корабля.

Парус с рейком, галсами и шкотами хранится в парусном чехле.



Закрепление риф-штертов

Какая мачта самая главная?

На парусном судне грот-мачта считается самой главной. В английском языке она так и называется: *mainmast*, то есть главная мачта. Обычно она самая высокая. На трёхмачтовом судне первая мачта – это фок-, вторая – грот-, третья – бизань-мачта. На двухмачтовом первая – фок-, вторая грот-мачта. Но это только в том случае, если обе мачты одинаковой высоты или вторая выше. Если же первая мачта самая высокая, то именно она становится грот-мачтой. Вторая тогда будет называться бизань-мачтой.

Если мачта всего одна, то она же будет и главной, то есть грот-мачтой. Однако из этого правила есть исключение – шлюпки. Исторически сложилось, что на ялах единственная мачта носит название фок-мачта. А поднимаемый на ней парус – соответственно фок. А не грот, как на яхтах.



Командные слова при управлении шлюпкой под парусом

Рангоут и парус укладываются в шлюпке по центру между гребцами; рангоут – шпором к носу, парус – кливером к носу.

1. «ШАБАШ. ПРИГОТОВИТЬСЯ РАНГОУТ СТАВИТЬ»

- гребцы укладывают вёсла, закрепляют их штертами от уключин; надевают спасательные жилеты; гребцы левого борта переносят парус над головой и кладут на вёсла.

2. «НАМЁТКУ ОТДАТЬ, СТЕПС ОЧИСТИТЬ» - баковые отдают намётку и очищают степс. По готовности докладывают. Средние и загребные разворачиваются лицом к носу.

3. «РАНГОУТ СТАВИТЬ» - устанавливают мачту, закрепляя её намёткой с нагелем. Старшина шлюпки заменяет изогнутый румпель на прямой и убирает флаг.

4. «ВАНТЫ КРЕПИТЬ» - средние и баковые закрепляют и обтягивают ванты с помощью талрепного узла.

5. «К ПОДЪЁМУ ПАРУСА ПРИГОТОВИТЬСЯ» - парус переносится на середину, разматывается;

- третная стропка заносится на ракс-бугель;
- кливер-шкоты проводятся за вантами и разбираются средними гребцами;
- фока-шкот передаётся рулевому;
- галсовый угол фока крепится на бугель с галсовым гаком на мачте;

- галсовый угол кливера крепится на галсовый гак на шлюпке;

- гребцы усаживаются на рыбины лицом к носу.

6. «НА ФАЛЕ!» - баковые гребцы берут фал и готовятся к подъёму или уборке паруса. По готовности докладывают: «Есть на фале!»

7. «ПАРУС ПОДНЯТЬ!» - баковые выбирают фал и крепят восьмёркой на нагель. При подъёме паруса сигнальщик, одерживая переднюю шкаторину кливера, выдерживает горизонтальное положение рейка. (То же – при спуске паруса).

Один из баковых гребцов назначается вперёдсмотрящим, который докладывает обо всём замеченном впереди по курсу шлюпки и с наветренного борта. Старшина шлюпки садится на кормовое сиденье с наветренного борта.

8. «КЛИВЕР НАЛЕВО (НАПРАВО)» - кливер-шкот выбирают на том борту, на каком он был до начала поворота (подробнее о поворотах яла под парусом – ниже).

9. «ФОК К МАЧТЕ» - полотнище фока скручивают и притягивают к мачте.

10. «ПАРУСА УБРАТЬ» - паруса опускают и убирают в шлюпку, фал закрепляют на мачте.

11. «ПРИГОТОВИТЬСЯ РАНГОУТ РУБИТЬ» - баковые отдают ванты и обматывают их вокруг мачты, предварительно заняв свои места на банке.

12. «РАНГОУТ РУБИТЬ» - мачту вынимают из степса кладут на банки шпором к носу шлюпки, намётку закрывают.





Искусство управления шлюпкой под парусом

Постановку рангоута следует производить в отдалении от берега, корабля или отмели, чтобы за это время шлюпку не снесло на них ветром. Если перед постановкой рангоута шлюпка на вёслах, то её перед командой «Шабаш, рангоут ставить!» разворачивают носом на ветер.

При подъёме парусов необходимо, чтобы шкоты и галсы были раздёрнуты, иначе реёк не дойдет до места, и паруса будут стоять плохо.

На шлюпке под парусом должны выполняться следующие основные правила:

- при постановке и уборке парусов и рангоута гребцам вставать запрещается;

- все гребцы, кроме вперёдсмотрящего, должны сидеть на рыбинах лицом к парусу, при таком положении в случае опрокидывания шлюпки их не накроет парусом;

- шкоты всегда следует держать в руках и быть готовым быстро потравить их в случае налетевшего шквала; закреплять шкоты категорически запрещается.

Для уборки парусов и рангоута шлюпку приводят к ветру. По команде «На фалах!» гребцы мачтовой банки осторожно отдают лишние шлаги фала с нагеля и держат концы фала в руках. По команде «Паруса убрать!» (или «Паруса долой!») фалы потравливаются.

Освобождающиеся при спуске паруса подбираются руками гребцов к рейку. После спуска паруса гребцы занимают свои места на банках, отдают фалы, шкоты, галсы и ванты, прихватывая последние вместе с фалами к мачте, скатывают парус к рейку и переносят его на правый борт. Старшина шлюпки заменяет прямой румпель на изогнутый и ставит флаг.

При слабом попутном ветре, особенно по течению, рекомендуется идти полным бакштагом, меняя галсы. Скорость движения шлюпки на курсе фордевинд обычно меньше, чем на курсе бакштаг. На курсе фордевинд очень внимательно надо следить за тем, чтобы фок самопроизвольно не переложило на другой галс, что может повлечь за собой обрыв шкотов, вант, поломку мачты и даже опрокидывание шлюпки.



Ял «С.О.Макаров» под парусом, ВДЦ «Океан»



Чтобы уменьшить **рыскливость*** и несколько увеличить ход на длинных курсах фордевинда, паруса можно располагать «бабочкой». Постановка парусов «бабочкой» выполняется в следующем порядке. К шкотовому углу фока крепят рукоять весла, на котором выносят фок на правый борт под углом 90° к линии ветра. Шкотовый угол кливера закрепляют кливер-шкотами к банке у мачты, отдают кливер-галс, вставляют отпорный крюк в кренгельс галсового угла кливера и выносят его на левый борт.

* Рыскливость - свойство судна произвольно отклоняться от курса то в одну, то в другую сторону.

Крюк крепится к банке или вант-путенсу в горизонтальном положении.

При движении шлюпки под парусами часто возникает необходимость изменить курс. Если шлюпка после этого остается на прежнем галсе, то говорят, что она спустилась или поднялась. Если же шлюпка переменила галс, то говорят, что шлюпка сделала поворот.

Как мы уже знаем, существует два вида поворотов: оверштаг и фордевинд (см. стр. 104). Поворот оверштаг, при котором шлюпка пересекает линию ветра носом, безопасен, он требует мало времени и места, но при слабом ветре или большом волнении не всегда удаётся. Перед поворотом оверштаг необходимо дать шлюпке возможно больший ход, для чего немного приспускаются.

Предположим, что шлюпка идёт в бейдевинд правого галса и намерена сделать поворот оверштаг. По команде «Поворот оверштаг!» экипаж шлюпки усиливает внимание и готовится к повороту.

По команде «Фока-шкоты стянуть!» фока-шкот обтягивают. Руль постепенно кладут в сторону поворота — на ветер.

Команда «Кливер-шкоты раздёрнуть!» подаётся, как только нос шлюпки пойдёт к линии ветра. По этой команде кливер-шкот раздёргивают и, когда нос шлюпки будет подходить к линии ветра, резко кладут руль в сторону поворота. Когда нос шлюпки будет на линии ветра, подаётся команда «Кливер налево!», по которой кливер-шкот выбирают на том борту, на каком он был до начала поворота. По докладу сидящего на кливер-шкоте гребца «Кливер забрал» подаётся команда «Фока-шкот раздёрнуть!». Фока-шкот раздёргивают, руль кладут прямо. В это время работает один кливер, уваливая нос шлюпки в сторону по-



Ялы-шестёрки в Севастополе

ворота. Когда шлюпка увалится до полного бейдевинда, подаётся команда «Кливер и фока-шкоты на правую, шкоты стянуть!». Выполнением этой команды заканчивается манёвр поворота оверштаг, шлюпка ложится на новый галс.

При повороте фордевинд (его иначе называют «через фордевинд») шлюпка, меняя галс, пересекает линию ветра кормой. Этот поворот требует больше времени и места, но всегда удаётся. Во время свежего ветра поворот через фордевинд опасен, так как при неумелом управлении шлюпка может опрокинуться.

Предположим, что шлюпка идёт в бейдевинд правого галса и намерена сделать поворот фордевинд. После команды «Поворот фордевинд!», чтобы шлюпка быстрее покатилась под ветер под действием кливера, подаётся команда «Фока-шкот травить!».

Артековский ЯЛп-6 под парусом



Фока-шкот травят и сразу же резко кладут руль под ветер — влево. При подходе к галфвинду подаётся команда «Кливер-шкот травить!».

Кливер-шкот травят постепенно, в зависимости от скорости уваливания носа шлюпки в сторону поворота. При подходе кормы к линии ветра подаётся команда «Фок к мачте!». По этой команде фок за нижнюю шкаторину собирают к мачте, уменьшая парусность, чтобы при переходе кормой линии ветра резко не перебросило парус на другой борт. При слабом ветре фок к мачте не берут, а при подходе кормы к линии ветра стягивают фока-шкот с таким расчётом, чтобы в момент перехода линии ветра парус находился в диаметральной плоскости шлюпки. Когда шлюпка пришла на другой галс, пода-

ётся команда «Кливер и фока-шкоты на правую!». Паруса осторожно переносят на другой галс.

При противном ветре приходится идти в крутой бейдевинд, периодически меняя галсы. Такое движение шлюпки зигзагом называется лавировкой. При лавировке требуется умение правильно располагать галсы, ходить круто к ветру, делая при этом повороты. Искусство лавировки заключается в том, чтобы, продвигаясь против ветра галсами, не отклоняться далеко в сторону от генерального направления, удерживать шлюпку на стрежне попутного течения, не заходить в ветровую тень. Следуя возможно ближе к линии ветра, не теряя хода, нужно помнить, что при крутом бейдевинде шкоты следует выбирать до такой степени, чтобы чуть начинали заполаскивать передние шкаторины парусов.

При лавировке следует применять повороты оверштаг, так как при этом выигрывается время и расстояние. Важно уметь определить, выйдет ли шлюпка одним галсом к намеченной точке или нет. Если при лавировке шлюпка вышла из ветра и потеряла ход, нужно быстро выбрать кливер-шкот с наветренной стороны и потравить фока-шкот. Когда нос шлюпки увалится под ветер, выбирают фока-шкот и, заимев ход, ложатся на нужный курс.

Лечь в дрейф — значит расположить паруса так, чтобы шлюпка не имела движения. Этот манёвр применяется в ожидании другой шлюпки, на старте перед гонками или в других подобных случаях. Его выполняют следующим образом. До отказа выбирают кливер-шкот наветренного борта, а фока-шкот — подветренного борта, затем приводятся рулём, вынимают румпель и оставляют руль в произвольном положении.

В таком положении кливер будет стремиться увалить нос, а фок заставит шлюпку приводиться. При снятии с дрейфа вставляется румпель и потравливается фока-шкот. Под действием кливера нос шлюпки начнет уваливаться. Когда шлюпка окажется в положении бейдевинд, кливер переносят на подветренную сторону и стягивают фока-шкот.

При усилении ветра необходимо уменьшить площадь парусов, то есть брать рифы. Своевременно взять рифы — это значит проявить морскую грамотность. Если шлюпка начинает сильно крениться и черпать воду бортом, то дальнейшее движение с неизарифленными парусами становится опасным. Для взятия рифов шлюпку приводят к ветру и подают команду «На фока-фале, фок долой!» и затем «Два (один) рифа взять!». Гребцы подбирают паруса от нижней шкаторины и прихватывают его риф-штертами, завязывая их рифовым узлом. Галсы и шкоты перекладываются в соответствующие кренгельсы паруса. Затем старшина подаёт команды «На фале!» и «Паруса поднять!». Нижняя (скатанная) шкаторина паруса должна быть на уровне планширя.

Отдавать рифы можно, не спуская парусов. После отдачи рифов шлюпку приводят к ветру и поднимают паруса до места, переложив галсы и шкоты в свои штатные кренгельсы.

Выучи наизусть!

- Будь пловец ты или нет, все равно надень жилет.
- Услышал команду «На фале!» - смотри, чтобы рейком не попали.
- Не вставай на банки, не ходи по книце, не влезай на мачту, чтобы не свалиться.
- Хочешь быть молодцом, сиди к парусу лицом!
- Быть не хочешь в дураках - держи шкоты на руках!

Действия команды в случае опрокидывания шлюпки:

- 1.** Осмотреться, не нужна ли помощь, ухватиться за борт, плавающие вёсла.
- 2.** Если накрыло парусом, то спасжилет не позволит погрузиться и вынырнуть на чистой воде. Поэтому надо приподнять парус одной рукой над головой и двигаться к ближайшему краю.
- 3.** Находиться у шлюпки с подветренного борта.
- 4.** Соблюдать осторожность при подходе плавсредств, чтобы не попасть под форштевень или винты. Подплывать к ним с подветренной стороны.
- 5.** Если берег близко, то надо организованно добираться до него вплавь. Вдали от берега снимают рангоут и паруса и принимают меры, чтобы шлюпку выровнять.
- 6.** Самовольно оставлять опрокинутую шлюпку и плыть к подходящим плавсредствам, кораблям или берегу запрещается.

Швертботы «Оптимист»
на гоночной дистанции



Швертбот «Оптимист»

Глава 6

Самый миниатюрный парусник

Несмотря на крошечные размеры и неказистый вид, эта плоскодонная лодочка, напоминающая ящик, в мире парусного спорта пользуется заслуженным авторитетом. Сконструированная американцем Кларком Миллзом для своего сына ещё в 1947 году, она стала прототипом огромной серии судов. Гениальная по своей простоте непотопляемая яхта оказалась пригодной как для начального обучения парусному делу детей в возрасте от 7 до 14 лет, так и для проведения соревнований. Она получила название «Оптимист» и приобрела невероятную популярность. Швертботы этого типа начали строить на всех пяти континентах – вплоть до Новой Зеландии; к 1965 году в мире их насчитывалось 17 тысяч, а в 1978-м – 125 тысяч! Строятся они и в наши дни – примерно по 3000 в год. Более чем в 100 странах мира «Оптимист» представлен как базовый класс для начального обучения яхтингу; всего в мире на лодках этого типа занимается более 200 тысяч человек.

Что такое швертбот?

Шверт – это подъёмный киль, уменьшающий осадку яхты. Судно, имеющее шверт, называется швертботом; оно может плавать по мелководным заливам и рекам, недоступным для обычных яхт. Шверт чаще всего делают врачающимся, убирающимся вверх при помощи шверт-талей. На малых швертботах, в том числе на «Оптимистах», используют кинжаленный шверт – он просто вставляется сверху в колодец, как кинжал в ножны. Кстати, и само слово «шверт» переводится с немецкого как «меч».

Спортивные шверботы-одиночки



По сей день «Оптимисты» остаются главной «учебной партой» будущих яхтсменов. Этот класс официально признан международными организациями и в парусном спорте имеет такие же права, что и заслуженные ветераны Олимпиад «Финн» и «Звёздный».

Компактность и манёвренность «Оптимистов» позволяет проводить тренировки даже в искусственном бассейне на берегу Невы

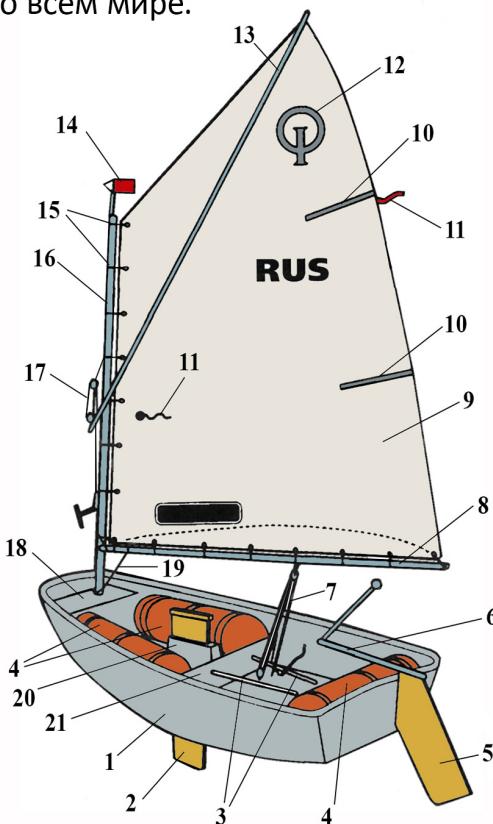


Конструкция: «Сделай сам»

Швертбот «Оптимист» изначально задумывался как лодка, которую можно построить самостоятельно из доступных материалов — водостойкой фанеры и сосновых реек. В Дании, например, в 1950-е годы постройка «Оптимистов» входила в школьную программу как часть обучения столярному делу. Кстати, именно в Дании конструкция швертбота была усовершенствована, и там же в 1954 году состоялись первые соревнования этих мини-парусников, позже ставшие популярными во всём мире.

Устройство швертбота «Оптимист»:

- 1) корпус;
- 2) шверт;
- 3) ремни для откручивания;
- 4) ёмкости для обеспечения плавучести;
- 5) перо руля;
- 6) румпель с удлинителем;
- 7) гика-шкот;
- 8) гик;
- 9) парус;
- 10) латы;
- 11) колдунчики;
- 12) эмблема класса *Optimist International*;
- 13) шпринтов;
- 14) флюгарка;
- 15) сегарсы;
- 16) мачта;
- 17) гордень шпринтова;
- 18) мачтовая банка;
- 19) оттяжка гика;
- 20) швертовой колодец;
- 21) переборка (шпангоут).



Деревянный корпус «Оптимиста» самостоятельной постройки рядом с пластиковым швертботом заводского изготовления



В настоящее время «Оптимисты» строятся в основном на промышленных предприятиях, из пластика. Однако остались энтузиасты, предпочитающие сделать миниатюрный швертбот своими руками по традиционной технологии. И таковых немало. Об этом свидетельствует хотя бы такой факт: целый ряд фирм в разных странах выпускает наборы деревянных заготовок для самостоятельной сборки «Оптимистов». И спрос на такую продукцию не пропадает.

Конструкция мини-швертбота чрезвычайно проста. Плоскодонный корпус очень остойчив - благодаря непривычным обводам и пропорциям. Днище и борта имеют кривизну только в одном направлении, что позволяет применить для изготовления наружной обшивки фанеру. Палубы нет; яхтсмен сидит на днище. Длина корпуса - 2,3 метра, ширина – 1,13 метра.

Кроме транца и форшпигеля (носового транца), имеется только один шпангоут. Продольный набор составляют киль, сколовые и днищевые стрингеры и привальные брусья. Для обшивки применяется фанера толщиной 6 мм.

Транец швертбота может быть подкреплён для установки подвесного мотора мощностью 1,5—5 л.с.

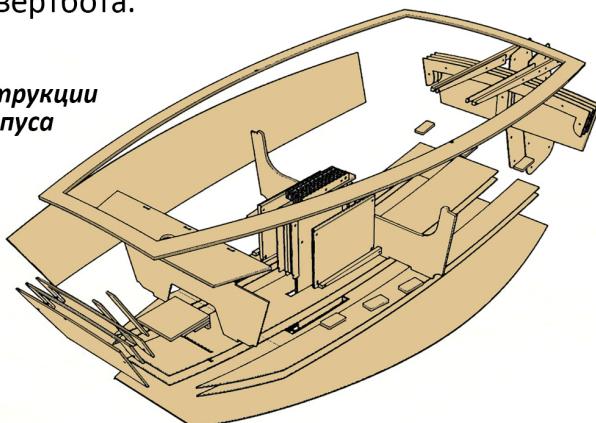
Наружную поверхность корпуса грунтуют горячей смесью скипидара и олифы в соотношении 1:2, шпаклюют и окрашивают водостойкими красками или эмалями 2—3 раза. После нанесения первого и второго слоя краски, а также после шпаклёвки, поверхность шлифуют шкуркой.

Пяртнерс (отверстие под мачту) прорезается в носовой поперечной банке, которая крепится к привальных брусьям. Крепление банки усилено кницами, соединяющими её с бортами. Кницами же усилены соединения транца и форшпигеля с привальными брусьями.

Непотопляемость обеспечивается с помощью надувных ёмкостей (одна в носу и две по бортам в средней части) или пенопластовых блоков общим объёмом 50 дм³. Вес деревянного корпуса — около 30 кг.

Швертбот оборудуется рулевым устройством и швертом кинжалного типа, вставляющимся в швертовый колодец. Шверт и руль вырезаются из 12-миллиметровой фанеры. На внутренней стороне привальных брусьев крепятся подуключины для гребли вёслами, которые должны быть предусмотрены в снабжении швертбота.

Элементы конструкции деревянного корпуса швертбота



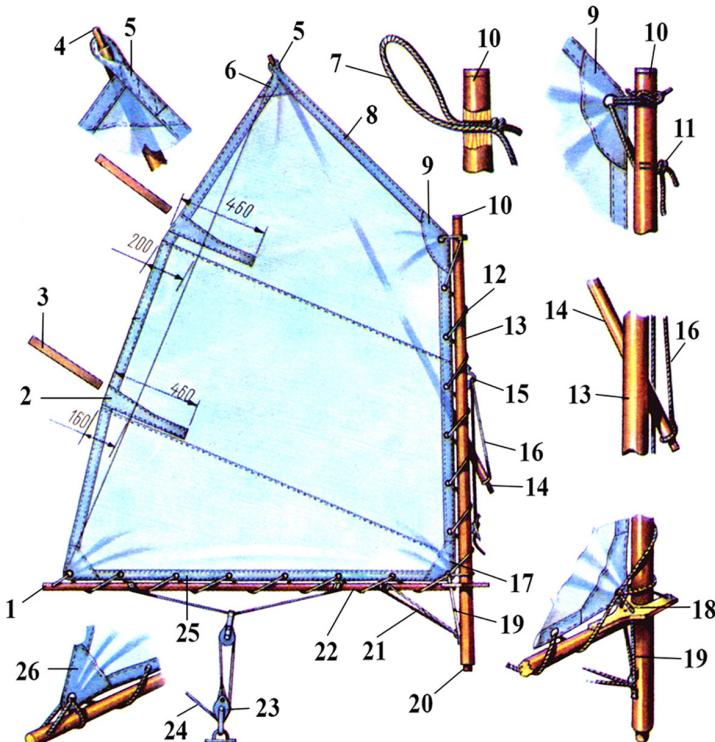
Швертбот «Оптимист» с корпусом из стеклопластика. Внутри корпуса видны надувные ёмкости для обеспечения плавучести



Мачта и гик имеют круглое сечение; они могут быть kleеными или изготовленными из цельного дерева. Прочность мачты рассчитана таким образом, чтобы при внезапном шквале швертбот с человеком на борту не переворачивался, а происходила бы поломка мачты. Мачта устанавливается в степсе и пяртнерсе без стоячего такелажа и легко может быть снята вместе с парусом в экстренных обстоятельствах.

«Оптимист» имеет самое простое парусное вооружение – кэт. Кэт – это судно с единственным парусом (гротом) на единственной мачте. Такую оснастку несут только небольшие лодки. Например, одноместный «Финн», на котором проводятся гонки на Олимпиадах, оснащён **бермудским кэтом**. Его треугольный парус рас-тягивается передней шкаториной по мачте, а нижней — по гику, пятка которого шарнирно соединена с мачтой. У «Оптимиста» парусное вооружение выглядит иначе – это **шпринтовый кэт**. Четырёхугольный косой парус спереди и снизу крепится, как у «Финна», к мачте и гику, а по диагонали, кроме того, растянут поддерживющим задний верхний

угол лёгким древком — шпринтовом. Гик упирается в мачту «усами», охватывающими её полукольцом. Шпринтами одним концом вставляется в петлю на парусе, вторым — в петлю на специальном штерте, который тую натягивается вдоль мачты, обеспечивая нужное растяжение паруса.



Парусная оснастка «Оптимиста»:

- 1) нок гика;
- 2) латкарман;
- 3) лата;
- 4) нок шпринтова;
- 5) петля на парусе для крепления к шпринтову;
- 6) нок-бензельный угол;
- 7) петля для крепления верхнего галсового угла;
- 8) верхняя шкаторина;
- 9) верхний галсовый угол;
- 10) топ мачты;
- 11) узел слаблинья;
- 12) слаблинь;
- 13) мачта;
- 14) шпринтова;
- 15) обушок;
- 16) оттяжка шпринтова;
- 17 – нижний галсовый угол;
- 18 – пятка гика;
- 19) галс-оттяжка;
- 20) шпор мачты;
- 21) оттяжка гика;
- 22) гик;
- 23) нижний блок гика-шкота;
- 24) гика-шкот;
- 25) нижняя шкаторина.

Бермудские паруса считаются сейчас самыми лучшими, так как развиваются на единицу своей площади наивысшую силу тяги — при движении яхты под углом навстречу ветру. Зато шпринтовый парус имеет при той же площади уменьшенную высоту. Благодаря этому у того же «Оптимиста» меньше шансов опрокинуться, чем скажем, у «Финна», а для начинающих яхтсменов это немаловажное преимущество. Кроме того, в случае шквала нетрудно быстро уменьшить площадь шпринтового паруса наполовину, освободив шпринтов от крепления у мачты.

Парус «Оптимиста» при постановке пришнуровывают слаблином к мачте и гику. Для прохода слаблиня через паруса вдоль передней и нижней шкаторин с шагом 150-200 мм обмётывают отверстия — люверсы. Площадь паруса — 3,5-3,7 кв. м. Наиболее подходящая ткань для его изготовления — дакрон удельным весом 100-110 г/м²

Управление парусом осуществляется гика-шкотом, прикреплённым одним концом к гику. Ходовой конец гика-шкота проходит через блок, закреплённый на киле.





Соревнования на швертботах «Оптимист» в нашей стране проводятся регулярно и повсеместно. На верхнем снимке – гонки на Неве в рамках Санкт-Петербургского морского фестиваля; на нижнем – парусная регата в МДЦ «Артек» в Крыму





Швертбот из стеклопластика отличается по конструкции от деревянного. Он оснащён рангоутом из дюралевых труб и часто имеет аварийный запас плавучести в виде блоков пенопласта, приформованных к обшивке корпуса.





Конструкция швертбота «Оптимист» проста и технологична, поэтому постройка лодок этого типа успешно освоена в Международном детском центре «Артек». Будущие яхтсмены самостоятельно выполняют все работы, что позволяет им досконально изучить конструкцию судна и получить полезные навыки, которые обязательно пригодятся в жизни.



Готовность №1

Швертбот «Оптимист» - это первый самостоятельный шаг в мир паруса. Именно с него началась дорога в море у многих известных яхтсменов, военных и гражданских моряков. На этих крошечных парусниках будущие капитаны постигали азы навигации, учились чувствовать ветер и покорять водную стихию.

Перед тем как выйти в своё первое плавание под парусом, целесообразно провести генеральную репетицию на суше. Швертбот следует вооружить и поставить на берегу на кильблок. Так будущему яхтсмену удобнее всего почувствовать ветер и потренироваться управлять парусом под наблюдением инструктора.

Прежде чем ставить парус, нужно определить, откуда дует ветер. На воде вооружать швертбот следует, когда он стоит носом против ветра — **в левентик**, иначе парус раньше времени наполнится ветром и может либо сбросить вас в воду, либо навалить лодку на берег.

Итак, поставим швертбот носом к ветру. Парус свободно полощется, как флаг. Теперь немного развернём лодку, чтобы ветер дул не прямо в нос, а чуть с левого



борта — в левую скулу. Такой курс относительно ветра, как мы уже знаем, будет называться бейдевинд. Рулевой, ему сидеть нужно ближе к левому — наветренному — борту, чтобы откренивать швертбот, выбирает слабину гика-шкота.

Парус забрал ветер и сразу же встал по правому борту. Ветер дует слева, значит мы «идём» в бейдевинд левым галсом.

Попробуем слегка потравить шкот. Парус ушёл под ветер. Часть паруса у мачты заполоскала — перестала работать. Если бы такое случилось во время гонок, соперник сразу же ушёл бы вперёд — ведь мы потеряли ход! Но нельзя и излишне туго выбирать шкот: при этом тяга паруса уменьшится, а лодка получит сильный крен.

На курсе бейдевинд, как, впрочем, и на любом другом, рулевой должен быть очень внимательным, надо всё время чувствовать направление ветра и его изменения. Хорошо, что на топе мачты нашего швертбота закреплён небольшой флагок — вымпел из лёгкого батиста: он помогает определить направление ветра. В крутой бейдевинд ветер должен обдувать парус под углом примерно 20° : при этом парус развивает максимальную тягу. Сейчас, пока швертбот неподвижен, направление вымпельного ветра совпадает с направлением истинного. На воде, когда швертбот имеет ход, вымпел развернётся ближе к оси, то есть диаметральной плоскости (ДП) лодки. Соответственно придётся ещё немного подобрать шкоты.

Вернёмся, однако, к нашему положению сейчас: швертбот с заполаскивающим парусом потерял ход. Что должен предпринять рулевой? Не стоит сразу выбирать парус втugую — скорости это нисколько не прибавит. Лучше отклониться от острого курса — **увалиться под ветер**, а когда парус вновь заработает и лодка наберёт ход, можно будет возвращаться на прежний курс — **приводиться**.

Для этого плавно и ненамного кладём руль на левый борт и одновременно подбираем шкот, чтобы парус продолжал работать, не заполаскивая.

Кстати, напомним: лодка поворачивает в ту сторону, в которую отклоняют перо руля. Все команды подают, называя борт, в сторону которого должен пойти нос лодки. Например, по команде «Лево на борт!» нужно направить нос лодки влево, а чтобы перо руля отклонилось налево, румпель повернуть вправо.

В море ветер, особенно если он слабый, редко дует в постоянном направлении. Поэтому во время гонки надо уметь использовать каждый заход ветра, чтобы хоть недолго, но пройти круче — выиграть высоту, как говорят яхтсмены. Смысл этого выражения будет понятен, если вернуться к аналогии между парусом и крылом. При полётах на планере преимущество имеет тот, кто первоначально взлетел выше. На парусных соревнованиях выигрывают те, кто сумел оставить соперника под ветром. И неслучайно поворотные знаки на гоночной дистанции называют: тот, к которому нужно идти, поднимаясь против ветра, **верхним**, а противоположный, к которому спускаются по ветру, — **нижним**.

Стремясь выиграть высоту, нельзя забывать, что слишком круто к ветру ни одно парусное судно ходить не может: оно при этом не только теряет ход, но и получает сильный дрейф — его быстро сносит с заданного курса. В том-то и заключается искусство рулевого, чтобы в каждом случае, на каждом колене дистанции и при любом заходе ветра находить положение, при котором парус работает наиболее эффективно, а судно идёт кратчайшим путём на знак. Здесь нужен опыт, но одно правило запомните сразу. Лучше шкоты перетравить, чем перебрать: парус должен работать где-то на границе заполаскивания у передней шкаторины.



И ещё одно простое правило: гик должен делить угол между направлением вымпельного ветра и ДП лодки примерно пополам.

Очень крутым байдевиндом чаще всего ходят на **лавировке**. Это когда генеральный курс, то есть направление по прямой к заданной цели, идёт как раз против ветра. Понятно, что чем круче идёт судно к ветру, тем меньше ему придется делать галсов, тем короче фактический путь до цели.

При лавировке судно попеременно идёт то левым, то правым галсом, делая повороты носом против ветра — **оверштаг**. Угол между прежним курсом и новым обуславливается лавировочными качествами яхты, то есть её способностью идти против ветра. Величина лавировочного угла определяется конструктивными особенностями яхты, но во многом она зависит и от гонщика. Неправильно поставленный парус, излишние движения рулём — всё это так или иначе отражается на результатах гонки.

Здесь, на земле, понять, как следует делать поворот оверштаг, довольно сложно. Поворот совершается в движении — благодаря инерции, которую набрал швертбот на предыдущем галсе, так как когда судно приводится на ветер и проходит положение левентик, оно неизбежно теряет ход — ведь парус не работает, а встречный ветер только тормозит. Поэтому поворот оверштаг всегда нужно делать в хорошем темпе.

Если лодка шла до этого в крутой бейдевинд, то сначала надо слегка увалиться, чтобы набрать побольше хода. Руль в момент поворота быстро, но плавно перекладывается на ветер. Больше чем на 40° перекладывать руль не стоит — поворот от этого быстрее не станет, зато потеряете много хода. Когда нос швертбота перевалит через линию ветра, нужно пропустить гик над головой и пересесть на наветренный борт. Шкот берите в ту руку, которой прежде держали румпель, а румпель — той, в которой был шкот. Руль нужно плавно переложить в нейтральное положение. Если нос лодки слишком быстро катится под ветер, лёгким движением румпеля в наветренную сторону следует одержать швертбот на нужном курсе.

Полезно потренироваться по очереди. Двое разворачивают швертбот, а рулевой выполняет манёвр. При этом помните: после поворота нельзя слишком круто ставить швертбот к ветру. Есть риск, что он против вашего желания сделает новый поворот в обратную сторону или приобретёт задний ход, тогда всё придётся начинать сначала.

После поворота пройдите чуть увалистее, обязательно наберите ход, а потом уже ложитесь на крутой курс.

Внимание: рулевой после смены галса ни при каких условиях не должен оказаться в положении спиной к носу! Так он сразу потеряет ориентировку и упустит ветер. Рулевой при любом манёvre должен **смотреть вперёд!**

ветер

Швербот уваливается
на левый галс

Положение левентик
- ход по инерции



Выполнение
поворота
оверштаг

Поворот на ветер

Правый галс
Набор скорости



Теперь поставьте швертбот так, чтобы ветер дул ему с кормы примерно под 30°. Это курс бакштаг. Попробуйте правильно поставить парус относительно вымпельного ветра. Помните: гик должен делить угол между его направлением и ДП пополам.

Другое правило на полных курсах: задняя шкаторина должна слегка «заигрывать».

Попробуем теперь переменить галс — сделать поворот, следя полным курсом. Можно, конечно, привестись и сделать уже знакомый нам поворот оверштаг. Однако в данном случае гораздо быстрее, почти без потери хода, можно повернуть, пересекая направление ветра не носом, а кормой. В этом и заключается смысл **поворота фордевинд** (или через фордевинд).

Последовательность действий рулевого при повороте фордевинд такая. Сначала уваливаемся на чисто попутный относительно ветра курс — фордевинд и пересаживаемся на середину — в ДП лодки. Одновременно выбираем гика-шкот. Теперь малейшего движения руля достаточно, чтобы, получив ветер с другой стороны, парус стремительно перебросился на противоположный борт. Потравливаем гика-шкот, ложимся на нужный курс.

В свежий ветер такой манёвр не лишен риска — можно опрокинуть швертбот, поэтому выполнять его следует с должным вниманием. Перед переходом на другой галс гика-шкот нужно выбрать втугую, чтобы ослабить рывок при перебрасывании гика с борта на борт. Надо очень плавно перекладывать руль и сразу же травить шкот, чтобы лодку резко не привело к

ветер

Выполнение
поворота
фордевинд

Ход в бакштаг
правого галса



Уваливание на фордевинд
- выбрать гика-шкот



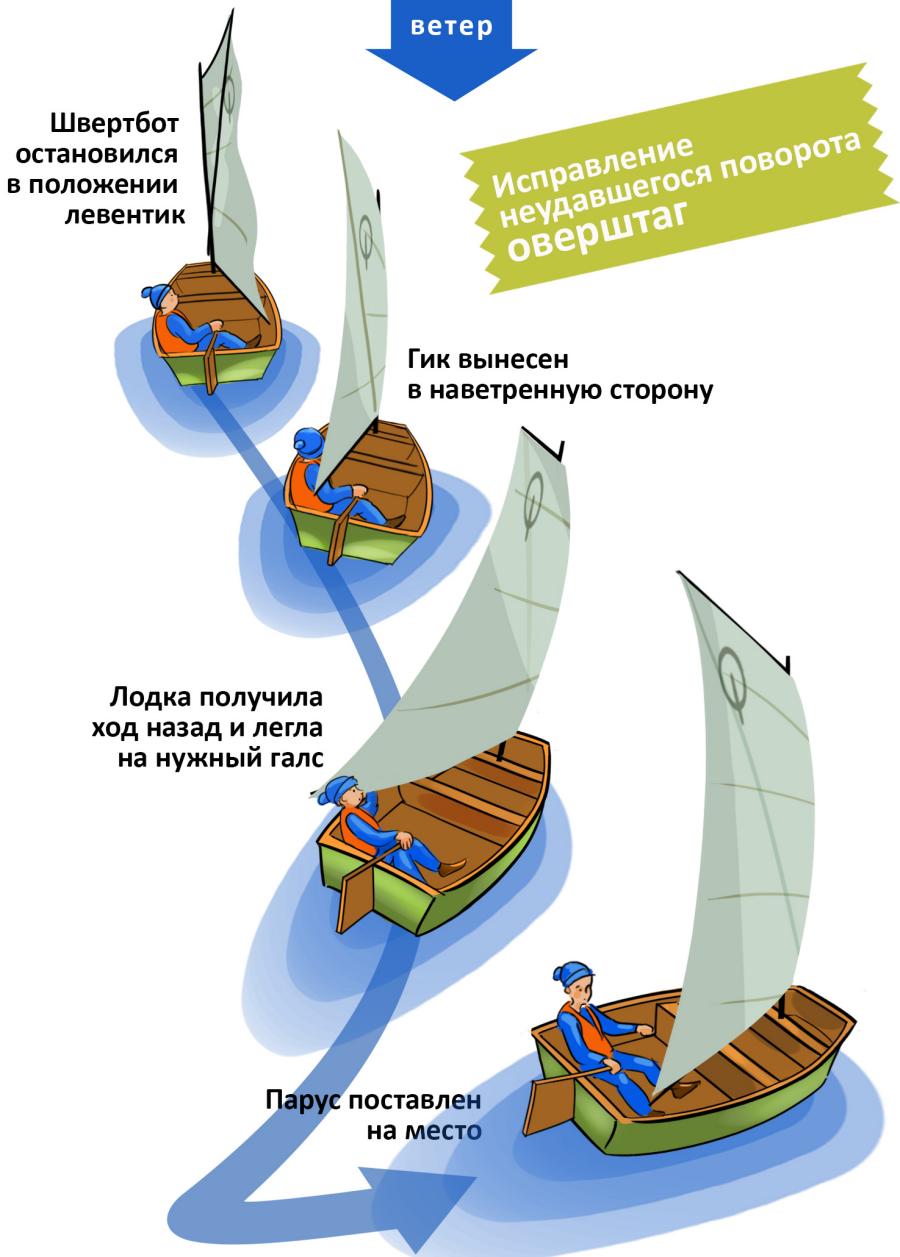
Ход в бакштаг левого галса
- травить гика-шкот

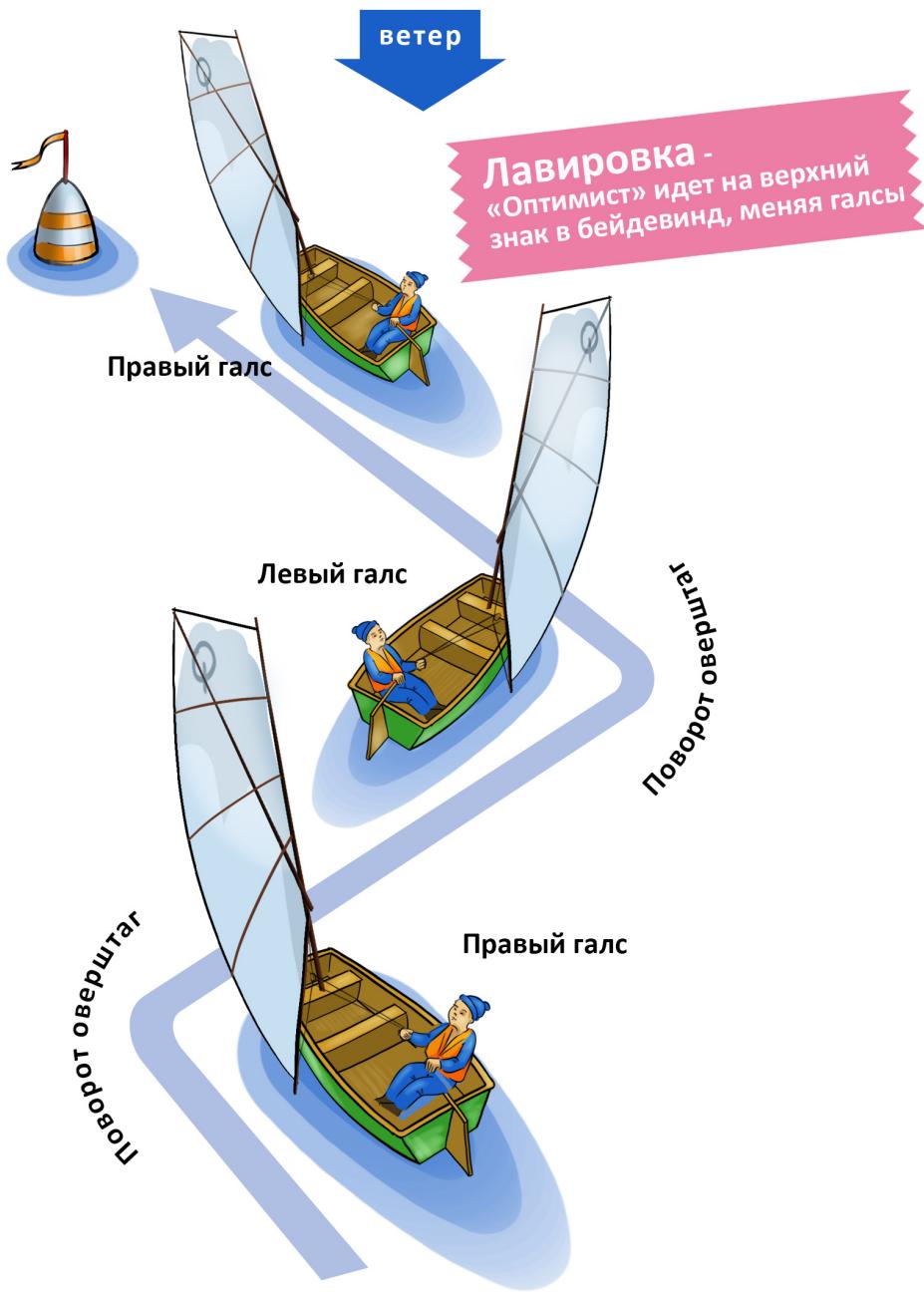
ветру; в случае необходимости придётся движение к ветру задержать рулём. Только убедившись, что всё в порядке, можно подбирать шкот и ложиться на нужный курс.

Проделайте несколько раз этот манёвр. На суше опасности опрокинуться нет, нужно только осторегаться, чтобы не попало гиком по голове!

*Выход в море на тренировку
перед регатой в «Артеке»*







Тренировка на воде

Для начала определим направление и силу ветра. Судя по флагу на мачте, дует чистый норд. Сила его, если судить по волне в заливе, балла два: в более свежий ветер были бы видны барашки. Не забывайте, однако, что в бухте под берегом ветер может не совпадать с общим направлением, а сила его меньше.

Задание такое: отойти от бона, полным курсом дойти до буя, стоящего посреди бухты, обогнуть его, вернуться назад.

Каких это потребует действий? Давайте разберём основные манёвры — проделаем это упражнение сначала на берегу.

Направление ветра — наиболее благоприятное для отхода: он **отжимает** швертбот от бона. Ставим лодку правым бортом к бону. Шкот растрявлен, парус свободно развернуло ветром. Вообще в более свежий ветер, да и на яхте покрупнее «Оптимиста», для постановки парусов следовало бы стать на швартов носом к бону — в левентик, но сейчас в этом необходимости нет. Рулевой садится на наветренный правый борт, румпель берёт в левую руку, шкот — в правую. Швертбот пойдёт в бакштаг правым галсом. В момент отхода лучше увалиться под ветер, чтобы быстрее отойти от бона и набрать ход. Неплохо, если вы сможете оттолкнуть лодку от бона и задать ей ход вперёд.

Спрашивается, можно ли будет отойти, если швертбот стоит у того же бона, но с наветра? Конечно. Если ветер **прижимной** — веслом отгребите подальше, а там, уже имея небольшой ход, направьте лодку на нужный галс и подбирайте шкот. Само собой, шверт должен быть опущен. Для тяжёлой яхты дело сложнее, однако и здесь стараются сначала обойтись без парусов: например — выбираются на якоре.





«Оптимисты» в акватории МДЦ «Артек»

Когда будете приводиться до заданного курса на буй, не забывайте, что сначала нужно повернуть руль, а затем уже выбирать шкот до положения, при котором парус стоит, не заполаскивая. Страйтесь выполнять все манёвры плавно, иначе можете проскочить линию курса, — придётся уваливаться вновь, швертбот из-за этих рысканий потеряет ход. Буй держите точно по носу. Снос из-за дрейфа можете не учитывать, так как расстояние до буя невелико.

Не забывайте, что «Оптимист» поворачивается буквально «на пятке». Чтобы не навалить на буй, надо оставить его позади — на две-три длины швертбота, и только после этого начинать поворот.

Выполнять поворот оверштаг нужно, не мешкая. Инерция у лёгкого судёнышка мала, стоит на миг задержаться в положении левентик — оно получит задний ход. Вообще говоря, и в таком положении поворот может быть завершён. Для этого нужно задержать рукой гик, чтобы парус работал в обратную сто-



*В руках у юного яхтсмена
- удлинитель румпеля,
прозванный «кочергой»*

сторону, и переложить руль на противоположный борт, а когда линия ветра будет пройдена, лечь на нужный курс. Это, однако, уже крайняя мера. При таком повороте на заднем ходу яхта теряет скорость и высоту. Может получиться, что буй вообще не удастся обогнать, тогда придется всё начинать снова.

Обогнув буй, вы ложитесь на обратный курс и идёте в лавировку. Ветер сейчас не сильный, но все равно не забывайте откренивать швертбот. На крутых к ветру курсах располагайтесь, сидя на днище у наветренного борта. При слабых ветрах этого вполне достаточно, чтобы компенсировать возникающий крен. При усилении же ветра придется садиться на наветренный борт и отканивать лодку более энергично, откинувшись на ветер и держась ногами за ремень, закреплённый у противоположного борта. Вот здесь-то и понадобится удлинитель румпеля — «кочерга»: им можно управлять лодкой, не нагибаясь за румпелем.

Реагируйте на каждый порыв ветра, соразмеряя свои усилия по открениванию с его силой. Если при внезапном ослаблении ветра вовремя не передвинуться внутрь лодки, швертбот может оказаться залитым через наветренный борт. При плавании вблизи берега учитывайте, что швертбот может неожиданно для вас оказаться в ветровой тени от высоких зданий или деревьев — ветер пропадёт. И наоборот: на парус может обрушиться внезапный порыв ветра, дующего, как из трубы, из какой-либо выходящей к берегу улицы, ложбины и т.п.

Если почувствуете, что откренивать лодку трудно, потравите шкот, идите с частично обезветренным парусом.

*Соревнования на кубок залива Петра Великого
в классе «Оптимист»*



Знакомство с правилами судоходства и соревнований

При повседневном плавании и в дальних походах яхтсмены, как и любые другие судоводители, руководствуются Международными правилами предупреждения столкновения судов (МППСС). Эти правила довольно подробные; яхтенные капитаны и владельцы маломерных судов обязаны их знать досконально. Но начинающим яхтсменам, участвующим в соревнованиях на швертботах «Оптимист», на первое время достаточно запомнить лишь несколько основных пунктов.

1) Яхта, идущая левым галсом, уступает дорогу идущей правым галсом. (Напомним: левый галс - при ветре слева, правый – при ветре справа).

2) При одинаковом галсе наветренная яхта уступает дорогу подветренной, а обгоняющая - обгоняемой.

3) При любых сомнениях следует пройти за кормой пересекающей курс яхты.

4) Судно, которое имеет право дороги, во время расхождения не должно изменять свой курс, поскольку это может затруднить расхождение судов.

5) Каждое судно, обгоняющее другое, должно держаться в стороне от пути обгоняемого судна.

Согласно МППСС судно с механическим двигателем должно уступать дорогу парусному, но это, конечно, не значит, что «Оптимист» может спокойно пересекать курс, скажем, пассажирскому теплоходу или судну на подводных крыльях. Теплоход с его большой осадкой идёт строго по фарватеру и стеснён в манёврах, в отличие от мелкосидящего «Оптимиста». Поэтому здесь действует другое правило: держаться в стороне от путей больших судов! Даже на открытых водных пространствах яхта должна быть готова уйти с пути, так как есть вероятность того, что её не заметили или не правильно поняли её курс.

Во время парусных регат и различных соревнований действуют Правила соревнований по парусному спорту (ППС). Они разработаны в соответствии с МППСС, но в них детально рассматриваются ситуации, характерные именно для гонок. Особое внимание уделено действиям на старте и финише, правилам расхождения лодок на дистанции и у поворотных знаков.

Яхтсмену правила соревнований, разумеется, надо знать. Но чтобы победить в парусной гонке, необходимы и другие знания и навыки. Нужно выбрать оптимальный курс, правильно настроить парус, уметь откренивать судно. Важную роль играет и тактическая борьба. Ведь все яхты развиваются примерно одинаковую скорость, все умеют правильно выбирать курс на знак. Умело применяя то или иное правило, можно заставить соперника занять невыгодное положение на дистанции и выиграть у него несколько секунд у знака. Или до сигнала старта «выставить» его за стартовую линию — заставить сделать фальстарт. Есть и другие тактические приёмы, но чтобы освоить их, нужно иметь достаточный опыт участия в парусных соревнованиях.

Обычно парусные гонки проводят между однотипными лодками, когда у всех участников равные условия. Но если в состязаниях участвуют яхты разных типов, то вводится понятие гандикап. Гандикап — это искусственное выравнивание шансов сильного и слабого противников в спортивных состязаниях. Применительно к парусному спорту это выглядит так: зафиксированные результаты делятся на присвоенные каждой яхте коэффициенты, которые учитывают её размеры, площадь парусов, особенности конструкции и т.п. В этом случае победителем не обязательно будет тот, кто пришёл к финишу первым.

Человек за бортом!

Морской закон гласит: на любом корабле команда «Человек за бортом!» служит сигналом для принятия немедленных действий. Капитан должен изменить курс так, чтобы оказаться в непосредственной близости от оказавшегося в воде человека и иметь возможность поднять его на борт.

Надо сказать, что обнаружить среди волн тонущего и не потерять его из виду — дело не простое. Подойти же к нему на парусной лодке может только умелый рулевой.

Яхта может идти к находящемуся в воде человеку любым курсом по отношению к ветру, однако конечный манёвр подхода всегда одинаков: у цели она должна потерять ход, а для этого её нужно поставить носом против ветра, в левентик. Выполнение подхода требует точного расчёта, хорошего глазомера, чёткости действий, так что успех достигается по мере накопления достаточного опыта. Многое зависит от поворотливости яхты, её инерции, скорости, силы ветра, волнения и течения на акватории, слаженности работы экипажа, — словом, это уравнение с шестью неизвестными! Решить его помогает только тренировка.

На лёгкий «Оптимист» можно взять не всякого человека и не во всякую погоду. Если речь идёт о спасении взрослого человека, лучше подать пострадавшему конец и отбуксировать его к берегу. Ни в коем случае нельзя втаскивать спасаемого через борт — швертбот опрокинется! В крайнем случае, если оказавшийся в воде человек имеет небольшой вес, надо помочь ему забраться в лодку через транец.



Если швертбот спрокинулся

Случаи, когда лодка с поставленным парусом переворачивается вверх килем, пусть нечасто, но бывают. И надо быть к ним готовым.

Плавучести у «Оптимиста» вполне достаточно — в перевёрнутом состоянии он прекрасно держится на плаву. Можно даже вскарабкаться на днище и сесть на него, удерживаясь за шверт. Но вернуть лодку в нормальное положение простым раскачиванием её с борта на борт вряд ли получится — из-за обводов корпуса остойчивость плавающего вверх килем швертбота весьма высока.

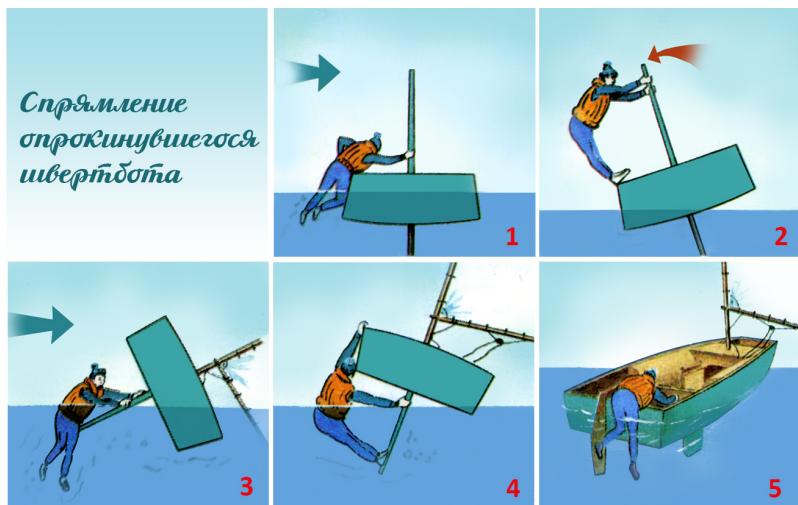
Действовать нужно следующим образом. Для начала посмотреть, откуда дует ветер. Ставить лодку нужно, креня её в наветренную сторону. В этом случае рулевой после спрямления судна оказывается у наветренного борта, и ему будет легче воспрепятствовать повторному опрокидыванию «Оптимиста». Ведь швертбот, залитый водой, очень нестойчив; в сильный ветер при плохо растрявленном гика-шкоте повторного оверкиля избежать почти наверняка не удастся. В этом случае лучше освободить нок-бензельный угол паруса от шпринтова и вновь расправить парус уже только после удаления воды из корпуса.

Вставайте на наветренную половину днища и, взявшись руками за шверт, резко накреняйте швертбот на себя. Когда почувствуете, что лодка в своём вращении перевалила критическую точку, соскальзывайте с днища в воду, но не выпускайте шверта и продолжайте давить на него своим весом. При дальнейшем вращении корпуса ухватывайтесь руками за край борта и удерживайтесь около лодки, пока она не встанет окончательно в прямое положение.

Если оверкиль случился в гонке, то нужно сначала подобрать всё, что выпало из швертбота — весло, черпак и т.п. После этого можно влезать в лодку.

Чтобы вновь не опрокинуть её, влезайте не через борт, а с кормы. Ложитесь грудью на транец и подтягивайтесь вверх, переваливаясь в лодку. При этом часть воды сольётся из корпуса за борт.

Теперь задача — удалить из швертбота воду. Прорвьете, закрыта ли щель швертowego колодца; при необходимости, например, если шверт утерян, заткните щель своей одеждой. Стоя на коленях или сидя на днище, энергично откачивайте воду черпаком, на



- 1) Взобраться на днище швертбота.**
- 2) Ухватившись за шверт, резко наклонить лодку на наветренный борт.**
- 3) Когда мачта появится над водой, продолжать кренить лодку за шверт.**
- 4) Окончательно швертбот можно поставить в нормальное положение, ухватившись за борт.**
- 5) Забираться в лодку (особенно заполненную водой) можно только через транец.**



Новичкам обычно дают полезный совет – в ходе тренировки намеренно опрокидывать швертбот под наблюдением тренера, чтобы отработать последовательность действий на практике. Тогда в реальной ситуации вы будете чувствовать себя гораздо увереннее.



худой случай — ладонями или шапкой. Только когда внутри лодки станет сухо, можно заняться постановкой паруса и продолжать гонку или возвращаться в гавань.

Ещё раз повторим: не отплывайте от швертбота! Раньше или позже, но опрокинутую лодку на воде обнаружат, а вот найти плавающего человека, да ещё среди волн, довольно тяжело.

Хотя при определённых навыках спрямление опрокинувшегося «Оптимиста» не вызовет особых проблем, помните, что «сушить киль» — дело опасное. Какая ни на есть, а всё же авария: легко поломать рангоут, можно потерять парус или шверт. Да и чего только не бывает в море!



Советский барк «Товарищ»,
бывший германской «Горх Фок». Фото 1976 г.

Паруса в океане

Глава 7

Парусники всегда поражали людей своей красотой и особой грацией. Конечно, грузовых парусных судов сегодня уже не осталось: теплоходы полностью вытеснили их с океанских дорог. И тем не менее, парус на горизонте – это не такая уж редкость. В мире насчитывается несколько сотен белокрылых шхун, барков, бригантина и баркентина... И это не считая десятков тысяч яхт. Самыми большими и красивыми из них являются учебные парусные суда, как будто сошедшие со страниц романов о морских приключениях, пиратах и путешественниках эпохи Великих географических открытий...

Как мы уже знаем, первые паруса, появившиеся на судах в глубокой древности, были прямоугольными, то есть **прямыми**. Об их достоинствах и недостатках мы уже говорили.

Суда с **косым** парусным вооружением на Средиземном море появились предположительно в IV веке нашей эры. Они несли **латинские** паруса - треугольные полотнища, прикреплённые длинной стороной к наклонному рею, известному под названием **рю**. При попутном ветре такие паруса проигрывали прямым, зато при боковом и встречном они были значительно эффективнее. Кроме того, в косых парусах возникала аэродинамическая сила, которая за счёт наклона рея имела вертикальную составляющую, исключавшую притапливание носа судна и тем самым повышавшая его мореходность.

Латинский парус служил человеку много столетий, пока неизвестный нам изобретатель не решился усовершенствовать его. Тяжёлый наклонный рей-рю был не слишком удобен в обращении и сильно затруднял смену галса. Отсюда и возникла гениальная идея укоротить рей, превратив его в **гафель**, а парус разрезать на две части. Одна из частей стала **стакселем** - треугольным парусом, расположенным впереди мачты и крепившимся не к рею, а к штагу, а вторая - **тисцелем**, привязанным верхней шкаториной к гафелю, передней - к мачте и нижней - к гику. По сравнению с латинским парусным вооружением



*Фрегат «Штандарт» - копия первого фрегата
петровского Балтийского флота*



Клипер «Флайинг Клауд» («Летящее облако») – судно с классическим корабельным парусным вооружением

новое **гафельное** позволяло идти к ветру, легко менять галс и вообще было более удобным в обращении. В XIX веке появилось более простое **бермудское** парусное вооружение, без гафелей. Бермудский парус представляет собой прямоугольный треугольник, катеты которого крепятся к мачте и гику. Ныне это самое распространённое парусное вооружение современных круизных яхт.

Подлинным «золотым веком» истории парусного флота стал период XVIII – XIX веков, когда в море выходили великолепные фрегаты, клипера и винджаммеры, закрывавшие своими парусами небо. К тому времени парусная оснастка судов впитала в себя весь предшествующий тысячелетний опыт и была доведена до совершенства.

Типы парусных судов

О парусном вооружении шлюпок мы уже знаем. А как обстоит дело с большими парусниками? Здесь вариантов парусной оснастки гораздо больше, и каждый из них имеет своё название.

Строго говоря, всё многообразие парусного вооружения можно разделить на три большие группы. Это суда с **прямым, косым и смешанным** парусным вооружением.

Прямые паруса представляют собой наиболее древнее изобретение, использовавшееся ещё со времён античности. Их отличительная черта - четырёхугольная форма, в виде правильного прямоугольника или трапеции. Верхней шкаториной они всегда крепятся к рею. Прямые паруса дают хорошую движущую силу при попутных ветрах, однако если ветер боковой или встречный, они теряют свою эффективность. Лавировать прямыми парусами очень трудно.

Перечислим основные типы судов с прямым парусным вооружением.

Корабль. В наше время это слово часто применяют как синоним слову «судно», но в былые времена кораблём называли только судно с тремя, четырьмя или пятью мачтами, несущими исключительно прямые паруса. Сейчас настоящих парусных кораблей в мире осталось немного – в основном это учебные парусники или натурные экспонаты морских музеев. В парусную эпоху корабельное парусное вооружение несли некоторые торговые суда (в том числе знаменитые клипера), но прежде всего военные парусники – линейные корабли, фрегаты и корветы. Поскольку ныне слово «корабль» трактуется очень широко, то современные суда с корабельной парус-

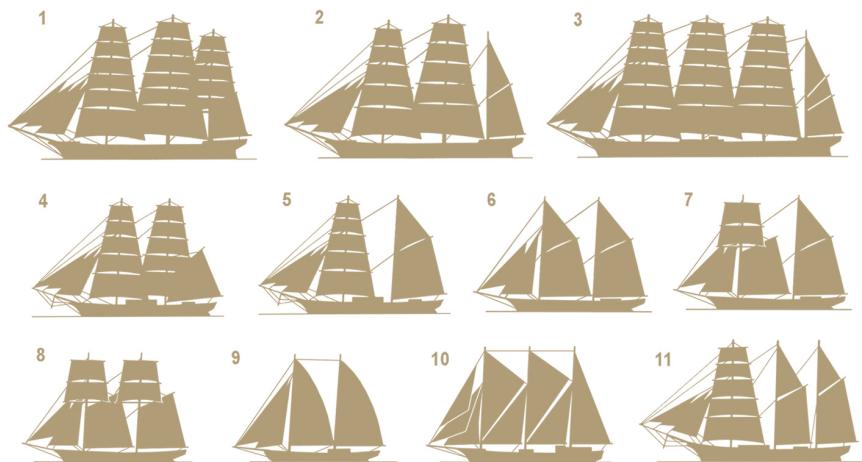
ной оснасткой всё чаще называют **фрегатами**. Применение этого термина не совсем правильно, но зато исключает некоторую неопределённость.

Барк. Может также иметь от трёх до пяти мачт. От корабля отличается тем, что на последней мачте (бизань-мачте) у него установлены косые паруса, в то время как на всех остальных – только прямые.

Бриг. Это судно меньшего размера имеет лишь две мачты – обе с прямыми парусами.

Первыми судами с косыми парусами – латинскими – были арабские дау, фелуки, а также парусно-гребные галеры, шебеки и их аналоги, имевшие много местных названий (галиоты, скампавеи, тартаны и др.).

Типы парусного вооружения:



- 1) корабль, 2) барк, 3) четырёхмачтовый барк, 4) бриг,
- 5) бригантина, 6) шхуна, 7) марсельная шхуна, 8) двухмарсельная шхуна, 9) бермудская шхуна, 10) стаксельная шхуна, 11) баркентина (шхуна-барк).



Американская гоночная шхуна «Мэйфлауэр», 1891 г.

С появлением более удобных в эксплуатации гафельных и бермудских парусов косое парусное вооружение становится более популярным, чем прямое. Такую оснастку получают **шхуны** (чуть позже мы расскажем о них более подробно), а также небольшие суда с одной-двумя мачтами – шлюпки, тендеры, кечи, иолы и многочисленные яхты разных модификаций.

Уже известное нам рейковое и шпринтовое парусное вооружение мы здесь не рассматриваем, так как на больших судах оно не применяется. Им оснащаются только маленькие лодки, чаще всего, с единственным косым парусом на мачте.

Теперь о парусниках со смешанным вооружением. К ним относятся те, у которых оба вида парусов представлены приблизительно в равной пропорции (в равной – не по количеству, а по значимости). Если не

считать редких экзотических судов, то в эту категорию попадают два типа парусников – **бригантина** и **баркентина**. Первая из них – это двухмачтовое судно, на грот-мачте она несёт косые, а на фок-мачте лишь прямые паруса. Баркентина похожа на бригантину, но у неё не меньше трёх мачт. На фок-мачте также ставятся исключительно прямые паруса, на всех остальных - косые.

Надо отметить, что в данной классификации определяющим фактором является та роль, которую играют те или иные паруса. Ведь на судах с прямым парусным вооружением обязательно присутствуют и



*Классическая торговая баркентина
второй половины XIX века*

косые паруса (стаксели, трисели), но они считаются вспомогательными. Точно так же на шхунах и кечах нередко устанавливают прямые паруса (марсели, иногда брифок), но их по-прежнему относят к судам с косым вооружением. Хоть и нечасто, но бывают случаи, когда парусник трудно чётко классифицировать – например, отличить марсельную шхуну, оснащённую брифоком, от бригантины.

В завершение коротко о малых парусниках с косым вооружением. Из одномачтовых судов наиболее распространенным типом является **шлюп**. Именно такую оснастку несут современные прогулочные и крейсерско-круизные яхты. Обычно это один косой парус грот, чаще всего бермудский, и единственный стаксель. Если грот гафельный, то над ним дополнительно устанавливается топсель.



Реплика старинной голландской яхты «Уtrecht» несёт парусную оснастку шлюпа



Разновидность шлюпа – **тендер**, его часто выделяют в отдельный тип. У тендера мачта сдвинута к миделю. Его стандартный набор парусов – грат, стаксели и кливеры. Грат бывает гафельным или бермудским; в первом случае к нему добавляется топсель. Другая конструктивная особенность тендера – выдвижной бушприт.

Некоторые небольшие парусники называют **полуторамачтовыми**. Это **кечи** и **иолы**. На самом деле мачт у них две, но передняя выше задней. Поэтому первая называется не фок-, а грат-мачтой. Вторая – соответственно, бизань-мачта. Между собой суда различаются расположением рулевого баллера. У кеча он находится позади бизань-мачты, в то время



Тендер - американская яхта «Валькирия»

как у иола — впереди. Кроме того, у кеча большая площадь бизани; она может достигать 25% от общей площади парусов. У иола же размер бизани редко превышает 10%. И кеч, и иол, могут нести либо гафельные, либо бермудские паруса; соответственно они именуются «бермудский кеч», или, например, «гафельный иол».



Фок, грот и бизань

Мы уже знаем, что если на судне мачта одна, то она именуется грот-мачтой, а парус на ней – гротом (единственное исключение из этого правила – парусное вооружение шлюпки ЯЛ-6). У двумачтовых парусников первая мачта – фок, вторая – грот; у трёхмачтовых – фок, грот и бизань.

А как быть, если у судна четыре мачты, как на «Седове» и «Крузенштерн»? Или больше четырёх? Ведь в истории бывали пяти-, шестимачтовые парусники и даже один семимачтовый (о нём мы ещё расскажем)... На самом деле всё просто. Первая мачта всё равно будет называться фок, последняя – бизань. А все остальные между ними – грот-мачты с соответствующим номером: 1-я, 2-я и так далее.



Голландский бриг «Моргенштер»



Алые паруса.

Шхуна "Святая Татьяна" в акватории "Артека".

Об этом паруснике мы подробно расскажем чуть позже.

Шхуны

Шхуны и их ближайшие сородичи - бригантины и баркентины - самые многочисленные парусники последних двух столетий. Такую популярность они приобрели благодаря косому парусному вооружению - универсальному и при этом более удобному в эксплуатации.

Кто и где построил первую шхуну, неизвестно. Изображения судов с таким типом парусной оснастки встречаются на полотнах голландских и английских художников середины XVII века, а один голландский рисунок датируется даже 1600 годом. А в российском флоте классическая гафельная шхуна появилась в 1697 году. Ею стала английская двухмачтовая яхта «Ройял Транспорт», подаренная королём Вильямом III царю Петру I.

По сравнению с судами, несущими прямые паруса, шхуны имели ряд явных преимуществ: они легче лавировали, могли идти очень круто к ветру (до 30 градусов) и, главное, для управления ими требовался значительно меньший экипаж. В то же время у них были и недостатки: шхуны отличались рыскливостью при попутном ветре и, кроме того, уступали судам с прямым парусным вооружением в скорости. Чтобы их исправить, хотя бы частично, на фок-мачте стали устанавливать дополнительные прямые паруса - марсель, иногда брамсель и брифок. Такие шхуны стали называть марсельными (изредка брамсельными, если они имели брамсели). Встречались и так называемые двухмарсельные шхуны, несущие прямые паруса на фок- и грот-мачтах. Иногда в литературе попадается термин «топсельная шхуна», но это все-го-навсего неграмотный перевод: по-английски

topsail означает марсель, а у нас топсель - косой треугольный парус между гафелем и стеньгой (в английском языке это *gaff topsail*).

Помимо марсельных, существуют другие разновидности шхун - бермудские и стаксельные. Первые не имеют гафелей и оснащаются треугольными бермудскими парусами, крепящимися к мачте и гику. Бермудский парус был известен давно, но широкое применение нашёл уже в XX веке - особенно после того, как были изобретены латы - деревянные рейки, вставлявшиеся в специальные карманы на парусах и поддерживавшие форму задней шкаторины. Стаксельные шхуны также получили распространение в XX веке. У них нет триселей - основными парусами являются стаксели, устанавливаемые между мачтами. Их дополняют большие топсели своеобразного



*Модель яхты-шхуны «Ройял Транспорт»,
подаренная в Англии царю Петру I*

покроя, шкотовый угол которых крепится к специальному приспособлению - уишбону. Бизань-мачта на стаксельных шхунах как правило несёт бермудский парус.

Особенность управления шхуной - то, что все операции с косыми парусами можно выполнять с палубы, не поднимаясь на мачты. Это позволяло ускорить подготовку палубной команды и уменьшить её численность. В то же время до изобретения такелажных лебёдок подъём тросов вручную представлял собой весьма непростую задачу. Выполнить её силами малочисленного экипажа можно было лишь при условии ограниченной площади паруса. Поэтому на протяжении долгого времени шхуны имели небольшие размеры и использовались преимущественно как разъездные, каботажные, лоцманские и рыболовные суда. В военных флотах они появились в середине XVIII века и служили в роли посыльных судов и канонерских лодок.

В XVIII веке в американском городе Балтиморе родился новый тип парусников, известных как клипер-шхуны или «балтиморские клипера». Они отличались необычно острыми обводами корпуса, увеличенной килеватостью, а также сильно наклоненными в корму мачтами с увеличенной площадью парусов. Шхуны такого типа могли развивать ход до 12 узлов, хорошо всходили на волну и были устойчивы на курсе в свежую погоду, за что пришлось заплатить уменьшением объёма грузовых трюмов и увеличением осадки, особенно ахтерштевнем. Их прозвище – клипера – произошло от английского слова «to clip», в переводе означающего «срезать», «сокращать». По одной версии, имелось в виду уменьшение продолжительности рейса, по другой – способность «срезать волну», то есть мчаться по верхушкам волн. Так



*Русская гафельная шхуна,
акварель И.Айвазовского*

или иначе, но любая из трактовок слова «клипер» подчеркивает его быстроходность.

Балтиморские клипер-шхуны быстро облюбовали контрабандисты, пираты и работоторговцы; также использовались они как каперы и посыльные суда в составе военных флотов. Все суда этого типа были двухмачтовыми, но в 1833 году был построен более крупный трёхмачтовый парусник «Энн МакКим». Именно он и стал непосредственным предшественником классических клиперов, ставших самыми быстрыми и самыми совершенными кораблями парусной эпохи.

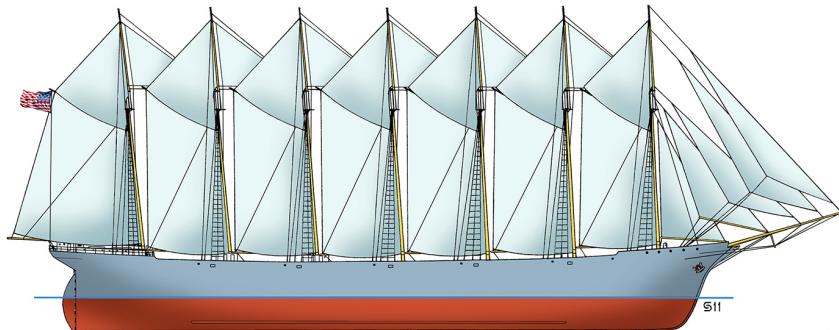
В последней четверти XIX века шхуны и баркентины начали быстро расти в размерах и вышли на океанские линии, успешно конкурируя не только с клиперами и винджаммерами, но и с пароходами.

Использование в качестве конструкционного материала железа (так в XIX веке называли малоуглеродистую сталь) привело к революционным изменениям в кораблестроении. Если продольную прочность деревянного корпуса судна можно было обеспечить лишь при его относительно небольших размерах и

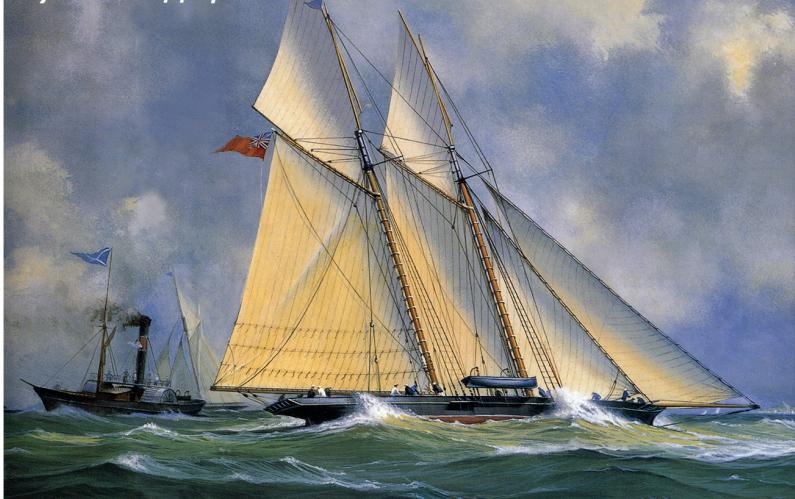
и соблюдении определённых пропорций, то теперь появилась возможность делать гораздо более крупные корпуса с большим отношением длины к ширине. Соответственно, можно было увеличить и число мачт. В 1880 году в США была построена первая четырёхмачтовая шхуна «Вильям Л.Уайт» грузоподъёмностью 1450 т, ставшая своего рода эталоном на последующие 40 лет. Затем появились пяти- и шестимачтовые шхуны и баркентины. А в 1902 году в американском городе Куинси сошёл на воду стальной гигант «Томас У.Лоусон» — единственное в истории семимачтовое судно.

«Томас У.Лоусон» предназначался для перевозки угля. Массивный корпус длиной 120,4 м с огромной высотой борта имел двойное дно; в междудонное пространство (высотой 1,25 м) можно было взять 1070 т воды в качестве балласта. Каждая из семи стальных мачт высотой по 35 м и диаметром 97 см весила 20 т; их продолжением служили деревянные 17-метровые стеньги. Площадь парусов относительно размеров судна-мастодонта казалась не очень большой — 4093 кв. м, но со всей парусной оснасткой

**«Томас У.Лоусон» -
единственное в мире семимачтовое судно**



Английская гоночная шхуна «Ливония», 1871 г.
Художник Д.Брэкман



управлялись не более дюжины матросов при общей численности экипажа всего в 16 человек. Правда, работу моряков облегчали различные механизмы. Шхуна, не имевшая двигателя, вместе с тем была оснащена паровой рулевой машиной, паровыми лебёдками, электрической системой и даже телефонной сетью!

В полном грузу осадка «Лоусона» составляла 9 м — любопытно, что в то время в США был всего один порт, способный принимать столь глубокосидящие суда — Ньюпорт-Ньюс. Зато при следовании в балласте борт шхуны возвышался над водой на 14 м — это тоже можно считать своего рода рекордом, правда, не слишком приятным: маневренность гигантской стальной машины оставляла желать много лучшего. Время, необходимое на перемену галса, составляло, по словам капитана судна Артура Л.Кроули, «от десяти минут до бесконечности».

Жизнь мастодонта оказалась недолгой. В декабре 1907 года плохо управлявшийся парусник не смог справиться с начавшимся штормом, и его выбросило на рифы у побережья Англии. Под ударами волн корпус шхуны разломился между 6-й и 7-й мачтами. Лоцман и 16 человек экипажа погибли, спастись удалось лишь капитану и механику...

Зависимые от ветра многомачтовые грузовые парусники проигрывали в конкурентной борьбе с пароходами, и к началу 1930-х годов их эксплуатация стала нерентабельной. В дальнейшем продолжали строить лишь небольшие каботажные и рыболовные шхуны, преимущественно в странах Северной Европы. Правда, на них всё чаще стали ставить вспомогательные дизельные двигатели. Внешне они по-прежнему выглядели классическими парусниками, но на деле являлись парусно-моторными судами. Последние примеры эксплуатации грузовых парусных судов без механического двигателя относятся к 1950-м годам.

Английская шхуна с бермудским парусным вооружением, 1831 г.





Устройство нашего парусника

Глава 8

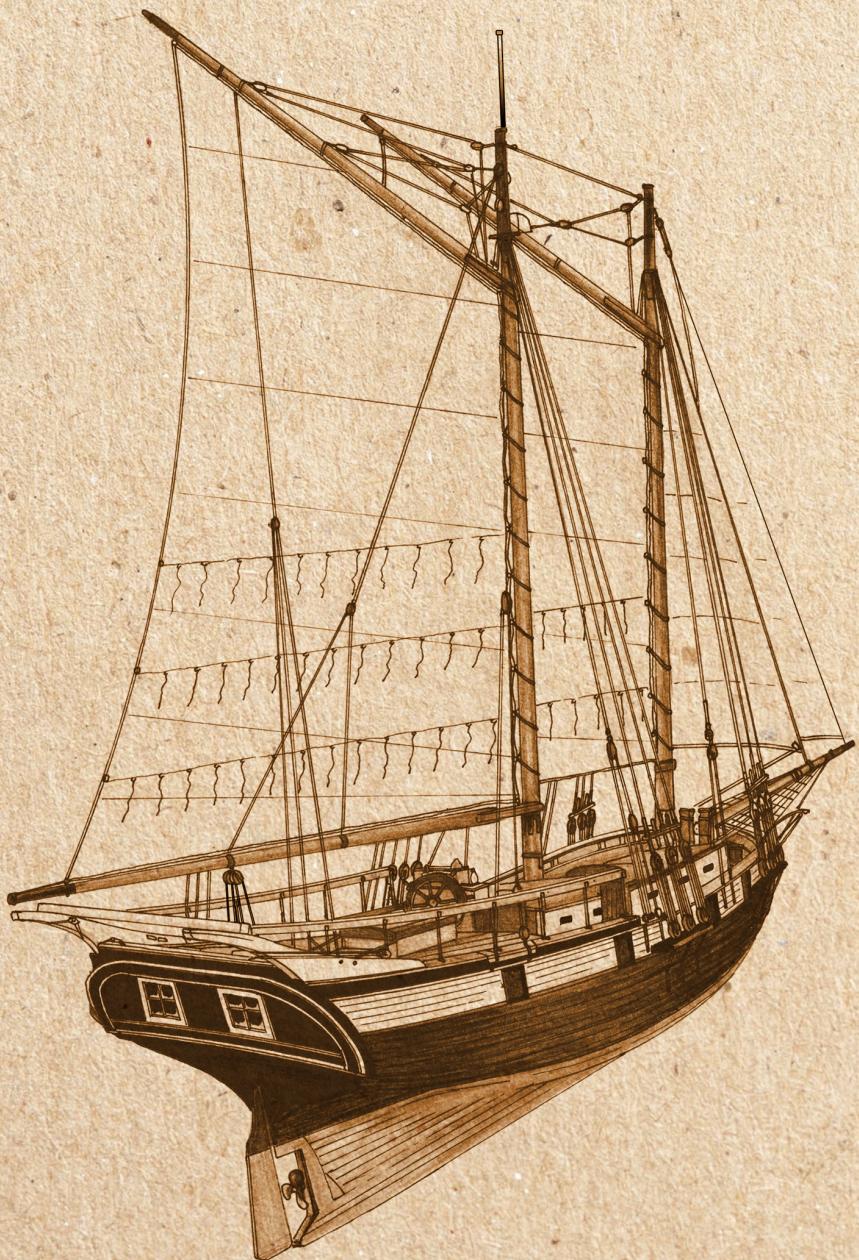
Непосвящённому человеку конструкция парусного судна кажется неимоверно сложной. Складывается впечатление, что разобраться в хитросплетениях снастей и нагромождении множества непонятных деталей просто невозможно. А если тебе пытаются с важным видом что-то объяснить и сыпать терминами вроде «гrott-бом-брам-рея» или «фор-брам-стакселя», это впечатление только усиливается.

Между тем конструкция парусника не так сложна, как видится на первый взгляд. Да и морская терминология вовсе не страшна, если выучить три десятка слов и понять логику всех этих «гrott-стень-штагов». Попробуем рассказать обо всём по порядку на примере конструкции двухмачтовой гафельной парусной шхуны, спроектированной и построенной на верфи «Варяг» в городе Петрозаводске.

Любой парусник, в том числе и наша шхуна, состоит из четырёх частей: корпуса, рангоута, такелажа и парусов. На первом месте в этом перечне — **корпус**.

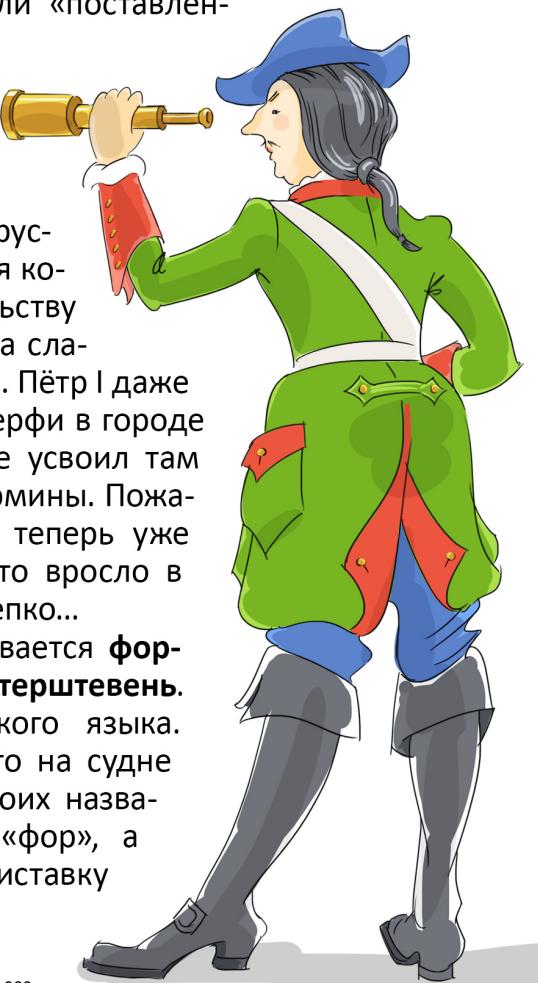
Для начала рассмотрим костяк корабельного корпуса, его скелет. Кстати, он похож на скелет громадного морского животного. И **киль** служит позвоночником. Но корабельному скелету гибкость ни к чему, скорее наоборот — он должен быть крепким.

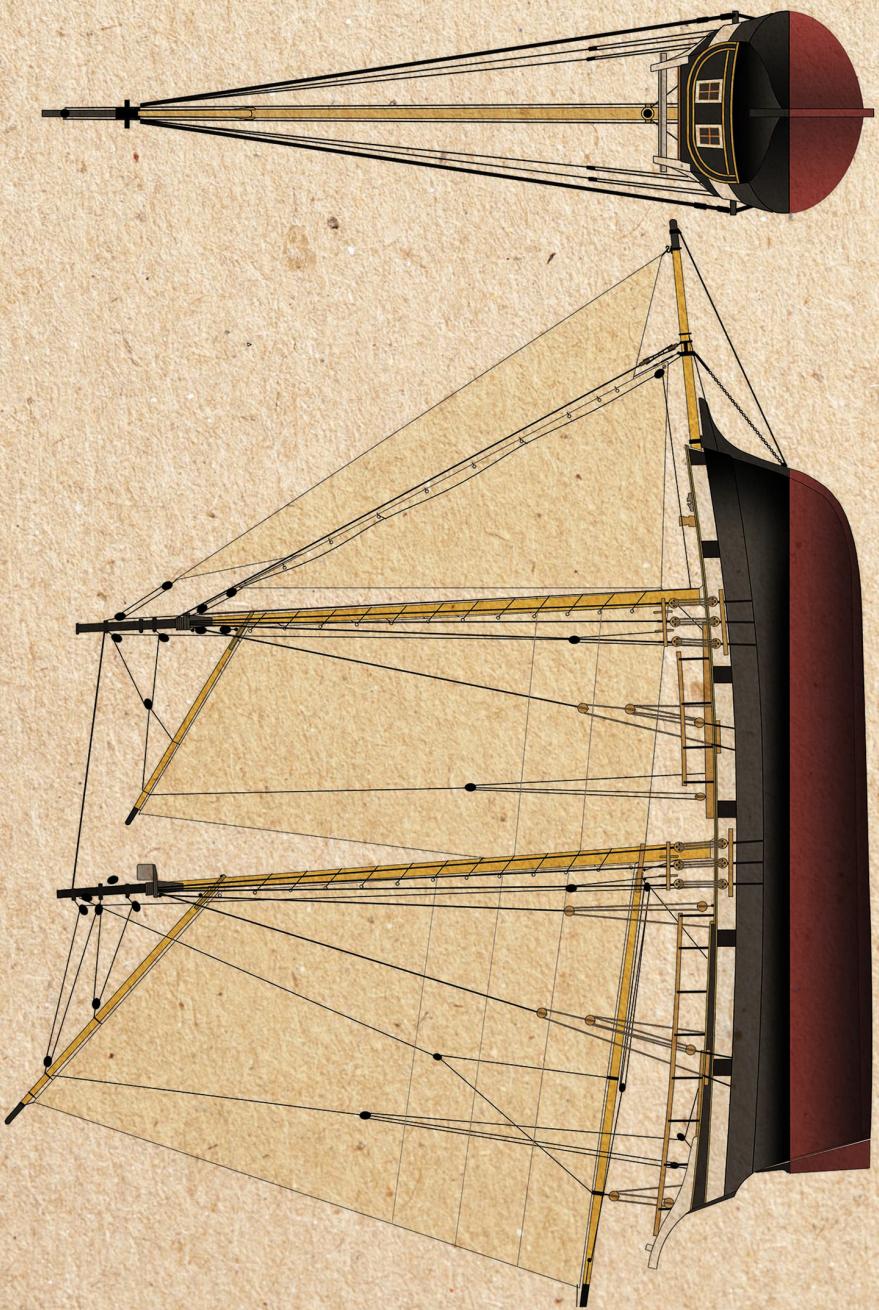
Корабельный скелет называется **набор**. Потому что он набирается из отдельных деталей.

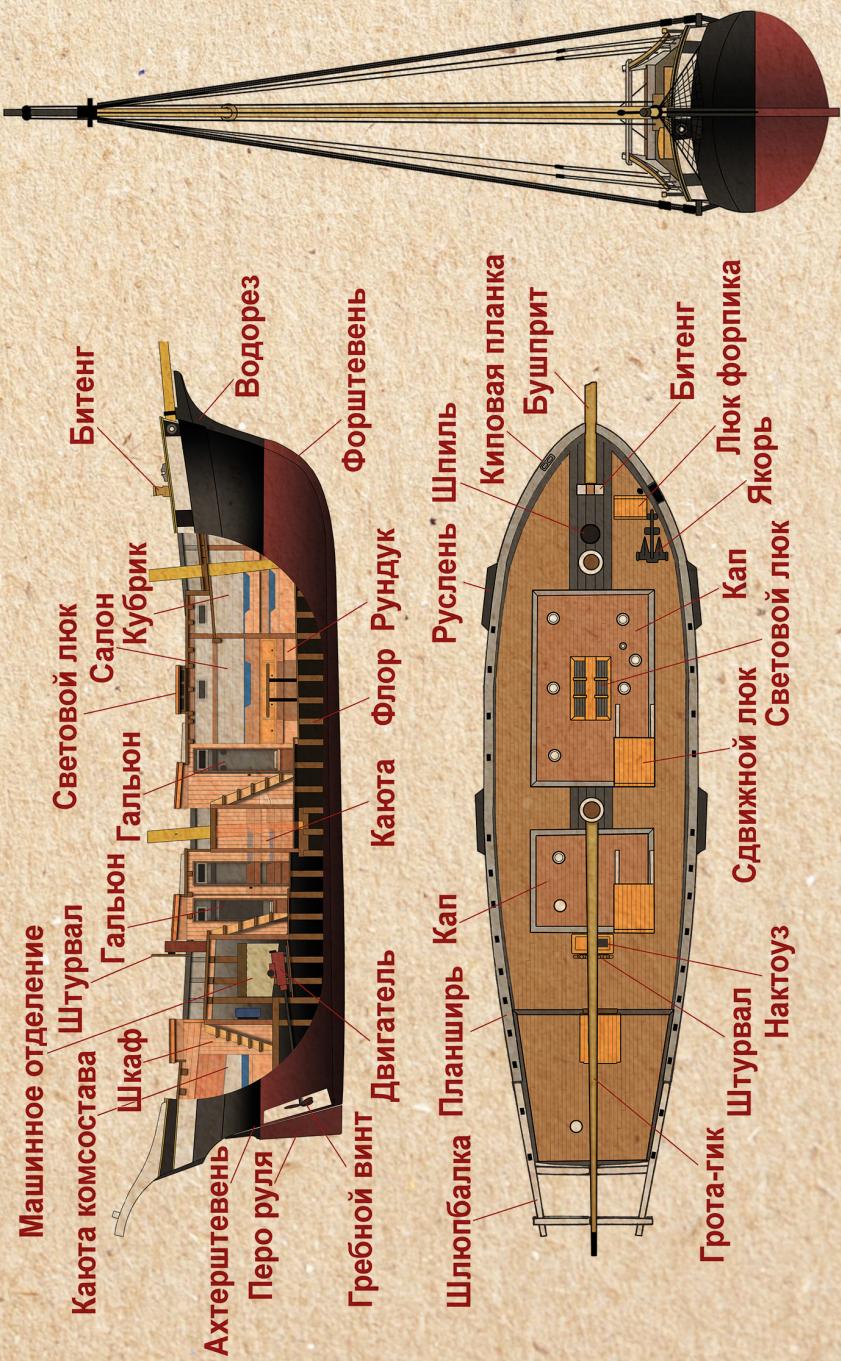


Теперь поговорим о носе и корме. Поставим на концах киля два невысоких (по сравнению с килем) бруса — вертикально или чуть наклонно. На носу для отличия пусть брус будет чуть больше наклонён вперёд. Каждый из таких брусьев называется штевень. Это слово происходит от голландского «steven» и переводиться как «ставить». Значит «штевень» это, «стоящий» или «поставленный». Запомнить несложно, хотя слова иностранные. Дело в том, что царь Пётр Алексеевич в юности, когда задумал создать русский флот, поехал учиться корабельному строительству именно в Голландию. Она славилась тогда этим делом. Пётр I даже работал плотником на верфи в городе Заандаме. И конечно же усвоил там голландские морские термины. Пожалуй, даже чересчур, но теперь уже ничего не поделаешь, это вросло в наш флотский язык накрепко...

Штевень на носу называется **форштевень**, а на корме — **ахтерштевень**. Это тоже из голландского языка. Кстати, очень многое, что на судне находится впереди, в своих названиях имеет приставку «фор», а если сзади — то приставку «ахтер».







Поскольку набор корпуса напоминает скелет, ему нужны рёбра. В корабле они есть и называются **шпангоуты**. «Гоут» означает «дерево», а «шпант» – «ребро» (в русском произношении буква «т» выпала). Представим большущие дуги, установленные на киле, между штевнями, на равных расстояниях.

У каждого из шпангоутов своя форма. Те, что ближе к носу и корме, острые. Самый широкий из шпангоутов называется **мидель-шпангоут**. Многие названия, которые имеют отношение к центральной части корабля, носят приставку «мидель».

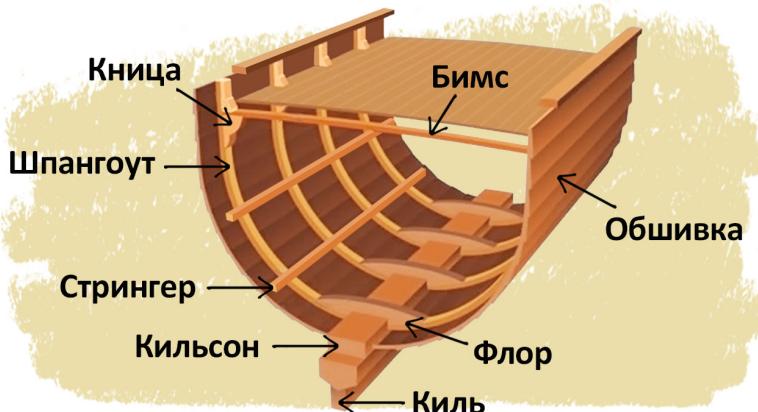
Для прочности по шпангоутам вдоль всего корпуса, от штевня к штевню, протягивают изогнутые по форме бортов и днища брусья. Такой брус называется **стрингер**. Иногда стрингеры врезают в шпангоуты снаружи, но чаще они тянутся по внутренней стороне шпангоутов, чтобы не мешать накладывать обшивку.

Для палубы в наборе корпуса необходимы сверху поперечные балки – **бимсы**. Бимсы делаются чуть изогнутыми, чтобы палуба получалась немного выпуклой и вода с неё скатывалась к бортам.

Обратите внимание на длинную балку, которая лежит на нижней части шпангоутов – корабельных рёбер. Можно подумать, что это киль. Но нет, это особая продольная связь, как и на шлюпках. Киль – он внизу, под шпангоутами и днищем, а это – **кильсон**.

Деталь, на которой лежит кильсон, называется **флор**.





В округлых шпангоутах флоры похожи на полумесяцы, а в острых напоминают треугольники. Флоры соединяют две половинки шпангоута. Вернее, две ветви. Если даже шпангоут цельный, всё равно считается, что он состоит из двух ветвей: правой и левой. Каждая ветвь называется **тимберс**.

Все продольные и поперечные связи корабельного корпуса на стыке укрепляются треугольными деталями – **кницами**.

Вы уже заметили, что нос у судна острый, а крма бывает довольно широкая. Почему? Потому что на ахтерштевне укрепляется специальная кормовая стенка. Называется такая стенка **транец**.

На больших парусных судах обшивку делают деревянную или металлическую. Большинство нынешних фрегатов и барков сделаны из стали. Такими их начали строить ещё в конце XIX века, чтобы повысить прочность. Поэтому и обшивка у многих современных судов такая же, как у пароходов и теплоходов, – из больших металлических листов. Но у нашей шхуны обшивка из хорошей, качественной карельской сосны. Доски обшивки накладываются встык на шпангоуты (ты это помнишь из повествования о шлюпках).

У корпусов бывают различные конструкции. Корму часто выносят назад на специальных брусьях, и она тогда нависает над водой. Пространство между кормой и водой называется **подзор**.

Палубой на судне принято называть не только верхний настил. На больших судах – и старых, и современных – палубами называют этажи – и открытые, и закрытые, с помещениями разного назначения. Основная палуба на судне именуется главной палубой. Для грузов – грузовая палуба, для двигателей – машинная палуба, для кают – пассажирская палуба. А над ними – прогулочная, шлюпочная (где спасательные шлюпки и плоты). На нашей шхуне палуб две – жилая и верхняя.

Пиллерсы – распорки под палубой - ставятся не только под полубимсами, бимсами и другими деталями корпуса. Любая вертикальная подпорка в корпусе судна называется «пиллерс».

Надо запомнить: водонепроницаемость палубы также важна, как водонепроницаемость обшивки. Палубы чаще всего делают из досок. Приятнее ходить по чистому тёплому дереву, чем по раскалённому от солнца или ледяному от стужи железу. Да и красоты больше.

Драить палубу, то есть чистить её до блеска, а потом «скатывать» (мыть потоками воды и швабрами) – это известная матросская работа. В прежние времена старшие помощники капитанов, отвечавшие за чистоту и порядок, иногда так тряслись над внешним видом своих палуб, что матросы просто скрежетали зубами.

Палуба делится на разные участки. Возьмём самый типичный пример – судно с двумя мачтами, как наша шхуна.

Так вот, часть палубы от носа до первой мачты называется **бак**. Палуба между первой и второй мачтами называется **шкафут**. Последняя часть – от задней

мачты до кормы – называется **ют**.

Палубное ограждение называется **фальшборт**. Это значит, что этот борт выше основной части корпуса и окружает надпалубное пространство.



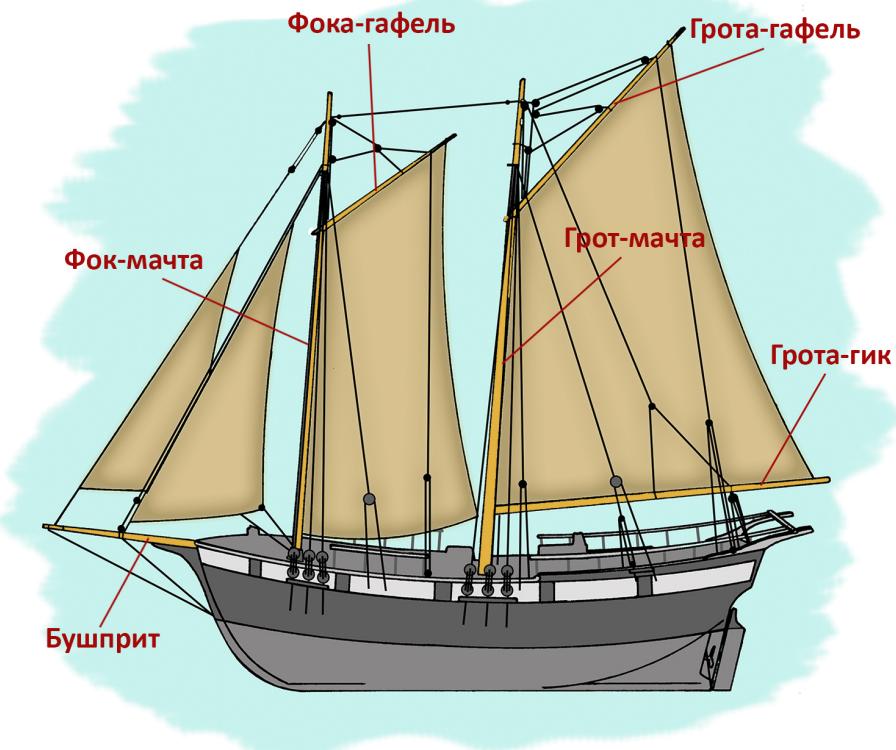
Вторая часть нашей шхуны – это **рангоут**. Это мачты, бушприт, гики и гафели.

Рангоут в переводе с голландского означает «круглое дерево». Вспомните: «шпангоут» – «деревянное ребро». А «рангоут» – «дерево-кругляк». Название это сохранилось до наших дней, хотя мачты, реи и другие детали рангоута теперь далеко не всегда деревянные. На больших парусных судах они обычно делаются из металлических труб. Такой рангоут прочнее, легче, да и деревья губить не приходится.

Рангоут бывает неподвижный и подвижный. Неподвижный – это прежде всего мачты. Они крепко стоят на корабле. Ещё одна маленькая мачта, лежачая, смотрит с носа вперёд. Это – **бушприт**.

А вот поперечины на мачтах называются реи. Оговоримся сразу: классических реев на нашей шхуне нет. Поэтому она называется двухмачтовой гафельной шхуной. Но в ряде справочников указывается, что «гафель – это специальный рея, укреплённый наклонно в верхней части мачты». То есть гафели тоже иногда называют реями.

Гафель и гик похожи на длинные прямые ветви, растущие из мачты. Они, как и реи, относятся к подвижному рангоуту и поворачиваются вместе с парусами.

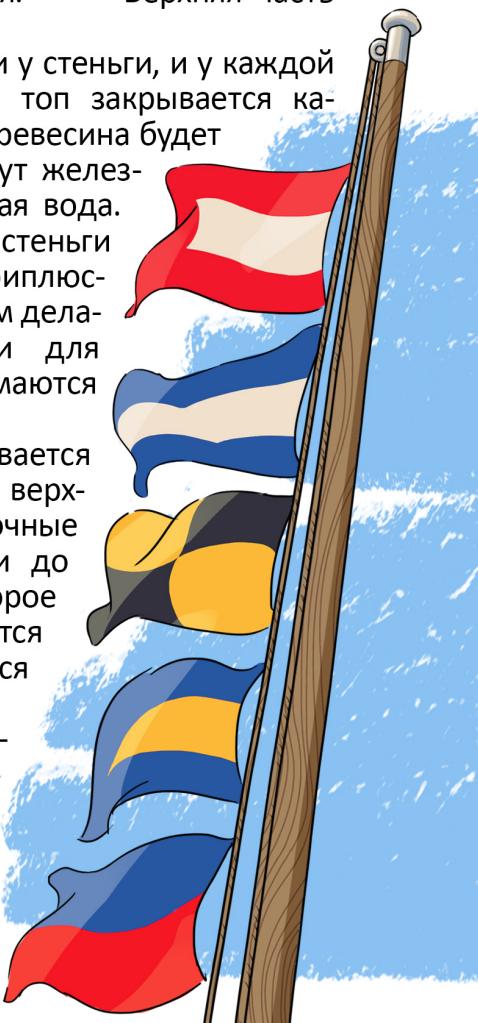


Мачта нашей шхуны цельная однодеревая. Она называется колонна мачты, или просто мачта. На кораблях больше нашего к мачте – обычно сверху – крепится её вторая часть – **стеньга**. Стеньга возвышается над мачтой. Она потоньше и полегче мачты. Все части, чем выше, тем заметнее уменьшаются в размерах. Тяжесть должна оставаться внизу, чтобы корабль был остойчивым и не перевернулся. Верхняя часть мачты называется **топ**.

Топ есть и у колонны мачты, и у стеньги, и у каждой из составных частей. Каждый топ закрывается какой-нибудь заглушкой. Иначе древесина будет впитывать влагу. А если рангоут железный, в трубу нальётся дождевая вода. На верхушке самой верхней стеньги крепится **клотик**. Это такой приплюснутый деревянный шарик. В нём делаются отверстия со шкивами для фалов, на которых поднимаются флаги и сигналы.

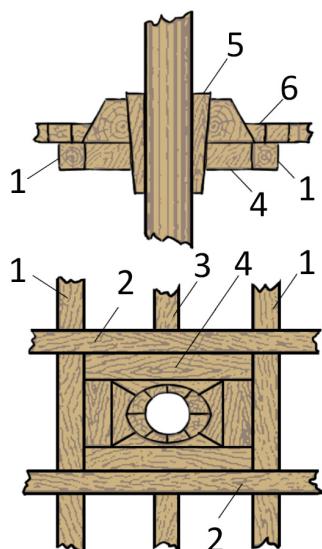
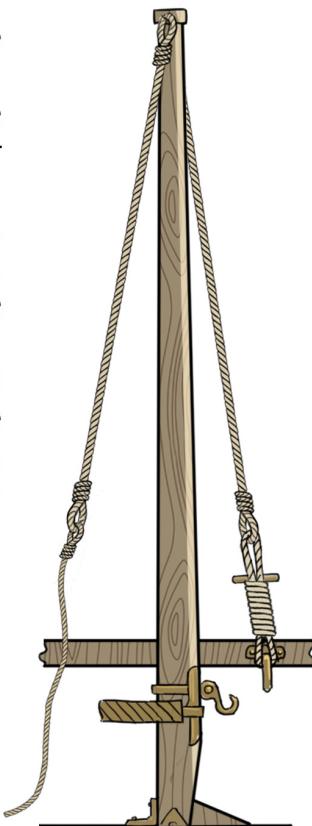
Нижний конец мачты называется шпор. Мачта уходит вниз через верхнюю палубу (и все промежуточные палубы, если они есть) почти до самого днища. Гнездо, в которое вставляется мачта, называется степс. В него и устанавливается шпор.

Отверстие в палубе, через которое мачта уходит вверх, называется пяртнерс. Пяртнерс не просто отверстие в палубе. Спереди и сзади оно скжато бимсами, а по бокам – палуб-



ными стрингерами. И, кроме того, укреплено специальной деревянной «подушкой». Иначе мачта, покачиваясь, расшатает палубу.

Осталось только запомнить, как мачты называются. Ведь на корабле у каждой мачты своё имя. На нашей шхуне передняя мачта именуется **фок-мачта**, а задняя – **грот-мачта**. Если же судно трёхмачтовое, то третья, последняя, будет называться **бизань-мачта**.



Крепление мачты в партнерсе:

- 1 — мачтовый бимс;
- 2 — мачтовый карлингс;
- 3 — полубимсы;
- 4 — детали мачтовой подушки;
- 5 — мачтовые клинья;
- 6 — палубный настил.

На парусном судне закруглённые концы реев, гиков и гафелей называются **ноки**. Нок - короткое слово, легко запоминается. Но у гика и гафеля ноком именуют только тот конец, который далеко от мачты. А тот, что упирается в мачту, носит название **пятка**.

На нашей шхуне гиков и гафелей всего по два, и в названиях не запутаешься. На фок-мачте – это фока-гик и фока-гафель. На грот-мачте гик называется грота-гик, а гафель – грота-гафель.

Бушприт тоже относится к рангоуту, но к неподвижному. Здесь также необходимо знать названия частей. Задний конец бушприта называется шпор, как у мачты. Передний – нок, как у гика, гафеля или рея. На старинных парусниках бушприты часто были составными, как мачты. Но на нашей шхуне бушприт простой, он состоит из одного дерева.



Шпор бушприта закрепляется между двумя крепкими брусьями - **битенгами**, которые идут от палубы до самого днища. Кроме того, к форштевню бушприт притягивается специальной скобой, она называется **ватер-вулинг**.

Передняя часть форштевня, которой он рассекает воду, называется **водорез**. К нему-то и крепится ватер-вулинг. Слово «вулинг» означает «крепление из троса», так как именно тросами а прежние времена бушприты закреплялись на водорезе.



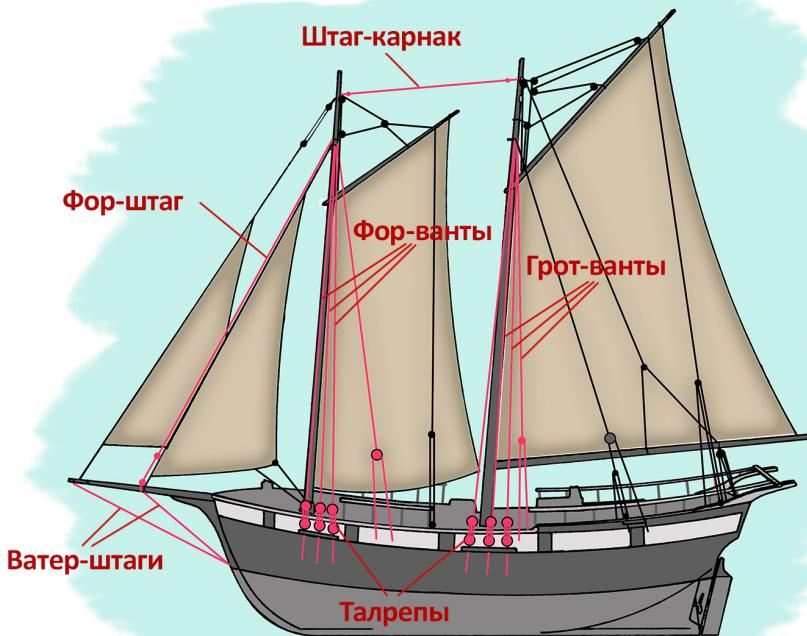
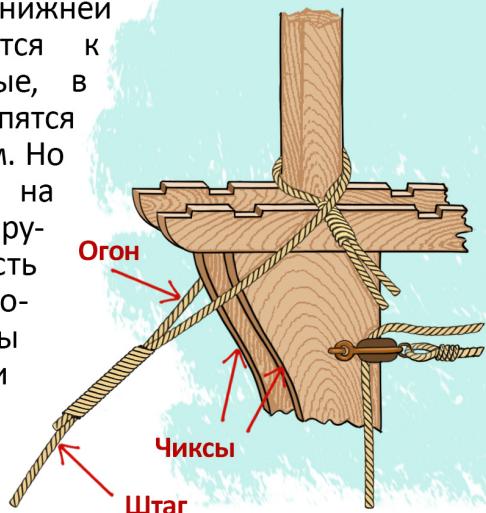
Такелаж – это третья часть нашего парусника. **Стоячим такелажем** называются туго натянутые тросы. Сегодня их чаще всего изготавливают из стали, а раньше делали из растительных волокон – из пеньки, сизаля и так далее. На больших судах эти тросы очень толстые, чуть ли не в руку. Могучие такие растяжки. Без этих растяжек мачты и бушприт вмиг расшатались бы и рухнули.

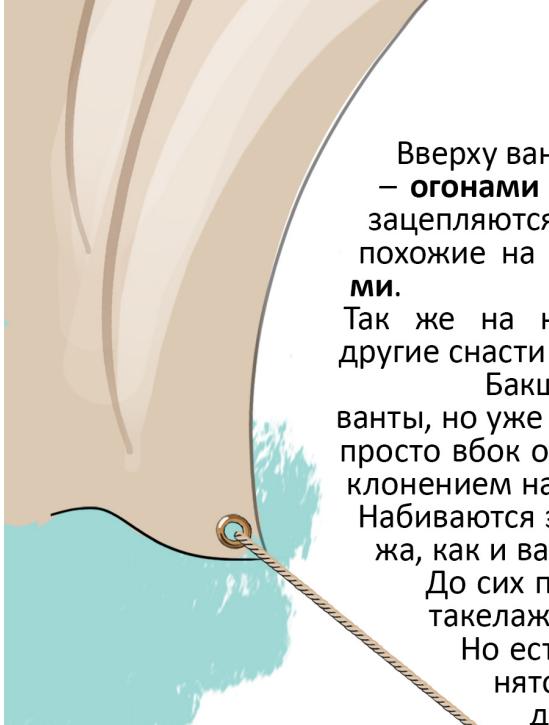
Самые главные снасти стоячего такелажа – **ванты** и **штаги**. Ванты похожи на верёвочные лестницы и идут от топа мачты к бортам. На нашей шхуне они называются соответственно **фок-ванты** и **грот-ванты**.

К натянутым тросам привязываются деревянные или веревочные ступеньки. Они называются **выбленки**. По ним удобно подниматься на площадки и реи. Но не надо думать, что главная задача ванты – служить лестницами. На некоторых судах, где нет необходимости подниматься вверх, ванты бывают и без выбленок. Их главная цель – крепко держать мачты. Для этого ванты натягивают, или, как говорится, набивают. С помощью особых приспособлений – **талрепов**.

Слово «талреп» состоит из двух слов. Знакомо вам слово «тали»? Это приспособление из блоков, чтобы увеличивать силу натяжения. С помощью талей, например, поднимают тяжести. А словом «реп» моряки часто называют шнур.

Сейчас талрепы нижней своей частью крепятся к **вант-путенсам**, которые, в свою очередь, крепятся обычно прямо к бортам. Но на нашей шхуне, как на старых парусниках, снаружи на уровне палубы есть неширокие длинные площадки – чтобы ванты расходились пошире и за счёт этого держали мачты покрепче. Такая площадка называется **руслень**.





Вверху ванты специальными петлями – **огонами** – заводятся вокруг мачт и зацепляются за треугольные выступы, похожие на кницы, именуемые **чиксами**.

Так же на нашей шхуне крепятся и другие снасти стоячего такелажа: **штаги**.

Бакштаги - снасти, похожие на ванты, но уже без выбленок. Идут они не просто вбок от мачты, а с некоторым отклонением назад.

Набиваются эти снасти стоячего такелажа, как и ванты, с помощью талрепов.

До сих пор мы говорили о стоячем такелаже, который идёт к бортам.

Но есть трюсы, про которые принято говорить, что они стоят в диаметральной плоскости судна. Проще выражаясь, тянутся от мачты строго вперёд.

От фок-мачты **фор-штаг** – к форштевню или бушприту. От грот-мачты – **грот-штаг**, он идёт прямо к основанию фок-мачты. На нашей шхуне его нет, потому что он мешал бы постановке паруса на фок-мачте.

На больших парусниках штагов много, но мы их перечислять не будем. Поскольку на нашей шхуне их всего два. Про фор-штаг мы уже говорили. А ещё есть **штаг-карнак** – он в верхней части соединяет мачты.



Бегучий такелаж, в отличие от натянутого и неподвижного стоячего такелажа, то и дело в движении – скользит в блоках. Поэтому так и называется.

Одна из самых важных снастей бегучего такелажа – **шкот**. С помощью шкотов на корабле управляют многими парусами. Шкот обычно ввязывают в нижний свободный угол паруса. Какой парус, такое у шкота и название: **стаксель-шкот, кливер-шкот** и так далее. Когда познакомимся с парусами, эти названия станут понятнее.

Иногда шкоты привязывают не прямо к парусу, а крепят на гике, к которому шнуруется нижняя кромка паруса. Такой шкот называется **гика-шкот**. Разумеется, тоже с приставкой из имени паруса.

А чтобы поворачивать гики и гафели (и тем самым ставить паруса в нужное положение), используют другие снасти из бегучего такелажа рангоута – **брасы**.

Они крепятся к нокам гиков и гафелей, а потом через блоки идут вниз, где и попадают в мозолистые руки матросов. Одну снасть обычно тянут несколько человек – полотнища парусов, гики и гафели на нашем корабле довольно большие.

Есть ещё одна снасть, которую надо знать. Она служит для выравнивания реев и гиков, для поддержки их ноков в правильном положении: чтобы гик не падал концом на палубу, когда убран парус. Такая снасть называется **топенант**.



Чтобы управлять парусами и рангоутом, надо поставить их как полагается. На стоянке косые паруса, гафели, и гики как правило опускаются. Значит, их надо поднять. Для этого служат фалы.

Фал – снасть для подъёма парусов, частей рангоута, а также флагов, сигналов и разных корабельных предметов. Сперва фал идёт вверх, затем в нужном месте продёргивается через блок и тянется вниз. И, конечно, у всякого фала тоже своё наименование: стаксель-фал (для паруса стакселя), кливер-фал (для паруса кливера) и так далее.

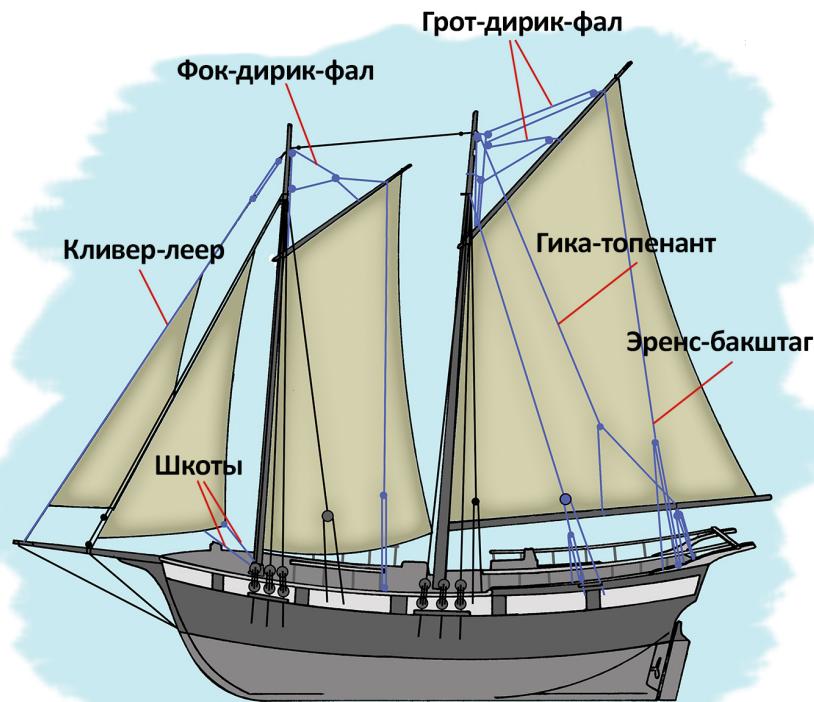
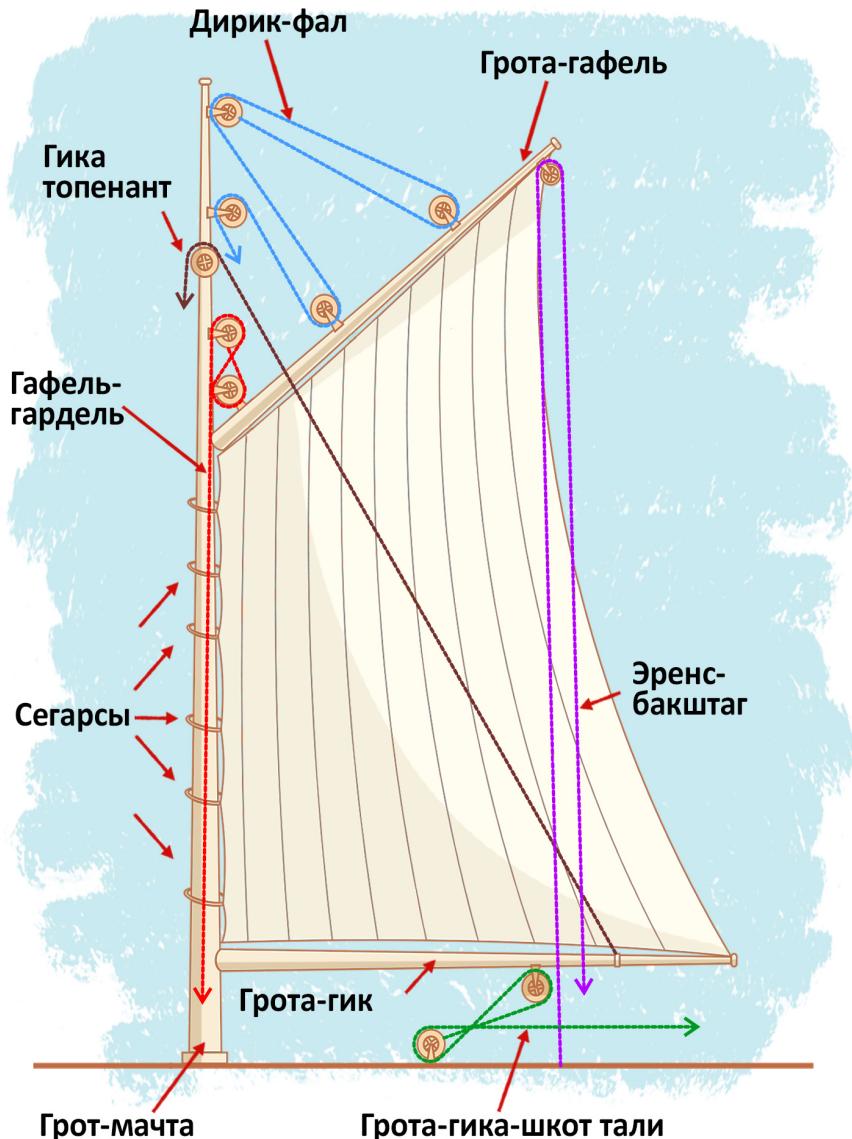


Схема бегучего такелажа грат-мачты нашей шхуны.



Здесь уместно чуть подробнее рассказать о **блоках** и **талах**. Без них невозможно представить такелаж парусного судна. Ведь когда паруса полны ветра, тросы туго натянуты, а надо менять курс, вручную экипажу не справиться. Тут выручат системы блоков.

На минутку вспомним курс физики 6-7 классов в части, касающейся **простых механизмов**. Механизм – это любое приспособление, предназначенное для передачи силы и изменяющее её величину или направление. Например, с помощью блока мы поднимаем более тяжёлый груз. Объединив несколько блоков, можно поднять этот же груз, приложив гораздо меньшее усилие.

Именно такой эффект на нашей шхуне дают нам системы блоков, именуемые тали. За счёт их применения требуемое для работы с парусами в свежий ветер **усилие** будет меньше **нагрузки**. То есть малым усилием мы преодолеваем большую нагрузку за счёт увеличения расстояния. Расстояние в нашем случае – это длина троса, заведённого через тали. Представление об этом тебе даст приводимый ниже рисунок, где сравнивается работа одношкивного, двойного и счетверённого блоков.

Говоря простыми словами, вытянув необходимое количество троса, заведённого через тали, на выходе получишь усилие. Достаточное для того, чтобы развернуть реи с туго надутыми ветром парусами даже в свежую погоду. Уже в древности людям было известно правило, применимое ко всем механизмам: **во сколько раз выигрываем в силе, во столько же проигрываем в расстоянии.**



Простой блок.

Простой блок изменяет направление силы, но не её величину. На рисунке для подъёма гири массой 1 кг и весом 9,8 Н требуется усилие 9,8 Н. Длина пути, который проходят гиря и свободный конец верёвки, при этом одинакова.

Двойной блок.

С помощью двойного блока можно поднять массу 1 кг усилием 4,9 Н. Сила, приложенная к верёвке, вдвое меньше, чем в простом блоке, но расстояние, на которое нужно протащить её свободный конец, вдвое больше.



Счетверённый блок.

Для подъёма гири массой 1 кг с помощью счетверённого блока требуется очень небольшое усилие, но при этом верёвка огибает колёса четырёх блоков, и её свободный конец нужно протащить вчетверо дальше.

Вообще блоков в бегучем такелаже множество, они облегчают усилия матросов, помогают проводить снасти в нужном направлении. А снастей этих в нашем паруснике - ох какое количество! **Дирик-фал** – для подъёма нока гафеля. **Гафель-гардель** – для подъёма его пятки по мачте. Десятки названий, десятки концов. Если все снасти бегучего такелажа нашего судна вытянуть по земле в линию, шагать вдоль неё будешь больше получаса. Например, на барке «Крузенштерн» длина бегучего такелажа – около 20 километров.

Итак, основные снасти бегучего такелажа, это:

Шкоты – для управления парусами или притягивания нижних углов паруса к рангоуту.

Брасы – для поворота реев.

Фалы – для подъёма парусов, деталей подвижного рангоута, флагов, сигналов и различных предметов.

У каждой снасти бегучего такелажа есть два конца: коренной и ходовой. Коренной привязывается к парусу или рангоуту. А ходовой попадает в руки к матросам. С ними-то и работают. А когда работа окончена, ходовой конец крепят на специальном приспособлении. На небольших судах это **утка**.



На внутренней стороне фальшборта, над палубой, тянутся вдоль всего судна крепкие брусья с отверстиями – **кофель-планки**. В каждое отверстие вставляется **кофель-нагель**. Слово «нагель» означает «штырь», «гвоздь». Вот на эти-то кофель-нагели, вставленные в гнёзда кофель-планок, и наматываются ходовые концы бегущего такелажа. Говоря по-корабельному, **задаются «восьмёркой»**.

Запомните: конец, после того, как «восьмёрка» задана на кофель-нагеле, должен быть свободен. Некоторые хитроумные матросы любят закладывать его петлей, чтобы не разматывался. Делать этого нельзя. В самый неожиданный момент, когда снасть потребуется срочно **отдать**, петля может затянуться. Тут недалеко и до беды.

И ещё одно важное правило: во время работы никогда не наматывайте снасти на руку. Это соблазнительно – намотанный на ладонь

конец тянуть легче. Но сколько любителей такой «лёгкой жизни» стали инвалидами – с раздавленными суставами или совсем без пальцев. Крепкий ветер как рванёт парусину – может и руки оборвать.



Кнехт

Наконец, переходим к четвёртой части устройства парусного судна – собственно к **парусам**.

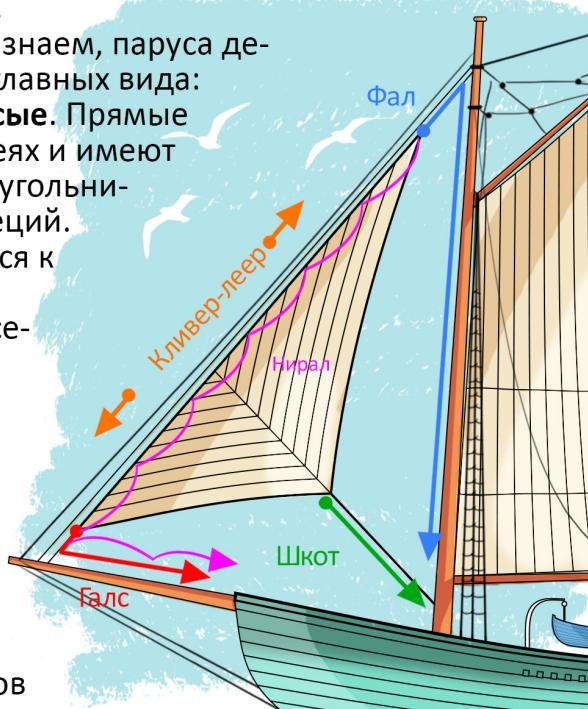
Как мы уже знаем, паруса делятся на два главных вида:

прямые и косые. Прямые ставятся на реях и имеют форму прямоугольников или трапеций.

Косые крепятся к рангоуту или снастями не серединой, а передним краем – так, что при безветрии висят не поперек, а вдоль судна.

Разновидностей парусов множество. И у каждого своё название. Чаще всего оно имеет окончание «сель»: марсель, брамсель, стаксель и так далее. Слово «сель» – это видоизменённое голландское «зейл», то есть «парус». Перечислять все виды парусов мы не будем, рассмотрим лишь те, что имеют отношение к нашей шхуне.

У нашей шхуны фок- и грат-мачты несут гафельное парусное вооружение - **фока-тристесель и грат-тристесель** (или сокращённо фок и грат). Парус тригель – четырёхугольный. Верхний край его шнуруется (или крепится другим образом) к гафелю.



Нижний край обычно крепится к гику, но иногда (как фок на нашей шхуне) может оставаться свободным и оттягиваться шкотом.

Иногда над триселем ставится ещё треугольный парус. Верхним углом он притягивается к топу стеньги. Отсюда и его название – **топсель**. На нашей шхуне топсели не предусмотрены, но в принципе они могут быть установлены в ходе модернизации.

Когда мы изучали стоячий такелаж, то говорили о штагах. Напомним, что это натянутый трос, который идёт от мачты вперёд и вниз. На штаге поднимается парус стаксель. «Стак» – видоизмененное слово «штаг», то есть стаксель – это «штаговый парус», «парус на штаге». Поднимают стакселя, разумеется, стаксель-фалами. К передней шкаторине стакселя пришиты специальные крючки или карабины с защёлками. Они скользят по штагу, когда матросы тянут фал. Называются они **раксы**.



Самый близкий к фок-мачте треугольный парус, поднимаемый на фока-штаге, называется **фор-стаксель**. Если перед фок-мачтой два косых паруса, то второй, что над бушпритом, называется **кливер**. На больших парусниках кливеров может быть несколько. Но на нашей шхуне треугольных парусов всего два – кливер и стаксель.

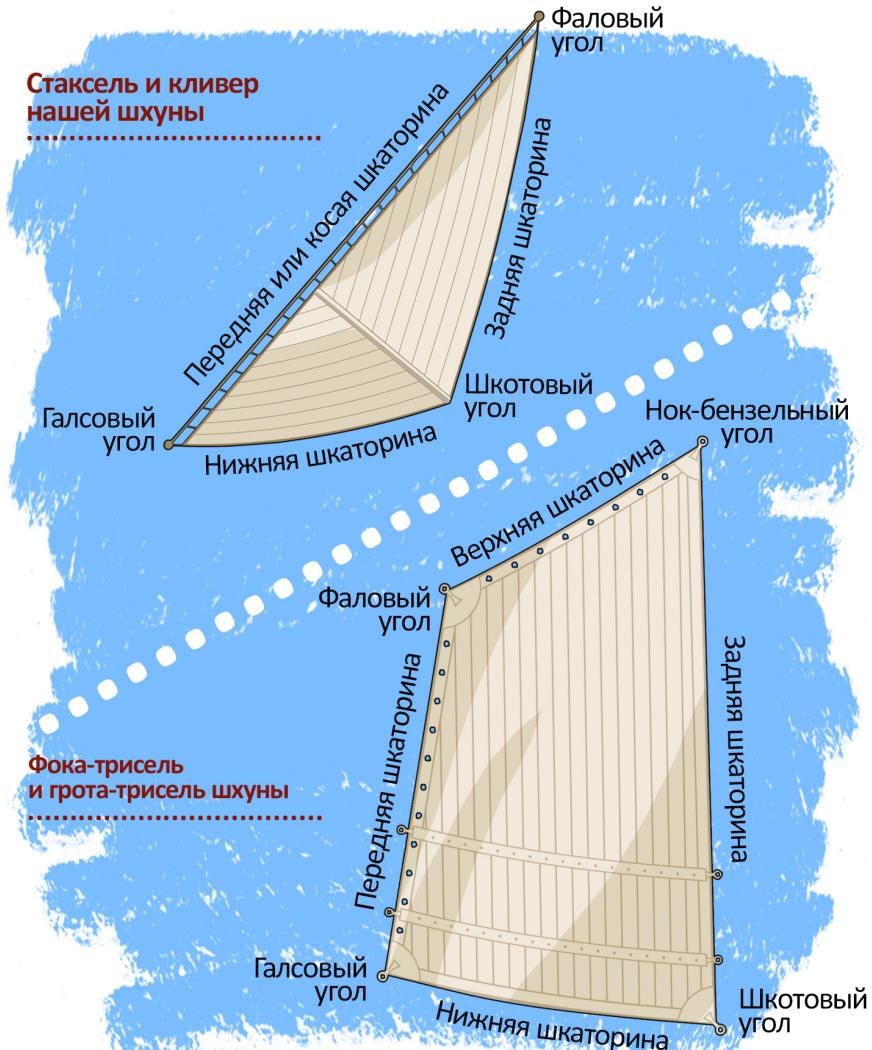
Теперь чуть подробнее об устройстве паруса. Но для начала - несколько слов о современных парусных тканях: дакроне, лавсане, дурадоне и так далее. Синтетическая материя эта очень прочная, красивая, блестящая. А самое главное – она не гниёт.

Однако синтетика появилась не так уж давно. А паруса существуют тысячи лет. И шили их (а иногда шьют и сейчас) из растительных тканей. Обычно использовали для этого хлопковую или льняную материю. Парусная ткань должна обладать одним неприменимым свойством: не растягиваться слишком сильно, а если уж растягивается под напором ветра, то одинаково вдоль и поперёк – чтобы паруса не теряли своей формы. Именно такое качество ценится в парусине разных сортов. А также – прочность и лёгкость.

Для сшивания парусной ткани в наше время есть специальные швейные машины. Им своими иглами приходится пробивать на швах несколько слоёв парусины. И мастерам, если шьют руками – тоже.

Особое внимание уделяется краям паруса. Если их как следует не укрепить, первым же порывом ветра парус будет изодран в клочья. Для укрепления углов применяются специальные накладки – боуты. Их делают из той же парусины – складывают материю в несколько слоёв, простёгивают и пришивают к углам паруса. Боуты бывают разных форм: квадратные, треугольные, полукруглые, в виде лепестков.

В ботах для ввязывания снастей делаются **люверсы** - пробитые в парусине и укреплённые по краям круглые небольшие отверстия. Края их укрепляются по-разному. Иногда просто обшиваются суревыми нитками. Или под эти нитки кладётся металлическое



колечко – по размеру отверстия. Но чаще края люверсов с помощью специальной машинки запрессовываются в кольцевые рамки.

Обычно на углах паруса делают **кренгельсы**. Это небольшие петли из троса. (Слово легко запомнить, если сравнить его со словом «крендель»; кренгельс – это такой веревочный «кренделёк»). Чтобы кренгельсы не вытягивались, в них обычно вставляют железные колечки, иногда удлинённой, треугольной или каплеобразной формы. Это – коуши.

Пора сказать, что край паруса называется **шкаторина**. На косом парусе их три: передняя, задняя и нижняя шкаторины. На гафельных фока- и грота-тристеслях нашей шхуны – верхняя, боковые и нижняя шкаторины.

Все шкаторины обшиваются специальным мягким тросом. Работа по обшиванию называется **ликовка**. А трос на шкаторине – **ликтрос**.

Свои названия имеют и парусные углы.

Самое время познакомиться с их названием – на примере триселя нашей шхуны.

Нижний передний угол – **галсовый**. Потому что он привязывается к мачте особой снастью, которая называется **галс**.

Нижний задний угол – **шкотовый**. В него ввязывается шкот, мы об этом уже говорили.

Верхний перед-



ний угол – **фаловый**. Фалом, как мы знаем, поднимают парус.

Верхний задний угол - **нок-бензельный**. Почему «нок», это понятно: угол крепится к ноку гафеля. А крепится он **бензелем**, так называется специальная обмотка тросом.

Бывают приспособления, чтобы в сильный ветер площадь паруса можно было уменьшить. Если на судне звучит команда: «Взять рифы!» – это не значит, что матросы должны бросаться в атаку на опасные камни, вокруг которых кипит прибой. Имеются ввиду совсем другие **рифы**. С их помощью и уменьшают размеры парусов.

Парусный риф устроен так.

Вдоль верхней или нижней шкаторины нашиваются в несколько рядов ленты из парусины. Любая длинная нашивка на парусе называется бант. (В переводе на русский язык «бант» значит «лента»). Когда речь идет о рифе, нашивка именуется **риф-бант**.

В риф-бантах пробиваются люверсы. Точнее, **риф-люверсы**. В них продёргиваются длинные тесёмки. Плоские, плетёные **риф-сезни** или круглые, кручёные **риф-штерты**. Они свисают с обеих сторон парусины. А чтобы не высказывали из риф-люверсов, с каждой стороны на них делаются специальные узелки.





В заключение кратко о **судовых устройствах**.

Важнейшим из них является **рулевое устройство**. Оно состоит из трёх главных частей. Первая – система управления. На современных кораблях и судах это небольшие рычаги, рукояти или даже кнопки. Нажал одну – корабль покатился влево, нажал другую – вправо. Но на нашей шхуне, как и в старину, системой управления остаётся колесо с рукоятками-шпагами. А уж на больших парусниках такое колесо обязательно. Иногда бывает два колеса на одном валу – чтобы за шпаги могли держаться сразу несколько матросов. Одному рулевому в штормовую погоду управлять кораблём трудно.

Рулевое колесо называется **штурвал**. Это название получилось из двух голландских слов: «штуур» – «руль» и «виль» – «колесо». Колесо вращает деревянный вал, который несколькими витками охватывает толстый трос – **штуртрос**.

Это уже передающая система. На современных судах вместо штуртроса – сильные машины и механизмы, но задача у них та же – они передают усилия системы управления на **руль**. Он-то и есть третья часть рулевого устройства.

Если рассказывать без лишних сложностей, руль состоит из оси и лопасти. Ось руля называется **баллер**, а верхушка баллера – головка руля. Лопасть, которая поворачивается в воде и меняет путь корабля, именуется **перо руля**.

Форма у руля (точнее, у пера) бывает разная. Иногда ось пера руля проходит близко к середине. Такой руль называется **балансирным**. Передняя половина пера балансирует в воде заднюю половину и облегчает усилие при повороте.

А бывает руль **полубалансирный**. Это когда передняя половинка пера по длине короче задней. Делается это, если надо освободить место для винта, на судне с двигателем.

А на парусниках (и на нашей шхуне) чаще всего ставят обычновенный **небалансирный** руль, у которого перо лишь с одной стороны баллера.





Теперь о **швартовном устройстве**, без которого никогда не удержать корабль у причала. А удерживают его с помощью специальных тросов, которые называются **швартовы**. Слышали, наверно, такое выражение: «Отдать швартовы!». Это значит освободить причальные тросы, когда отправляешься в плавание.

На палубе и на причале швартовы крепятся на специальных металлических тумбах. Одинарная называется **битенг**, двойная – **кнехт**. Перекладинка кнехта помогает удерживать намотанный трос. На кнехт швартов накладывают обычно «восьмёрками». А перекладина называется кнехтовая краспица. Впрочем, бывают кнехты и без краспиц.

Киповая планка тоже относится к швартовному устройству. Она служит для того, чтобы придавать тросу нужное направление. А то, если швартовы будут скользить, где им вздумается, мотаться по палубе, они могут наделать всяких бед.

Киповые планки бывают простые, бывают посложнее, с роликами, чтобы тросы не тёрлись о металл. Ролики называются **роульсы**.

Итак, подведём итог. В швартовное устройство входят: битенги и кнехты, киповые планки, клюзы и сами швартовы.





Теперь поговорим о **якорях**. Якорь – очень давнее изобретение человечества. Когда появились лодки и корабли, тогда и возникла необходимость время от времени останавливать их на ходу и удерживать на месте. А как удержать, если берег далеко? За воду-то не уцепишься. Можно уцепиться только за дно. Чем? Конечно, якорем!

В древности якоря делали из стволов деревьев с крепкими рогатыми сучьями, а для тяжести привязывали к ним камни. Но со временем научились ковать и отливать крепкие металлические якоря. Кстати, изображения якорей встречаются на памятниках и монетах, которым не одна тысяча лет.

Якорь стал эмблемой флота во всех странах мира: он на пуговицах, пряжках, фуражках, на морских флагах. Почему не парус, не штурвал, не лучистая «роза ветров», а именно якорь? Ведь, казалось бы, он не способствует плаванию, а наоборот, держит корабль на месте.

Это потому, что якорь – символ надёжности и безопасности корабля. Именно якорь во время бури держит корабль на безопасном расстоянии от коварных скал. Именно он не даёт течению бросить судно на мель. Именно он помогает остановиться при движении судна к опасности. На него главная надежда во всяких критических ситуациях. Недаром якорь с давних пор сделался у людей символом надежды – этого замечательного чувства, без которого невозможно жить людям.

Из чего состоит якорное устройство? Ну, во-первых, из самих якорей. Во-вторых, из **якорных канатов** или **якорных цепей**.

Канаты сейчас почти не употребляются, разве что на самых мелких судах. Но в прежние времена, даже в середине девятнадцатого века, ковать прочные звенья для якорных цепей не умели и предпочитали пользоваться канатами. Потом канаты на судах стали заменять цепями, но моряки по привычке якорную цепь долго ещё называли канатом. Случается, что и сейчас называют.

Цепи, конечно, удобнее: прочнее, занимают меньше места. Хотя при этом они тяжелее.

Звено якорной цепи на нашей шхуне размером с небольшой вытянутый бублик. Перемычка в звене якорь-цепи ставится для прочности. Называется эта перемычка **контрофорс**. Управляются якорь-цепью с помощью механизмов и дружными усилиями многих матросов. А чтобы управляться было легче, цепь разбивают на смычки. В них 23, 25 или 27 метров (нечётное число).

Соединяются смычки особыми звеньями, которые размыкаются, а потом стягиваются резьбовыми сое-

динениями. Их делают особенно прочными. На звенья наносят специальные пометки – марки, которыми отмечают число смычек в цепи.

А теперь о том, как якорь на цепи или канате поднимают со дна морского. Руками такую «игрушечку» не вытащишь. Для этого есть специальные вороты.

Это ещё одна часть якорного устройства. В наше время на теплоходах эти вороты врачаются с помощью машин. Но кое-где, особенно на небольших парусниках, их до сих пор вертят матросы.

Какие бы ни были эти подъёмные устройства

– с двигателями или с ручным приводом – они всё равно делятся на два вида. Если вал для каната или цепи стоит на палубе вертикально – это **шпиль**. Если вал укреплён горизонтально – это **брашпиль**.



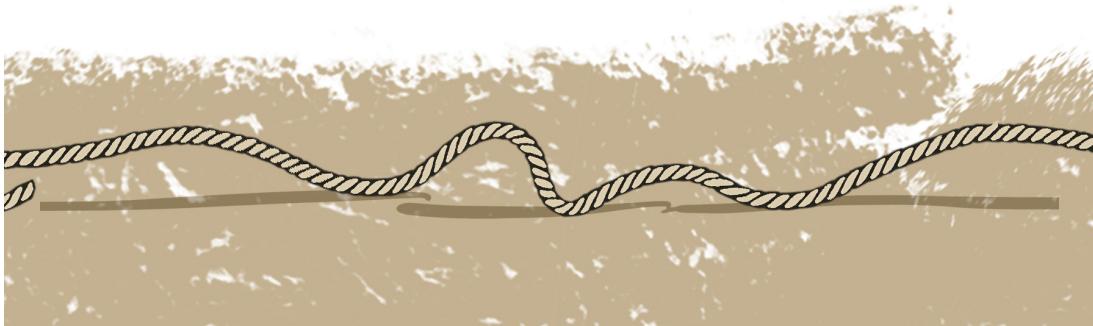
Шпиль представляет собой круглую ребристую тумбу с утолщениями внизу и вверху. В «голове» шпилля есть квадратные гнёзда для рычагов. Рычаги бывают длиной метра два, а то и больше. Называются **вымбовки**. На каждую наваливается по два-три человека, и – «Поднять якорь!»

Цепи и канаты не наматывают на шпиль и брашпиль целиком. Шпиль и брашпиль перебрасывают их через себя в специальный носовой отсек под палубой (он – тоже часть якорного устройства). Канат для этого обносят вокруг барабана шпилля или брашпилля. Чтобы он не скользил, на барабане есть специальные ребра – **вельпсы**. А для цепи делаются зубцы.

Упомянутый отсек называется **канатный ящик**. Даже если он служит для цепи, его по привычке называют не «цепным», а «канатным». В него укладывается канат или цепь после того как они проходят через барабан шпилля или брашпилля. Отверстие вверху канатного ящика называется **клюз**. Именно через него канат с барабана брашпилля попадает в канатный ящик и укладывается там между переборок складками. В носовой части корпуса, в обшивке тоже есть клюз. Через него канат тянется к брашпилю – по специальной трубе через ещё один клюз в палубе.

Клюзы – это не просто отверстия. Края их крепко окованы, иначе цепь или канат мигом перепилят обшивку и палубу.

Теперь поговорим о типах якорей. Моряки во все



века старались изобрести самый надёжный и удобный якорь, чтобы весом он был поменьше, а цеплялся за грунт покрепче. И чтобы поднимать его можно было без больших трудов, и хранить во время плавания без хлопот.

Напридумывали тысячи разных конструкций. Про это написаны целые книги. Здесь расскажем коротко самое главное.

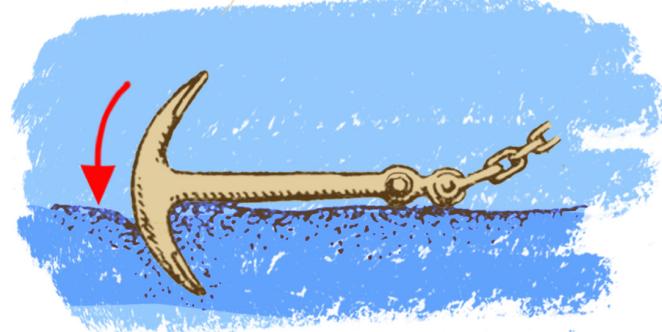
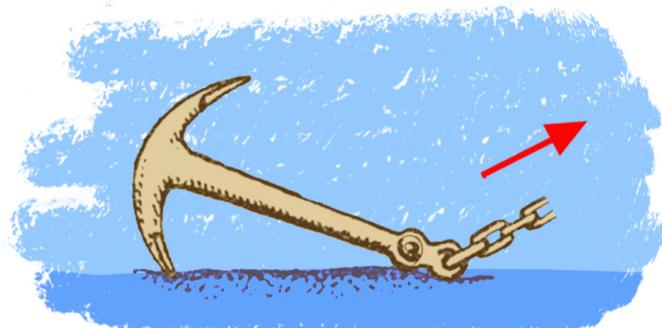
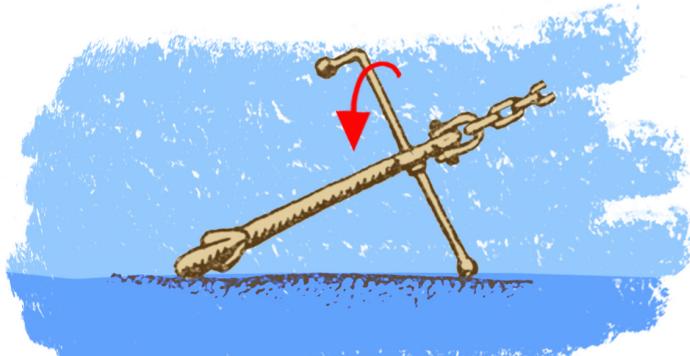
По своему устройству нынешние якоря можно разделить на три главных вида: якоря с неподвижными рогами и со штоком, якоря с поворотными рогами и без штока, якоря с поворотными рогами и со штоком.

Сначала о первом виде. Сколько бы морские инженеры ни ломали головы, наиболее надёжным до сих пор остаётся самый старинный якорь. Он называется **адмиралтейским**, потому что в середине девятнадцатого века такие якоря были признаны британским Адмиралтейством наиболее подходящими для кораблей.

У этого якоря неподвижные рога с плоскими треугольными лапами, а вверху – неподвижный **шток**. Это такая специальная поперечина.



Пак работает якорь



Старинные штоки делали из дубовых брусьев, которые стягивали металлическими скобами. А теперь у адмиралтейских якорей штоки тоже металлические, такой шток можно выдвигать и укладывать вдоль якоря, когда тот в походном положении.

Разные части якоря имеют свои названия.

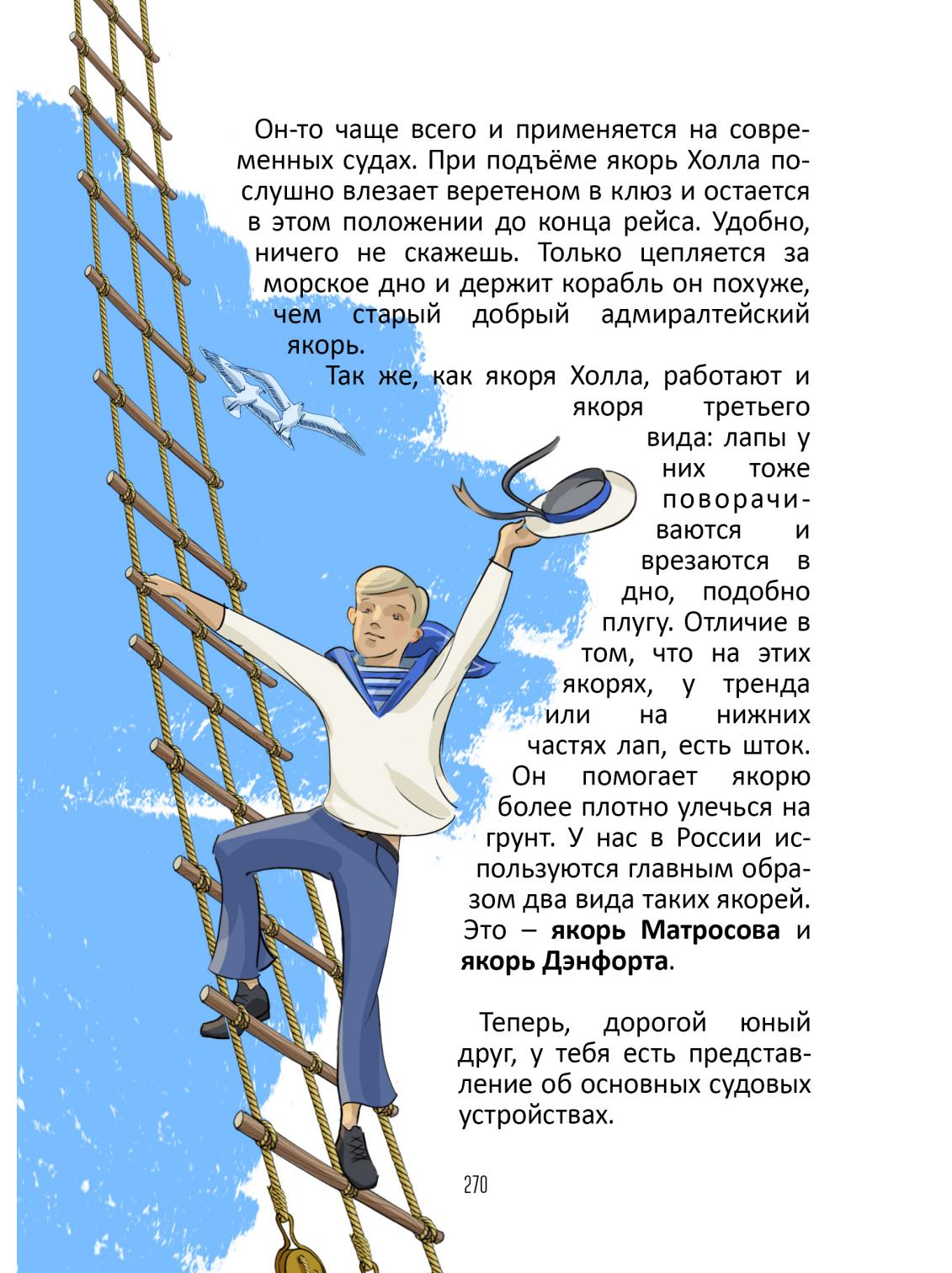
Шток вы уже знаете. Он проходит в **проушину**. Она в верхней части якорного туловаща, которое именуется **веретено**. А выше проушины со штоком – кольцо или скоба для якорного каната – **рым**.

От нижней части веретена отходит два **рога** с треугольными **лапами**. Место, где рога соединяются с веретеном – самое прочное, оно называется **тренд**.

Работает адмиралтейский якорь так. Когда он падает на дно, рога и лапы его ложатся плашмя, а шток упирается в грунт. Но стоит кораблю потянуть канат, как все меняется: плашмя укладывается шток, якорь поворачивается на 90 градусов. При этом одна лапа смотрит вверх, а другая обязательно врезается в дно. Очень остроумное приспособление.

Плохо только, что у этого якоря шток всегда мешает при подъёме. И хранить такой якорь в рейсе неудобно. В клюз его не втянешь – шток не даст. Раньше якорь укладывали на руслене фок-вант. Сейчас устраивают на палубе. Но возни-то сколько! Ведь в такой машине на большом корабле веса как минимум полтонны, а зачастую и куда больше.

Поэтому придумали якоря, которые можно втягивать веретеном в клюз. Штока у них нет. А чтобы эти якоря цеплялись за грунт, рога с лапами у них сделали поворотными. Среди множества подобных конструкций больше всего известен **якорь Холла**.

A sailor in a white shirt and blue pants is climbing a wooden ladder made of ropes. He is holding a white sailor's hat in his right hand. A seagull is flying above him. The background shows a blue sky with white clouds.

Он-то чаще всего и применяется на современных судах. При подъёме якорь Холла послушно влезает веретеном в клюз и остается в этом положении до конца рейса. Удобно, ничего не скажешь. Только цепляется за морское дно и держит корабль он поуже, чем старый добрый адмиралтейский якорь.

Так же, как якоря Холла, работают и якоря третьего

вида: лапы у них тоже поворачиваются и врезаются в дно, подобно плугу. Отличие в том, что на этих якорях, у тренда или на нижних частях лап, есть шток. Он помогает якорю более плотно улечься на грунт. У нас в России используются главным образом два вида таких якорей. Это – **якорь Матросова** и **якорь Дэнфорта**.

Теперь, дорогой юный друг, у тебя есть представление об основных судовых устройствах.



ВЕРФЬ ДЕРЕВЯННОГО
судостроения

ВАРЯГ

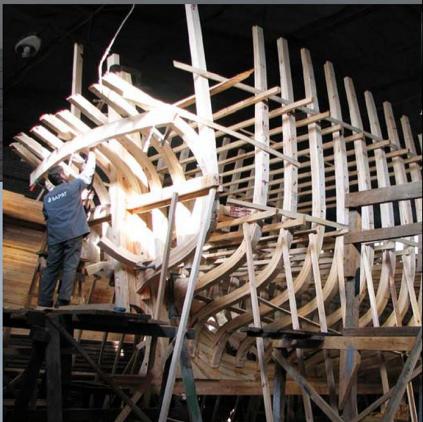
+7 (8142) 73-35-80

varyag@onego.ru

www.varyag-onego.ru

**Строим настоящие
деревянные корабли:**

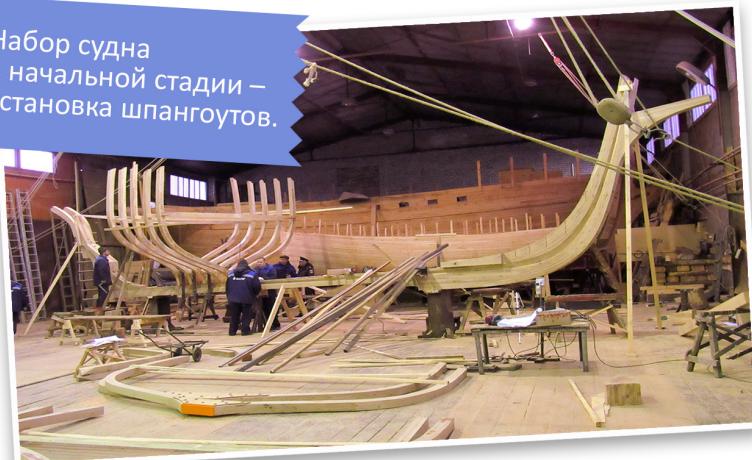
- гребные и парусно-гребные лодки и шлюпки
- прогулочные моторные и парусно-моторные суда
- учебные парусники



Постройка шхуны «Святая Татьяна»

Учебная парусная шхуна «Св. Татьяна» построена на верфи «Варяг» по программе Молодёжной Морской Лиги «Школа юных корабелов» в МДЦ «Артек» на средства Президентского гранта и других спонсоров.

Набор судна
в начальной стадии –
установка шпангоутов.



В строительстве
шхуны участвовали
юные корабелы





В строительстве
шхуны участвовали
юные корабелы



Корпус шхуны
с обшивкой



Директор верфи "Варяг" П.М.Мартюков
(справа)
и главный конструктор А.В.Тихомиров



Шхуна в МДЦ «Артек»

Шхуна «Св. Татьяна» на параде
в честь Дня Военно-Морского Флота
в Севастополе, июль 2020 г.

На борту шхуны – В.А.Татаринов,
Б.В.Фурман и А.В.Верховский. Благодаря
этим людям осуществилась мечта об
артековских белых парусах в Чёрном море



«Святая Татьяна»
под парусами





Манёвры, вахты и авралы

Глава 9

Постановка и уборка парусов

Перед постановкой парусов нужно подготовить бегучий такелаж и рангоут, к которому прикреплены паруса; если на парусах есть чехлы, то их нужно снять, а затем отдать сезни. Собственно постановка парусов производится выбирианием одних снастей (фалов, дирик-фалов, гафель-гарделей, шкотов, галсов) при одновременной отдаче других (ниралов, гитолов, эренс-бакштага).

Кливер и стаксель ставятся при помощи фалов и шкотов, причём фалы парусов выбираются до тех пор, пока их передние шкаторины не будут вытянуты втугую, после чего выбираются, насколько это необходимо, подветренные шкоты. При подъёме кливера одновременно надо отдавать нирал. Затем снасти закрепляются на своих местах (утках, нагелях), а свободные концы лопарей укладываются рядом в походные бухты.

При подъёме кливера и стакселя в свежий ветер, во избежание сильного заполаскивания парусов и их повреждения, подветренные шкоты надо потравливать очень осторожно; когда фалы выбраны, шкоты крепят на утку. Наветренные шкоты тоже крепят, но со слабиной. Перед постановкой кливера и стакселя галсами фиксируют положение их галсовых углов.

Грот и фок ставятся в положении шхуны в левентик (против ветра) с помощью гафель-гарделей и дирик-фалов. При этом сначала ставится грот.

Постановка парусов происходит в следующей последовательности. Сначала одновременно выбирают гафель-гардели и дирик-фалы таким образом, чтобы гафель поднимался горизонтально; при этом потравливаются эренс-бакштаги. Когда гафель-гардели будут выбраны до места, и передние шкаторины парусов хорошо растянуты, выбирают до места дирик-фалы – до тех пор, пока не будут хорошо растянуты задние шкаторины парусов. Затем, потравливая наветренные и выбирая подветренные фока-шкоты, грота-гика шкоты, обтягивая завал-тали, растравливая подветренный топенант грота-гика (чтобы он «не резал грот»), устанавливают паруса в положение, соответствующее выбранному курсу шхуны.

В зависимости от обстановки паруса на шхуне убирают по-походному или по-якорному. По-походному – в том случае, когда необходимо по тем или иным причинам убрать паруса быстро и на непродолжительное время. Например, при приближающемся шквале, свежем ветре или дожде. Паруса опускают, подтягивают к рангоуту, стоячему такелажу и закрепляют с помощью сезней.

При уборке по-якорному паруса тщательно закатывают и укладывают таким образом, чтобы попадание влаги внутрь убранного паруса было наименьшим. Отдельные снасти бегучего такелажа отдаются со своих мест и укладываются вместе с парусом (например, шкоты кливера и стакселя) или вблизи паруса (эрэнс-бакштаги). Паруса, имеющие чехлы, при уборке по-якорному обязательно закрываются чехлами.

Управление парусами

Прежде чем приступить к изучению управления парусной шхуной, необходимо вспомнить о курсах судна относительно ветра, о том, что означают термины «привестись» и «увалиться», и о том, чем отличаются повороты фордевинд и оверштаг. Обо всём этом уже говорилось в главах «Подружись с ветром», «Шлюпка под парусом» и «Швертбот «Оптимист». Там же говорилось и об управлении парусами. Но и Ял-б, и «Оптимист» - это одномачтовые суда с очень простой парусной оснасткой. У шхуны же две мачты, и её парусное вооружение значительно сложнее. Соответственно, управлять ею тоже сложнее.

Сначала поговорим о положении парусов шхуны при разных курсовых углах относительно ветра. В бейдевинд, галфвинд и бакштаг паруса должны быть расположены так, чтобы плоскость паруса делила пополам угол между направлением ветра и диаметральной плоскостью судна. Но при этом нужно учитывать, что всякий парус имеет некоторую выпуклость формы («пузо»). Поэтому он будет занимать требуемое положение, когда его нижняя шкаторина (или гик, которому шкаторина привязана) будет не посередине упомянутого угла, а несколько ближе к диаметральной плоскости шхуны. Правильное положение паруса при курсе бейдевинд характеризуется тем, что парус около передней шкаторины слегка дрожит, но не заполаскивает.

При курсе фордевинд паруса теоретически должны располагаться под прямым углом к диаме-

диаметральной плоскости судна.

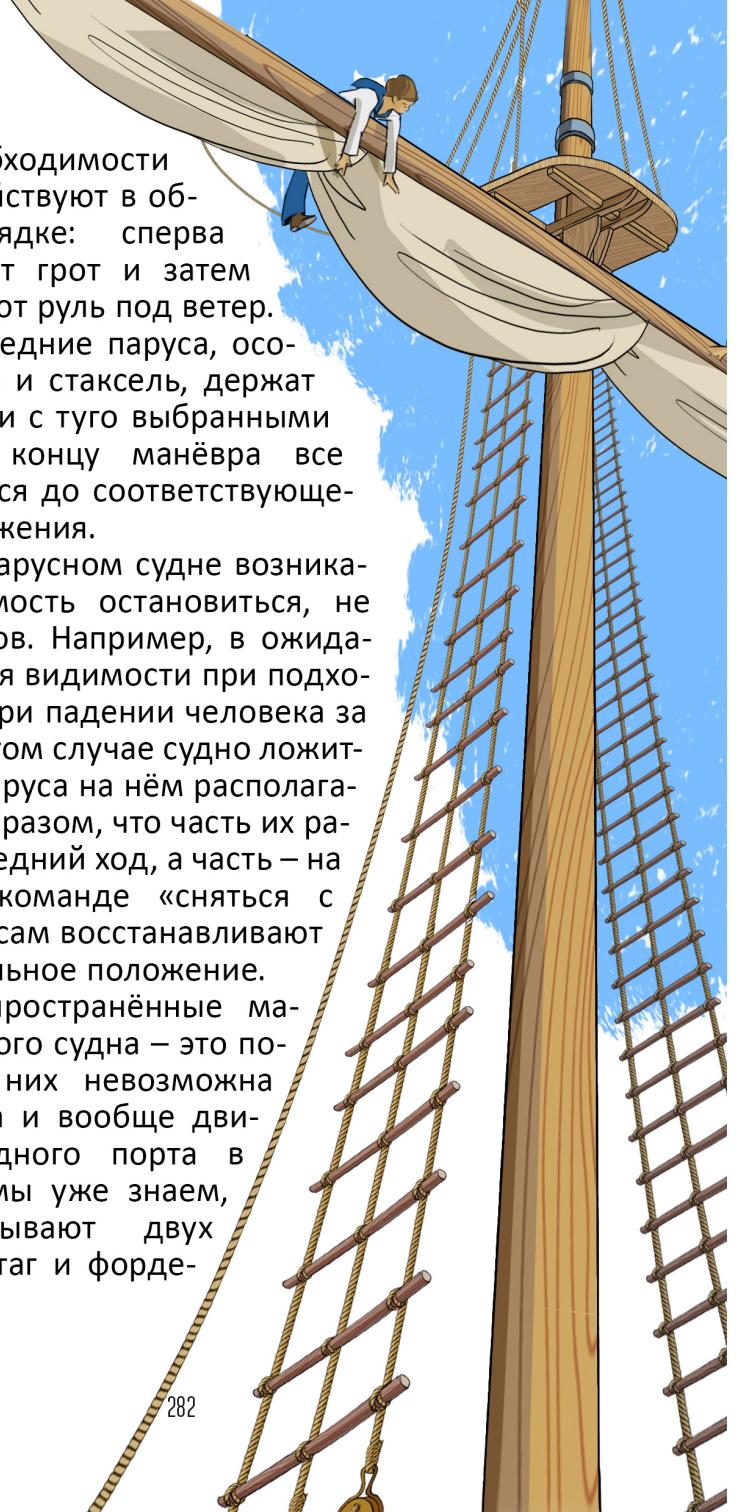
Однако на практике такого положения обычно добиться не удается, так как парусам мешают снасти стоячего такелажа. Поэтому при фордевинде нужно травить фока-шкоты и грат-гика-шкоты настолько, чтобы паруса и гик не ложились на ванты и бакштаги.

Курс фордевинд невыгоден для судов с косым парусным вооружением, так как при нем передние паруса перекрываются задними и почти не работают. Поэтому на шхунах при фордевинде паруса часто ставят «бабочкой», то есть фок выносят на один борт, а грат – на другой. В сильной ветер и при значительном волнении выгоднее и безопаснее убрать грат, а «бабочкой» поставить фок и стаксель (или кливер).

При курсе фордевинд необходим особый контроль за работой фока и особенно грата. Потому что случайный порыв ветра может перебросить паруса с одного борта на другой, и тогда произойдет самопроизвольный поворот фордевинд. Это опасно и для экипажа, и для самого судна - рангоут, такелаж и паруса могут получить повреждения. Чтобы этого не случилось, при свежем ветре и волнении необходимо всегда закладывать за гик зaval-тали, которые не дадут гику перейти на другой борт.

Теперь рассмотрим, как на двухмачтовой гафельной шхуне выполняются основные манёвры.

Если требуется привестись к ветру, на шхуне перекладывают руль на ветер, следя за тем, чтобы судно не бросило к ветру слишком резко. Сначала подбирают грат, а затем передние паруса – фок, стаксель и кливер.



При необходимости увалиться действуют в обратном порядке: сперва растравливают грот и затем перекладывают руль под ветер. При этом передние паруса, особенно кливер и стаксель, держат наполненными с тugo выбранными шкотами. К концу манёвра все паруса травятся до соответствующего курсу положения.

Иногда на парусном судне возникает необходимость остановиться, не убирая парусов. Например, в ожидании улучшения видимости при подходе к берегу, при падении человека за борт и т.п. В этом случае судно ложится в дрейф: паруса на нём располагаются таким образом, что часть их работает на передний ход, а часть – на задний. По команде «сняться с дрейфа» парусам восстанавливают их первоначальное положение.

Самые распространённые манёвры парусного судна – это повороты: без них невозможна лавировка, да и вообще движение из одного порта в другой. Как мы уже знаем, повороты бывают двух типов: оверштаг и фордевинд.



Поворот оверштаг выполняется в три этапа:

1. Судно приводится к ветру.
2. Судно пересекает линию ветра.
3. Судно уваливается до нужного курса.

Рассмотрим каждый из этих этапов более подробно. Чтобы шхуна пошла к ветру, необходимо помимо действия руля сместить центр парусности к корме. Для этого растравливают шкоты носовых и выбирают шкоты кормовых парусов. Действуя рулём, не следует класть его круто на борт, так как большой угол поворота руля сопровождается потерей скорости хода, сохранить которую для успешного выполнения манёвра чрезвычайно важно. Когда шхуна займет положение левентик (второй этап поворота), паруса перестанут работать, и движение будет осуществляться только по инерции. Продолжение поворота будет происходить только за счёт руля – вот для чего необходим запас скорости. После того как судно пересечёт линию ветра (третий этап), необходимо заставить его увалиться до нужного курса. Достигается это смещением центра парусности к носу, для чего выбираются втугую шкоты носовых и растравливаются шкоты кормовых парусов.

Если перед выполнением поворота оверштаг шхуна шла круто к ветру и её скорость была мала, то для успешного выполнения манёвра рекомендуется несколько увалиться, чтобы набрать ход.

Действия экипажа при повороте оверштаг следующие. Предположим, шхуна идёт курсом бейдевинд левого галса. Сначала подаётся команда: «Все наверх, по местам! Поворот оверштаг!». Экипаж быстро расходится по предусмотренным расписанием местам.

По команде «Лево руля! Гика-шкоты и эренс-бакштаг выбрать!» рулевой перекладывает руль примерно до положения «полборта», экипаж выбирает грот-гика-шкот и наветренный эренс-бакштаг.

В момент, когда шхуна резко пойдёт к ветру, звучит команда: «Фока-шкот, эренс-бакштаг, кливер-шкоты, стаксель-шкоты растрявить!». По этой команде члены экипажа отдают наветренные фока-шкот и эренс-бакштаг, а также шкоты кливера и стакселя. При этом во избежание травм от шкотовых блоков передних парусов необходимо отдавать шкоты в последовательности от носа к корме, то есть сначала кливера, а потом стакселя.

По мере того как шхуна будет приводиться, и грот выйдет из ветра, командуют: «Гика-шкот выбрать!». Выполняя эту команду, выбирают наветренные грот-гика-шкот и эренс-бакштаг.

Как только шхуна перейдёт линию ветра, постепенно переносят на новый галс все косые паруса, по командам: «Кливер на левый борт!», «Стаксель на левый борт!», «Фок на левый борт!», «Эренс-бакштаги выбрать!», «Гика-топенант выбрать!», «Прямо руль!». Члены экипажа выбирают левые шкоты кливера и стакселя, а правые постепенно набивают втугую, под-

бирают правые эренс-бакштаги фока и грота, подбирают правый грота-гика-топенант, после чего растравливают левые эренс-бакштаги и гика-топенант.

Как только перенесут гика-топенанты грота, чтобы судно быстрее увалилось под ветер, сразу же растравливают грота-гика-шкоты и фока-шкоты. По командам «Грота-шкоты травить!», «Фока-шкоты травить!» фока-шкот растравливается до тех пор, пока парус не займёт требуемое на новом галсе положение. Грот же держат до конца поворота.

После того как шхуна на новом галсе наберёт достаточный ход, при необходимости начинают приводиться до требуемого курса. Для этого поступает команда: «Право помалу! Грота-гика-шкот подобрать! Кливер-, стаксель-шкоты травить!». Рулевой медленно приводит шхуну на курс, экипаж подбирает гика-шкоты до тех пор, пока грот не займёт положение, соответствующее курсу; при этом также травятся шкоты кливера и стакселя до их положения, соответствующего курсу шхуны.

Когда шхуна ляжет на требуемый курс, подаётся команда: «Так держать! Снасти по-походному! Подвахта вниз!». На этом поворот следует считать законченным.

Поворот через фордевинд, когда судно пересекает линию ветра кормой, также можно разделить на три этапа:

1. Судно уваливается до курса фордевинд.
2. Судно пересекает линию ветра.
3. Судно приводится до нужного курса.

На первом этапе задача сводится к тому, чтобы, действуя рулём и перенося центр парусности к носу, заставить шхуну идти под ветер. Достигается это

путём уменьшения кормовой парусности: обычно растравливают грота-гика-шкоты или вообще убирают грот.

Наиболее ответственным, требующим значительного опыта, является второй этап поворота, когда все паруса переносятся на другой галс. В условиях свежего ветра это является довольно сложной задачей, особенно для грота.

Третий этап заключается в том, чтобы, лёжа уже на новом галсе, привестись к ветру. Для этого, если шхуна плохо идёт на ветер, смещают центр парусности к корме путём подбиания грота-гика-шкотов.

Выполняя поворот, надо помнить, что при переносе парусов на другой галс грота-гик всё время должен удерживаться гика-шкотами и завал-талями во избежание рывка при переходе грота через диаметральную плоскость шхуны. Повторим ещё раз: несоблюдение этого правила, особенно в свежую погоду, может привести к травмам экипажа и повреждениям судна.



Рассмотрим действия экипажа при повороте через фордевинд. Допустим, шхуна идёт в бейдевинд правого галса и после поворота ляжет в бейдевинд левого галса. Для выполнения манёвра подаются следующие команды.

«Все наверх, по местам! Поворот через фордевинд!». И после готовности экипажа – «Лево на борт! Грота-гика-шкот и эренс-бакштаг травить!».

Когда шхуна увалится до полного бакштага, её надо несколько одержать, слегка переложив руль на правый борт, чтобы линию ветра не переходить слишком быстро. Одновременно подаётся команда: «Фока-шкот и эренс-бакштаг травить!».

Когда судно ляжет на курс фордевинд, грот и фок переносят на другой галс по команде: «Фока-, грота-гика-шкоты и эренс-бакштаги выбрать! Фок и грот - на правую!».

Как только грота-гика-шкот будет выбран до отказа, необходимо быстро перенести завал-тали: «Завал-тали перенести!». И по выполнении этой работы – «Грота-гика-шкоты травить, завал-тали выбрать!».

Когда шхуна ляжет на новый галс, переносят шкоты кливера и стакселя, а также гика-топенанты: «Кливер-шкоты, стаксель шкоты – на правую! Гика-топенанты перенести!».

По мере того, как шхуна будет приводиться, постепенно подбирают шкоты («Грота-гика-шкоты, фока-шкоты, стаксель-шкоты и кливер-шкоты подобрать!»), а затем, когда шхуна ляжет на курс бейдевинд, звучит команда: «Завал-тали травить!».

На этом поворот через фордевинд можно считать завершённым, и подаётся команда: «Снасти по-попходному, подвахта вниз!».

Вахты

Как заведено на флоте, круглосуточное дежурство на любом корабле разбито на 4-часовые вахты. Не является исключением и наша шхуна. Её команда, за исключением капитана (и, возможно, ещё нескольких человек), разделена на три вахты, которые равномерно заступают на дежурство в течение суток. Каждому члену экипажа ежедневно приходится нести две 4-часовые вахты. Так, например, входящий в состав 1-й вахты в первый раз заступает на свой пост с полуночи до 4:00 (это самая неприятная, так называемая «собачья» вахта) и во второй раз – с 12:00 до 16:00. Остальное время суток он отдыхает.

Личный состав 2-й вахты несёт службу с 4:00 до 8:00 и с 16:00 до 20:00; личный состав 3-й вахты – с 8:00 до 12:00 и с 20:00 до 24:00. С давних времён отсчёт вахт на судне традиционно осуществляется отбиванием склянок – то есть ударами в судовой колокол. Склянки отбиваются каждые полчаса. Согласно Корабельному уставу ВМФ России отсчёт



порядок отбития склянок следующий. В 8:00 отбивают 8 склянок (четыре сдвоенных удара), в 8:30 – 1 склянку, в 9:00 – 2 склянки, в 9:30 – 3 склянки (один сдвоенный удар и один удар). Далее по 3 склянки отбивают каждые полчаса до 12:00. В 12:00 бьют «рынду» - три троекратных удара. (Заметим, что рындой часто ошибочно называют судовой колокол. Но на самом деле рында – это особый сигнал колокола). А с 12:30 отсчет склянок начинается заново до 16:00. Следующий отсчет – с 20:00 до 23:00. В 23:00 отбивается 6 склянок.

На небольших гражданских судах, в том числе парусных, склянки иногда отбивают только днём, чтобы не мешать отдыхать свободному от вахты экипажу.

Откуда взялось само словосочетание: бить склянки? Дело в том, что изначально склянками звали песочные часы с получасовым ходом. Их использовали на парусных кораблях. Каждые полчаса вахтенный матрос переворачивал часы, что знаменовалось ударом корабельного колокола.

Техника безопасности

Во время плавания по морю, особенно на парусном судне, могут возникнуть различные непредвиденные ситуации. Об этом нужно постоянно помнить и строго соблюдать технику безопасности.

Для начала перечислим общие правила безопасности, выполнять которые необходимо и в море, и на стоянке в порту.

- Запрещается перекрывать аварийные выходы, загромождать двери и проходы во внутренних помещениях. Доступ к огнетушителям и спасательным средствам всегда должен оставаться свободным.

- Необходимо осторожно обращаться с электроприборами и инструментами.

- Запрещается сидеть на фальшборте или перилах.

- Запрещается наступать в петли тросов.

- На борту категорически запрещён открытый огонь.

- Нельзя без указания старших прикасаться к элементам управления судном (рычагам, переключателям и т.п.).

Во время плавания и парусных авралов надо выполнять следующие требования безопасности:

- Воспрещается работать с подветренной стороны бьющихся стакселей, иначе можно получить травму от удара блоком.

- Выбирая или отдавая снасти, не держите руки слишком близко к блокам. Берите снасти так, чтобы ближе к блоку был мизинец, а не большой палец.

- Держите руки и волосы подальше от вращающихся элементов.

- Длинные волосы следует заплести или завязать.
- Кольца, перстни, цепочки и часы следует снять.
- На палубе надо носить прочную нескользкую обувь.
- Во время качки необходимо держаться за поручни, ванты, бортовые леера, не трогая снасти бегущего та-
келажа.
- Незакреплённые предметы во время качки нужно привязать или закрепить.

При швартовке или отходе от причальной стенки не-
обходимо выполнять следующие правила:

- Ни в коем случае не помещать руки или ноги между фальшбортом и причалом.
- Помнить про опасность разрыва каната. При швар-
товке канаты сильно натянуты, и в случае их разры-
ва можно получить удар оставшимся концом. Поэтому
страйтесь отходить с линии
натяжения швартова.
- Нужно всегда держать
наготове кранцы.

Запомни:

- Осторожность –
это не трусость,
а легкомыслie –
не мужество!**
- Одна рука
для корабля,
другая –
для самого себя!**



Авралы и чрезвычайные ситуации

Авралом называется срочная работа на судне, выполняемая всей командой. Само слово «аврал» происходит от голландского *overal* или английского *over all*, что на обоих языках означает «все наверх».

Авральные и чрезвычайные работы выполняются по следующим сигналам:

- «Общая тревога» (7 коротких гудков и один длинный). Сигнал подаётся в чрезвычайных ситуациях. Каждый член экипажа надевает прочную, закрывающую всё тело одежду, прочную обувь, спасательный жилет и направляется к месту сбора на верхней палубе.

- «Все наверх!» (1 долгий гудок, 1 короткий, 1 долгий). Каждый надевает одежду по погоде, прочную обувь и поднимается на верхнюю палубу.

- «Человек за бортом» (3 долгих гудка). Каждый надевает одежду по погоде, прочную обувь и поднимается на верхнюю палубу. Вахтенные остаются на своих постах, начатые спасательные работы продолжаются.

- «Покинуть судно» (непрерывно повторяющиеся короткие и долгие гудки попаременно). Сигнал подаётся только в чрезвычайной ситуации. Приказ покинуть судно отдаётся только капитаном (или, если он не в состоянии отдать приказ, его заместителем). Каждый член экипажа надевает прочную, закрывающую всё тело одежду, прочную обувь, спасательный жилет и направляется к месту сбора на верхней палубе.

Тревога: человек за бортом. В зависимости от погоды, температуры воды, а также одежды и уровня подготовки упавшего за борт времени на про-

ведение спасательных работ может остаться очень мало. Поэтому действия экипажа должны быть слаженными и максимально быстрыми.

- Тот, кто увидел упавшего за борт, должен громко крикнуть: «Человек за бортом по правому/левому борту!», бросить ему вслед спасательный круг и, не спуская глаз с потерпевшего, постоянно указывать на него рукой.

- Упавший за борт старается действовать по возможности пассивно, чтобы сберечь силы, ухватиться за спасательный круг и ждать помощи.

- Если судно оснащено сигнальным спасательным буем, его необходимо немедленно сбросить в воду.

- Ходовая вахта готовит к спуску шлюпку, шлюпочная группа надевает спасательные жилеты и берёт с собой средства ближней радиосвязи.

- На борту судна для оказания потерпевшему первой помощи готовят аптечку, тёплые одеяла,



горячий чай и т.д.

Тревога: пожар. Пожар на борту деревянного судна является самой опасной ситуацией, в которой необходимо действовать как можно быстрее.

- Тот, кто первым заметил дым или возгорание, немедленно сообщает об этом криком «Пожар!» и берёт на себя немедленную борьбу с огнём при помощи огнетушителей. Если первичная борьба с огнём прошла безуспешно, дверь в горящее помещение нужно закрыть и подняться к месту сбора на верхней палубе.

- Всем, находящимся во внутренних помещениях, необходимо как можно быстрее подняться на верхнюю палубу.

- При тушении пожара во внутренних помещениях необходимо использовать средства защиты дыхательных путей.

Тревога: покинуть судно. Команда «Покинуть судно!» даётся только в том случае, если судно охвачено пожаром или тонет в результате полученной пробоины.

- Посадка в шлюпку или на спасательный плот осуществляется под руководством капитана или назначенного им члена экипажа.

- Если времени достаточно, каждый одевается максимально тепло.

- Если времени достаточно, каждый старается выпить максимальное количество воды.

- Если времени достаточно, в шлюпку или на спасательный плот погружаются дополнительный провиант, питьевая вода, одеяла, лини или тонкие канаты.

- Необходимо убедиться, что спасательный жилет хорошо сидит и правильно зафиксирован.

- Прыжков в воду по возможности следует избегать.





Традиции

Глава 10

Моряки всегда были верны традициям, сложившимся на флоте. Значение традиций, церемоний и обычаяев, освящённых веками, — громадно, и они есть фундамент, на коем покоятся дисциплина и порядок. Следовать этим традициям, бережно хранить их и передать следующему поколению — долг каждого настоящего моряка.

Из глубины веков

Превосходство правой стороны на борту корабля. Этот обычай сложился исторически, хотя логичного объяснения ему нет. Но он занесён в устав. Правый трап — адмиралу, командиру, старшему офицеру, а всем прочим служащим — левый. В силу того же обычая гостю и даме — тоже правый трап. Идёшь со старшим — старший вправо от тебя.

Отдание чести. Весьма вероятно, что в основе отдачи чести приложением правой руки к головному убору лежит средневековая традиция. Тогда рыцари при встрече поднимали забрало шлема, чтобы показать лицо, и делали это всегда правой рукой, так как левая несла щит. Оттуда же пришло и требование, чтобы первым отдавал честь младший - тогда старшие пользовались непререкаемым авторитетом.

Первоначально в виде приветствия на флоте снима-



ли головной убор. Позже ритуал видоизменился. Нынешняя форма отдачи чести старшему приложением правой руки к тулье фуражки в Российском флоте была принята вскоре после Крымской войны - в царствование императора Николая I.

Салют. Как и военные моряки на берегу, корабли в море отдают честь друг другу. Обычай этот очень древний, но сохранился по сей день, пусть и в изменённом виде.

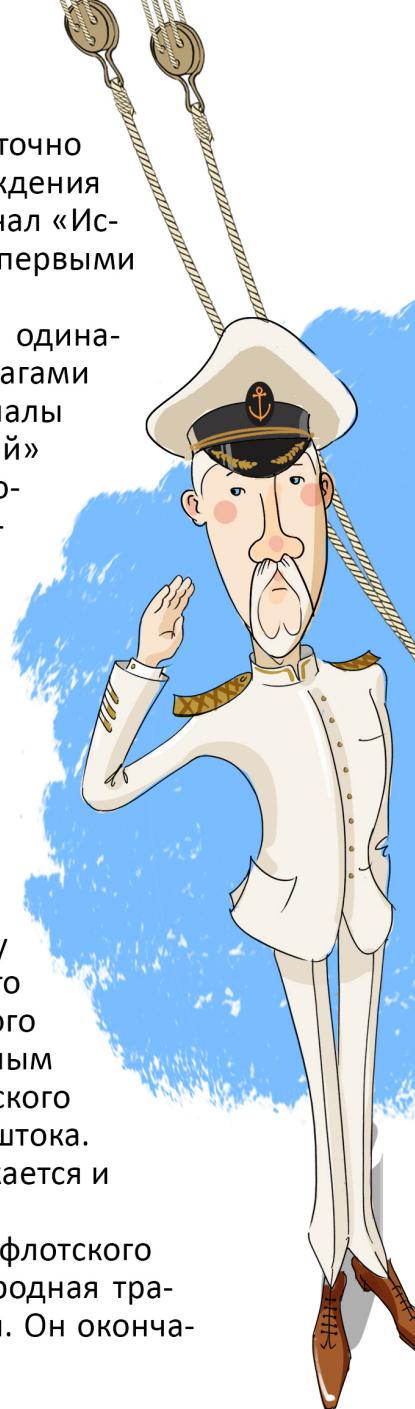
При встречах в море военных кораблей, идущих под Военно-морским или Государственным флагом нашей страны, в момент, когда штевни судов поравняются, на корабле низшего ранга или находящегося под флагом младшего командира первыми играют особый сигнал, так называемое «Захождение». Услышав его, все, кто не занят службой и находится на верхней палубе, поворачиваются лицом к проходящему кораблю, принимая положение «смирно», а офицеры, мичманы и старшины сверхсрочной службы прикладывают руку к головному убору, отдавая воинскую честь. В ответ тотчас же на корабле высшего ранга (или корабле старшего начальника) также играют «Захождение», и

его личный состав выполняет точно такие же действия. После расхождения кораблей на кораблях играют сигнал «Исполнительный» (отбой), причём первыми это делают на старшем корабле.

При встрече военных кораблей одинакового ранга или идущих под флагами равных должностных лиц сигналы «Захождение» и «Исполнительный» на обоих кораблях играются одновременно. Такое отданье чести кораблями в море производится от восхода до захода солнца и в случае, если расстояние между ними не превышает двух кабельтовых.

При встрече в море корабля военно-морского флота с транспортными и промысловыми судами нашей страны и невоенными судами иностранных государств, если они салютуют нашему кораблю приспусканием кормового флага, то по команде вахтенного офицера им отвечают однократным приспусканием Военно-морского флага на одну треть длины флагштока. При этом флаг медленно приспускается и так же медленно поднимается.

Особое место среди ритуалов флотского церемониала занимает международная традиция Салюта наций в 21 выстрел. Он оконча-



*Выстрел из 45-мм салютной пушки
ракетного крейсера «Варяг»*



тельно сформировался в начале XIX века и сегодня представляет собой торжественную форму отдания чести государству при входе военного корабля в иностранный порт или на рейд. Узаконен был этот салют в русском флоте Морским уставом 1853 года: «*По приходе на иностранный рейд... салютуется крепости при подъёме флага той державы на гром-брам-стеньге 21 выстрелом...*».

Ещё в давние времена, приближаясь к водам иностранных государств, военный корабль поочередно разряжал свои пушки выстрелами, демонстрируя, что прибыл с мирными намерениями. Постепенно это вошло в традицию - подходя к иностранному порту, корабль производил салют из пушек, а ему отвечали тем же береговые батареи или суда, стоявшие на рейде. А почему именно 21 выстрел? Скорее

всего, это связано с тем, что во второй половине XVIII - начале XIX века чаще всего иностранные порты с визитами посещали 40-пушечные фрегаты. Они производил салют орудиями одного борта, что составляло 20 выстрелов. А чтобы обозначить конец салюта, его завершало то же самое орудие, которое салютовало первым. Это был как раз 21-й по счету выстрел.

Венки на воде. В море памятников не ставят. Но на навигационных картах особо отмечены координаты

мест, где совершиены подвиги нашими моряками. Проходя близ этих мест, корабли приспускают флаг, а экипажи отдают воинские почести - опускают в море венки из живых цветов.



Венок в память русских моряков, погибших в Цусимском сражении

«Свистать всех наверх!». Вообще свистеть на корабле традиционно считается дурной приметой. Разрешалось это только боцману, причём лишь при помощи боцманской дудки. Появление такого инструмента объясняется тем, что во время ревущего шторма только звонкий свист боцманской дудки мог быть хорошо слышен.

Системой звуковых сигналов боцман управлял матросами, что обеспечивало слаженную работу на судне.



Боцманская дудка

Кодекс чести

По многовековой традиции для офицера Российского флота честь была превыше всего. **Душа – богу, сердце – женщине, жизнь – Отечеству, честь – никому!** – этому завету моряки следовали во все времена. Кодекс чести русского офицера был для него законом и на службе, и в повседневной жизни.

А в ходе войн, в которых довелось участвовать русским морякам, сложилась ещё одна традиция. **Драться до последней капли крови с кем бы то ни было при любых обстоятельствах** — это традиция победы.

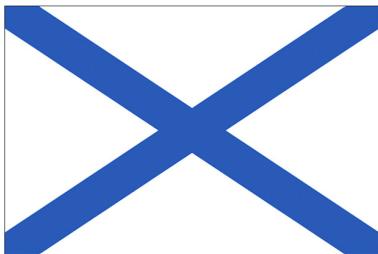
Военно-морской флаг

Действующий Корабельный устав ВМФ Российской Федерации гласит: «Военно-морской флаг, поднятый на корабле Военно-Морского Флота, является Боевым Знаменем корабля. Он символизирует государственную принадлежность и неприкосновенность корабля, плавающего под ним, а также готовность корабля защищать государственные интересы Российской Федерации на морских и океанских рубежах... Военно-морской флаг является символом воинской чести, доблести и славы, служит напоминанием каждому члену экипажа корабля о героических традициях и священном долге защиты Отечества.

Корабли Военно-Морского Флота, ни при каких обстоятельствах не спускают своего флага перед противником, предпочитая гибель сдаче врагам Отечества».

История военно-морского флага начинается с времён царствования Петра I. Именно Пётр учредил в марте 1699 года первый в России орден — орден Святого апостола Андрея Первозванного. Главным изображением в знаке ордена был синий косой крест с изображением распятого апостола. По преданию, Андрей Первозванный был распят в 70 году н.э. в греческом городе Патры на косом кресте.

Пётр I собственноручно нарисовал несколько эскизов военно-морского флага, но окончательный вариант - белое полотнище с двумя диагональными полосами синего цвета – он утвердил в 1712 году.



*Андреевский флаг
(Военно-морской флаг России)*



*Военно-морской флаг СССР
в 1935-1992 гг.*



*Флаг Верховного
Главнокомандующего
Вооружёнными Силами России*



*Флаг Главнокомандующего
Военно-Морским Флотом
Российской Федерации*

Флаг получил название Андреевского, и он просуществовал в Российском флоте до ноября 1917 года. Именно под Андреевским флагом русские моряки одержали славные победы в битвах при Гангуте, Чесме, Афоне, Наварине, Синопе, под этим флагом они сражались на бастионах Севастополя, уходили в кругосветные плавания и открывали новые земли.

В годы Великой Отечественной войны Советский Военно-Морской Флот бился с противником под другим флагом, принятом в 1935 году. Новый флаг с серпом и молотом и красной звездой на белом фоне стал символом подвигов советских моряков, преумноживших боевую славу своих предков.

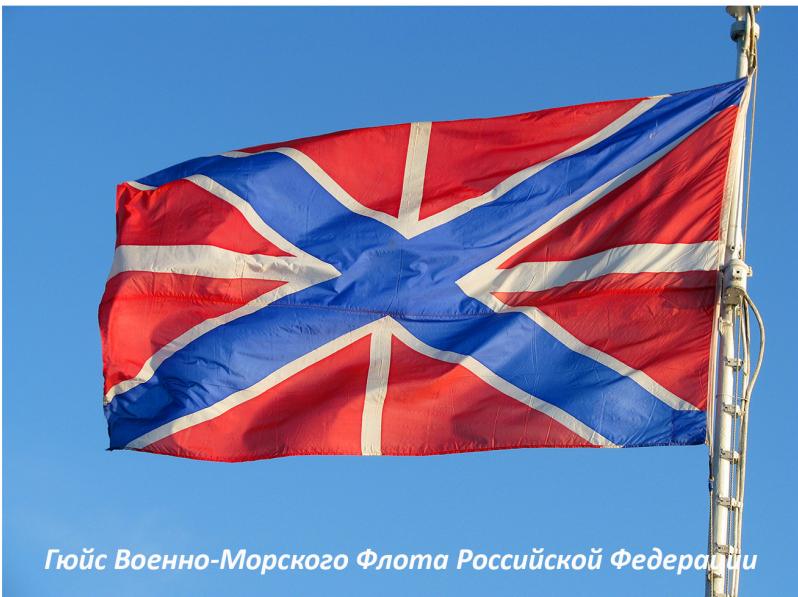
Андреевский флаг вернулся на наш флот в 1992 году. Сегодня именно он является Боевым Знаменем кораблей Военно-Морского Флота Российской Федерации.

На ходу Военно-морской флаг поднимается на гафеле или на кормовом флагштоке корабля; при стоянке на якоре или швартовах — только на кормовом флагштоке. Во время боя и в виду неприятеля корабли поднимают на грот-стеньге Государственный флаг Российской Федерации, а на стеньгах других мачт — Военно-морской флаг.

На кораблях при их стоянке в базе подъём Военно-морского флага производится в рабочие дни в 8 часов, а по выходным и праздничным дням — в 9 часов утра. С заходом солнца флаг спускается. Церемонии подъёма и спуска флага сопровождаются обязательным построением личного состава на палубе.



Гюйс ВМФ СССР в 1932-1992 гг.



Гюйс Военно-Морского Флота Российской Федерации

Корабли, находящиеся в море на ходу, а также в зоне локального военного конфликта носят Военно-морской флаг днём и ночью, не спуская его.

Одновременно с Андреевским флагом был восстановлен и гюйс ВМФ - красное полотнище с синим Андреевским крестом, имеющим тонкую белую окантовку, и прямым белым крестом. Прямой белый крест на гюйсе неофициально трактуется как символ православия и знак Святого Георгия.

Гюйс поднимается на гюйс-штоке во время стоянки корабля на якоре или швартовах. Он поднимается и спускается одновременно с подъёмом и спуском Военно-морского флага. Гюйс также поднимается на мачтах береговых крепостей при производстве ими салютов.

Честь мундира

Идея военной формы возникла в глубокой древности, поскольку в рукопашном бою необходимо было отличать своих солдат от неприятельских. Со временем одеяние воина приобрело и моральное значение – оно выделяло его владельца среди гражданских лиц и считалось признаком его достоинства.

Пётр I, создавая в России регулярные армию и флот, сразу ввёл для них и единообразное обмундирование.

В начале XVIII века под термином «мундир» понималось всё военное обмундирование и снаряжение, принадлежащее офицеру или солдату. Существовало даже выражение «построить мундир», означавшее приобретение вообще всей форменной одежды, оружия, амуниции и т.д. Со временем слово «мундир» стало относиться лишь к верхней одежде военнослужащего, но при этом оно подразумевало особые требования морального кодекса военнослужащего, носившего мундир. Может быть, именно в тот период и возникло хорошо всем известное выражение «честь мундира» - понятие, которое воплотило в себе этот моральный кодекс.

Офицеры ценили своё обмундирование, берегли его. Легкомысленное отношение к форменной одежде и оружию, а особенно их утрата, строго карались. Пётр I считал, что воинское обмундирование само по себе способствует повышению дисциплины.

Головной убор – фуражка – впервые появился в русской армии в 1797 году для фуражиров, занимающихся заготовкой продовольствия, фуражка, топлива и строительных материалов для кавалерийских и артиллерийских частей. Она представляла собой остроконечный суконный колпак, перегнутый пополам и по внешнему виду напоминала современную пилотку. Фуражная шапка, принявшая все элементы современной фуражки – бескозырки, то есть околыш и тулью, введена в 1811 году как повседневный головной убор во всех частях армии и флота.

В 1857 году в парадной форме матросская фуражка уступает место чёрной клеёнчатой широкополой шляпе с впервые надетой по околышу лентой. Обычай у моряков носить на матросских фуражках ленту ведёт своё начало от рыбаков Средиземного моря, которые, отправляясь в плавание, получали от матерей, жён и близких ленты с вышитыми словами молитвы, заклинаний или пожеланий. Моряк подвязывал свои длинные волосы подаренной лентой в убеждении, что любящая рука матери или невесты, вышивавшая спасительную молитву, оградит его от всяких бедствий на море.

В Российском флоте в 1872 году у нижних чинов появилась фуражка-бескозырка с лентой. Последняя перекочевала на повседневный головной убор с парадной лакированной шляпы.

В августе 1874 года была введена новая форма одежды, в которой отныне имелись фуражки – бескозырки чёрного цвета с белым кантом и чёрными лентами. Тогда же были утверждены шрифт надписей на ленте и её длина – 140 см. Лента служила (да и теперь служит) для обвязывания под подбородком вокруг шеи, чтобы бескозырку не сдуло ветром.

Особой лентой на фуражках матросов ВМФ является лента гвардейских экипажей или кораблей, имеющая расцветку из чередующихся полос оранжевого и чёрного цветов.

надписей на ленте и её длина – 140 см. Лента служила (да и теперь служит) для обвязывания под подбородком вокруг шеи, чтобы бескозырку не сдуло ветром. Особой лентой на фуражках матросов ВМФ является лента гвардейских экипажей или кораблей, имеющая расцветку из чередующихся полос оранжевого и чёрного цветов.

Почти все элементы матросской формы – рубаха с отложным воротником, брюки особого покроя, некоторые виды тельняшек – были заимствованы в основном из Голландии, и лишь бескозырка представляла собой русский национальный головной убор, не имевший аналогов за рубежом.



Артековцы на параде

Особенно любимой среди моряков стала нательная трикотажная рубашка с поперечными белыми и синими полосами, в обиходе называемая тельняшкой. Своё название получила она в связи с тем, что надевается прямо на тело.

Тельняшка оказалась очень удобной, она не затрудняла движений при работе с парусами на реях, хорошо сохраняла тепло, была удобна при стирке. Кроме того, матросы, одетые в такую рубашку, хорошо просматривались с палубы на фоне неба, моря и парусов. Неудивительно, моряки всех поколений русского флота всегда были неравнодушны к тельняшке, называя её «морской душой». В тяжёлых и кровопролитных боях Великой Отечественной войны моряка, оказавшегося в пехотной цепи (что случалось нередко), можно было отличить по тельняшке, которую он носил под гимнастёркой.

Неотъемлемой составной частью одежды старшин и матросов является синий форменный воротник с тремя белыми полосками.

Воротник пришёл во флот из армии в царствование Павла 1. В ту пору солдаты носили парики с косами, которые приходилось мазать салом и припудривать мукою – того требовал устав. Такой туалет загрязнял мундир, и солдаты стали подкладывать под косу кожаный воротничок, который затем официально вошёл в форму одежды. После отмены париков в матросской одежде сохранился квадратный матерчатый воротник, который в холодную погоду заправлялся под бескозырку и заменял башлык.

Широко распространено мнение, будто полоски были введены в память о трёх победах русского



флота: у Гангута, Чесмы и Синопа. Трудно установить, когда и как возникла эта легенда, но совершенно бесспорно, что такое объяснение не имеет под собой реальной почвы. Вся история форменного воротника связана с появлением во флоте фланельки, или фланелевки, - широкого покроя рубахи из синей плотной фланели с вырезом на груди и ластовицами под мышками. Первые фланелевки появились в русском флоте в 1840 году на Черноморском флоте. Десять лет спустя для гребцов корабельных шлюпок ввели разноцветные воротники – синие, белые и красные, по которым можно было легко установить, к какой дивизии они принадлежат. На белых и красных воротниках полосок не было, а на синих воротниках, сливавшихся с фланелевкой такого же цвета, делалась по краю одна полоса (кант). Синий воротник с белыми полосками был введен в 1851 году для всех

гребцов корабельных шлюпок, при этом гребцы 1-й дивизии имели одну полоску, гребцы 2-й дивизии – две и гребцы 3-й дивизии – три полоски. В 1881 году воротник с тремя белыми полосами появился у матросов Гвардейского флотского экипажа, а год спустя этот воротник был распространён на весь флот.

Таким образом, возобладала эстетическая сторона дела: воротник с тремя полосками оказался наиболее красивым и органичным по форме и рисунку.

Человек в военной форме – человек особой судьбы, особого долга. Всякий, кто надел форму, перестаёт уже располагать собой по собственному усмотрению. С этой минуты он подчиняет свою жизнь точно регламентированному порядку. Воинский мундир, не освящённый суровой дисциплиной, перестаёт быть символом



Юнги Молодёжной Морской Лиги
в парадной форме

чести и становится обезличенной одеждой. Понятие «честь мундира» неразрывно связано с высоким достоинством, пронизывающим всю служебную и неслужебную жизнь офицера. Честь мундира – это не только прошлое и настоящее человека военной профессии, но и его будущее. Ведь недаром говорят: «Береги честь смолоду».

По непонятной для историков причине моряки на суше часто были лучшими бойцами, чем их сухопутные коллеги. В годы войны бытоваля поговорка: «Один моряк — моряк, два моряка — взвод, три моряка — рота». А другая поговорка популярна до сих пор: «Нас мало, но мы в тельняшках!».

Да, тельняшка (она же тельник) превратилась в ещё один символ боевой доблести и отваги. Она стала причиной того, что враг в страхе называл морскую пехоту «полосатыми дьяволами». Неудивительно, что впоследствии тельняшка перекочевала на сушу и стала частью форменной одежды других родов войск.

Одежда моряка

Годна для всех условий,
Надёжна и крепка,
Продумана на совесть
Одежда моряка.

Сокровища тепла тая,
Уходит с нами в путь
Тельняшка полосатая,
Охватывая грудь.

Волна ль нежнее горлинки,
Иль шторм грохочет дик,
Отменно белой форменки
Синеет воротник.

Зимой и в осень вздорную
И в сумрачный апрель –
Хранит нас сине-чёрная
Солидная фланель.

Что сырость нам постылая?
Живём с погодой в лад,
Имея друга милого
По имени бушлат.

И навек складкой жёсткою
Запечатлел утюг
Покроя краснофлотского
Сукно крепчайших брюк.



Ценимая особо
На службе в море синем,
Нам выдается роба
Из белой парусины.

Она ничем не крашена,
Ей труд морской знаком,
И кто её не нашивал,
Не будет моряком.

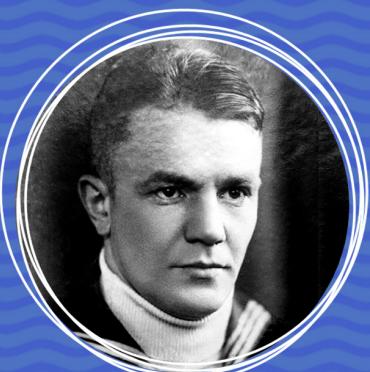
И многим не мешало бы,
Кого моря зовут,
В той робе драить палубу
И выкрасить шкафут.

Когда же в час побудки
Вовсю метёт метель,
Тогда укажут дудки:
"Бери, моряк, шинель".

Медь пуговиц - как золото,
Сукно - чернее тьмы.
На все старанья холода
Поплёвываем мы.

Автор этого стихотворения – замечательный поэт Алексей Лебедев, моряк, штурман подводной лодки Л-2. Он погиб вместе со своим кораблём в ноябре 1941 года, не дожив до 30 лет.

Алексей Лебедев (1912—1941)



Морской язык

Когда в первый раз попадаешь на корабль, кажется, что все вокруг говорят на непонятном языке. Не сразу привыкаешь, что ты поднимаешься не по лестнице, а по трапу, смотришь не в окно, а в иллюминатор, над головой не потолок, а подволок... Все эти термины юнге необходимо выучить, чтобы быстро и чётко выполнить любой приказ. Помогут в этом стихи-считалочки, придуманные контр-адмиралом **Валентином Никитиным**. С их помощью запомнить мудрёные слова значительно легче.

Ох, не прост морской язык!
Я к такому не привык:
В кубрике живут матросы,
Все верёвки — это тросы,
Каждый крюк зовётся гак,
Впереди у судна бак,
Вместо лестниц всюду трапы,
Якоря имеют лапы,
Клотик — сверху,
Киль — на дне...
Всё запомнить надо мне.

Набор корабля

Стрингер, карлингс, флор, форштевень,
Бимс, шпангоут, ахтерштевень...
Не хватает лишь киля
Для набора корабля

Корабельные помещения

Трюм, твиндек, гальюн, форпик,
Кубрик, рубка, ахтерпик,
Камбуз для питания
И кают-компания.

Рангоут

Стеньга, рея, гафель, нок,
Бушприт, клотик, топ, флагшток.
Мачты: фок, за нею грот,
А потом бизань идёт.

Швартовное устройство

Клюз, швартов, кнехт, битенг, шпиль,
Утку, вьюшку, кип, брашпиль
И лебёдку будешь знать —
Сможешь судно швартовать.

Погрузка и разгрузка

Если надо груз поднять,
«Вира» следует сказать,
Если надо опустить,
«Майна» нужно говорить.
Если может груз упасть
И в запасе лишь секунда,
То скорей кричи: «Полундра!»

Верхняя палуба

С носа — бак, с кормы же — ют,
Посреди лежит шкафут,
А надстройки там зовут:
Полубак и полулют.

Кубрик

Переборка, комингс, люк,
Банки, подволок, рундук,
Трапы, пиллерс — стойка,
Палуба и койка,
Иллюминаторы в борту —
Их задраят на ходу.

Такелаж

Фалы, шкоты, штанги, ванты,
Галсы, брасы, топенанты.
А назвать его иначе —
Он бегучий и стоячий.

Рулевое устройство

Устройства рулевого
Состав предельно прост:
Руль, привод и машина,
Передача, пост.

Спасательные средства

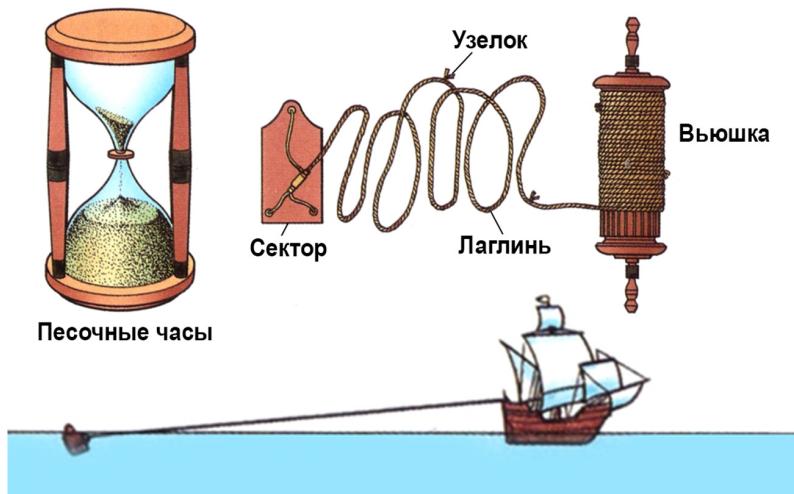
На судах есть с давних пор
Средств спасательных набор:
Шлюпки есть и плотики,
Жилеты на животики,
А также обязательно
Есть и круг спасательный.

**Как узнать, куда идёт
ночью встречный пароход**
Вижу я зелёный свет —
Правый борт, сомнений нет.
Красный свет — наоборот,
Влево пароход идёт.
Если вижу два огня —
Судно шпарит на меня.

Почему скорость корабля измеряют в узлах?

Во времена парусного флота скорость судов определяли простейшим прибором – ручным лагом. Он состоял из выюшки с тросом (лаглином) и привязанной к нему дощечки-сектора. Трос был разбит на отрезки по 50 футов 8 дюймов, что составляло $1/120$ мили. Эти отрезки обозначались узелками. Когда трос выпускался на ходу с кормы, считали число узелков (отрезков), пробежавших за полминуты, то есть за $1/120$ часа. Число узелков и соответствовало скорости судна в милях в час. Напомним, что морская миля – это 1852 м.

Иногда приходится слышать выражение «30 узлов в час», что совершенно неправильно. Если допустить, что за час с выюшки лаглина размоталось всего 30 узелков, то получается, что судно вместо 55 км/ч ползёт со скоростью всего 1500 футов (то есть 470 метров) в час.



Откуда взялось слово «салага»?

Молодого и неопытного матроса называют салагой - во флоте эта традиция сохранилась до настоящего времени. Есть две версии происхождения этого прозвища. По одной, это перевод голландского слова «sprot», означавший, во-первых, малую сельдь или салаку, во-вторых, отрока-новичка, молодого специалиста. Вторая версия связана с Архангельском, где при Петре I строились первые корабли регулярного русского флота. Там же комплектовали их экипажи, среди которых было немало поморов с острова Алаг (Соловецкие острова). На вопрос, откуда они родом, последние отвечали «с Алага». Устройство и вооружение кораблей европейской постройки эти новобранцы не знали, и их приходилось учить с азов. Поэтому пояснение «я с Алага» (трансформированное в термин «салага») стало синонимом молодого моряка, не набравшегося опыта флотской жизни.

«Собачья вахта»

Эту ночную вахту моряки издавна прозвали «собачьей», или просто «собакой». Вот как писал офицер Максимов, участник кругосветного плавания на клипере «Стрелок»: «...вахта с 12 ночи до 4 утра считается самой скучной и несносной, потому что всё судно после дневных трудов вкушает самый сладкий сон, а вахтенные принуждены проводить это время без сна, может быть, под дождём, подвергаясь то сильному холodu на севере, то удущливому зною в тропиках». Неудивительно, почему появилось это прозвище.

ще – просто «собачья жизнь»!

**Есть вахта во время полночного мрака,
Её моряки окрестили «собакой».**

Кстати, англичане называли «собаку» ещё и «вахтой склеивающихся глаз» и даже «кладбищенской». Поскольку в это время суток больше всего хочется спать, а вокруг – тишина и темнота, за которыми могут поджидать опасности...

Банка

Мы уже знаем, что банка – это сиденье в шлюпке. Но у этого слова есть много значений. Моряки называют банкой стул в каюте, койку, кровать в госпитале или лазарете, пространство между двумя соседними орудиями на батарейной палубе парусного корабля. А также отмель в море. «Сойти с банки» означает тоже самое, что и «сняться с мели».

Морские узлы

Завязывание узлов – это одно из древнейших изобретений человечества. Судя по всему, первобытный человек овладел этим искусством раньше, чем научился добывать огонь и изобрёл колесо. В былье времена умение вязать узлы держалось в секрете и передавалось от отца к сыну.

Изобретателями самых хитроумных и надёжных узлов были моряки. В основе оснастки парусного судна всегда лежали узлы, а механика управления парусами строилась на тросах и блоках. От каждого

члена экипажа требовалось безукоизненное владение такелажным делом – от этого зависела безопасность судна. Опытный матрос парусной эпохи знал несколько сотен морских узлов. Правда, с внедрением механических двигателей ситуация изменилась: уметь вязать такое множество узлов уже не требовалось. Но два-три десятка наиболее распространённых узлов используются моряками и по сей день, поэтому знать их необходимо.

Что как называется



Коренной конец – конец троса, закреплённый неподвижно или используемый при вязке узла; противоположен ходовому концу.

Ходовой конец – незакреплённый, свободный конец троса, которым начинают движение при вязке узла.

Петля (открытая) – конец троса, изогнутый вдвоем таким образом, что не перекрещивается с самим собой.

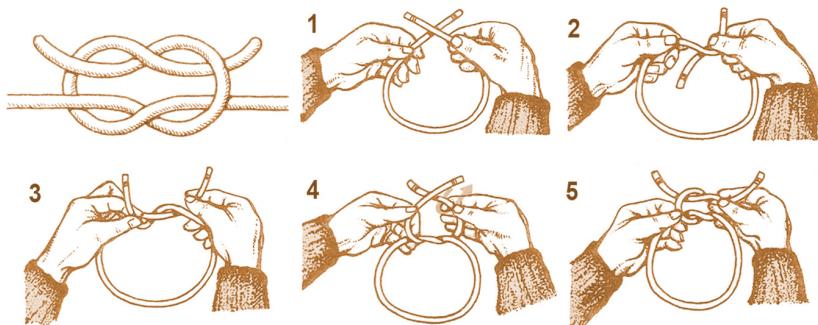
Калышка (или петля закрытая) – петля, сделанная концом троса так, что трос перекрещивается сам с собой.

Полузузел – одинарный перехлест двух разных концов.

Обнос – обхват тросом какого-либо предмета таким образом, чтобы концы троса не перекрешивались.

Полуштык – обнос тросом предмета с последующим перекрещиванием своего конца под прямым углом, без его пропускания в образовавшуюся закрытую петлю.

1) Прямой узел.



Археологические раскопки свидетельствуют, что примерно за три тысячи лет до нашей эры этим узлом пользовались египтяне. Древние греки и римляне называли его геркулесовым или геракловым узлом, потому что мифический герой Геркулес завязывал им на своей груди передние лапы шкуры убитого льва. Другое античное название – женский узел, так как этим же узлом римлянки завязывали кушаки своих туник.

Прямой узел представляет собой два полуузла, последовательно завязанных один над другим в разные стороны. Он применяется для связывания двух тросов, но надо помнить, что, намокнув, он ползёт. Узел надёжен лишь в том случае, если его ходовые концы прихвачены к коренным или зафиксированы контрольными узлами.

Надо отметить, что существует несколько очень похожих узлов, но пользоваться ими надо с большой осторожностью, а лучше не пользоваться совсем. Это, в первую очередь, бабий узел. Он тоже представляет собой два полуузла, завязанных последовательно один над другим, но в одну и ту же сторону. В

быту бабий узел широко распространён, но в морской практике применять его опасно. Если им связать два троса и потянуть, то он начинает скользить. А если его завязать близко от одного из связываемых концов, то при тяге он наверняка соскользнёт. Считается, что этот узел-предатель за всю историю человечества наделал много бед и унёс немало человеческих жизней.

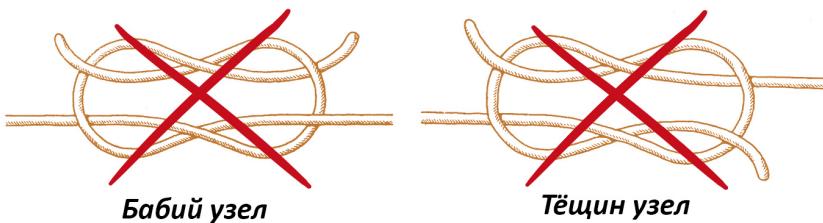
Способ развязывания прямого узла



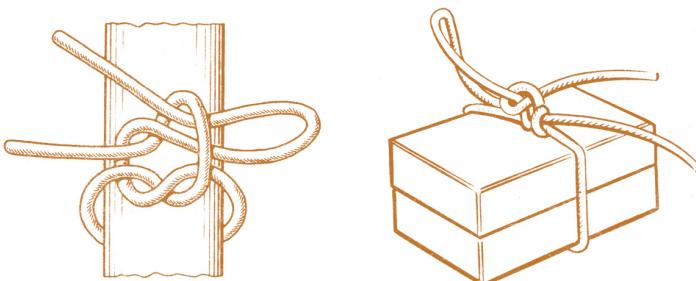
В нашей стране своё название узел получил оттого, что испокон веков женщины завязывали им концы головных платков (для этой цели он очень удобен). За рубежом его называют «бабушкиным», «дуряцким», «телячим», «ложным», «салаговым».

Есть ещё одна разновидность - тёщин узел. Если у бабьего узла концы выходят из узла с одной стороны, то у тёщиного - с разных сторон по диагонали. Тёщин узел столь же коварен, как и бабий (если не более). Применять его не следует ни при каких обстоятельствах. Мы приводим его здесь с целью показать, как не надо завязывать узлы.

Не применять ни при каких обстоятельствах!



2) Рифовый узел

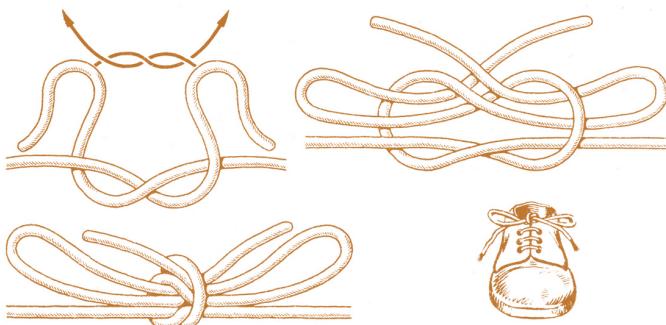


Свое название он получил от слова «риф-штерт» - небольшой, ввязанный в полотнище паруса конец троса, которым брали рифы, то есть связывали подобранную к нижней шкаторине паруса или гику часть паруса, чтобы уменьшить его площадь при сильном ветре. Риф-штерты связывались с таким расчётом, чтобы их в любую минуту можно было развязать или, как говорят моряки, раздёрнуть. Для этой цели и применяется рифовый узел. Он вяжется как и прямой узел, но при вязке второго полуузла его ходовой конец продевают в петлю сложенным вдвое. При рывке за ходовой конец узел мгновенно развязывается. В обиходе этот узел известен под названием «узел с одним бантиком».

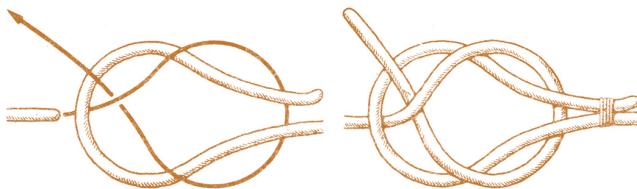
3) Двойной рифовый узел

Иногда его ещё называют фаловым или бантовым. Вяжется он как и прямой узел, но во втором полуузле ходовые концы троса завязываются сложенными вдвое. Это незаменимый узел в быту - для завязывания шнурков ботинок, бантов на шее и в волосах, а также на свёртках и коробках. Но моряки им почти не пользуются: для временной связки двух концов обычно достаточно рифового узла.

Двойной рифовый узел

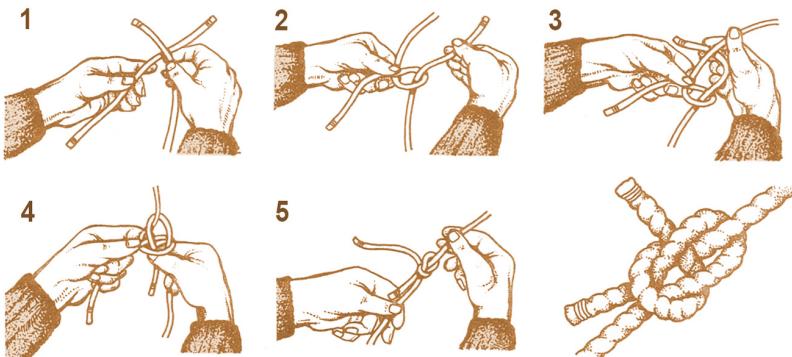


4) Шкотовый узел



Уже по его названию можно судить, что он предназначен для крепления шкотов - снастей, которые управляют парусом. Шкотовый узел прост, очень легко развязывается, но надёжно держит шкот в кренгельсе паруса. Сильно затягиваясь, он не портит троса. Ходовой конец троса пропускается снизу вверх в коуш (огон, петлю), обносится вокруг его шейки по часовой стрелке и проводится между коушем и коренной частью троса. Принцип этого узла заключается в том, что тонкий ходовой конец проходит под коренным и при тяге прижимается им к петле, образованной более толстым тросом. Применяя шкотовый узел, следует помнить, что он надёжно держит только тогда, когда на трос приложена тяга. Применять его на синтетическом тросе не рекомендуется – он скользит и может выхлестнуться из петли.

Двойной шкотовый узел

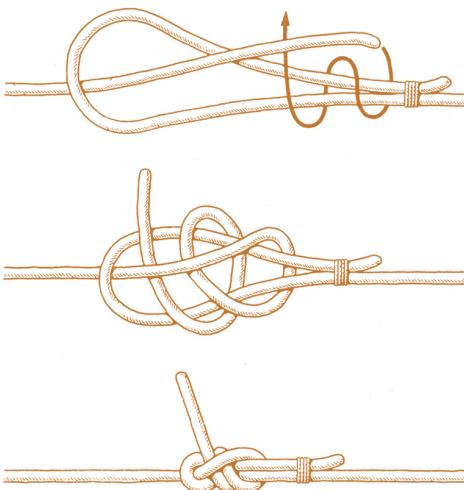


5) Брамшкотовый узел

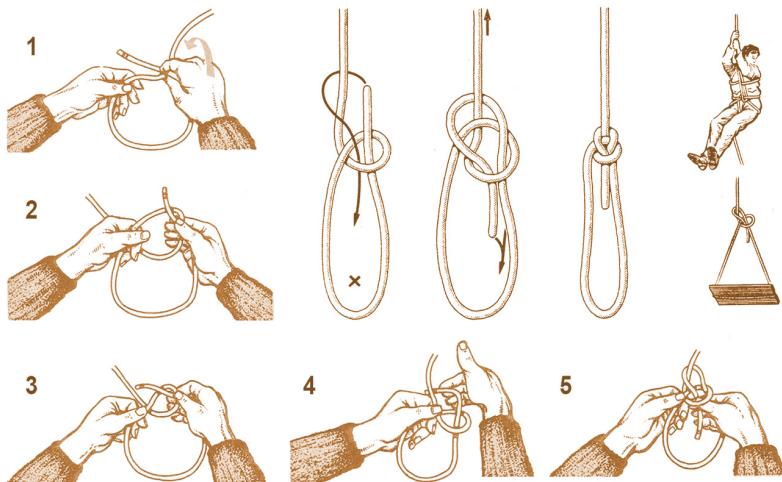
Надёжнее шкотового, так как не сразу развязывается, когда прекращается тяга на трос. Отличается тем, что петлю (или кренгельс) обносят ходовым концом не один, а два раза, и под коренной пропускают его

тоже дважды.

Брамшкотовый узел надёжен также для связывания двух тросов различной толщины и хорошо держит на синтетических тросах равной толщины.



6) Беседочный узел (или булинь).



Название узла произошло от беседки - небольшой доски, служащей для подъёма человека на мачту или опускания за борт судна при тех или иных работах. Эта доска крепится к подъёмному тросу особым узлом, который и получил название беседочный. На тросе делается небольших размеров калышка, в которую проводится конец троса. Затем он обносится вокруг коренной части троса и снова пропускается в калышку, но в обратном направлении.

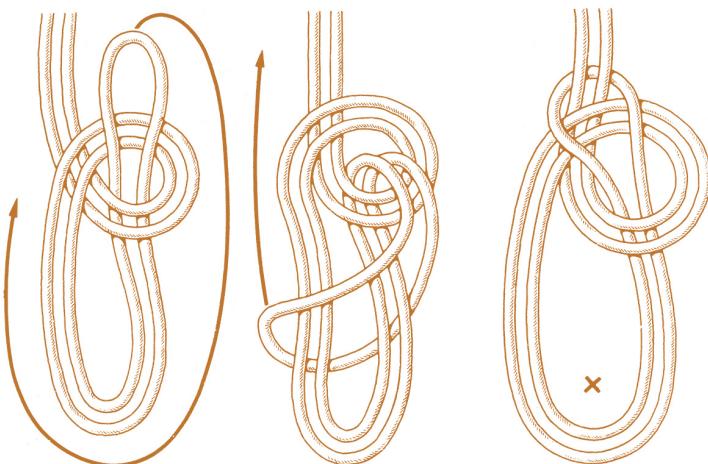
Это один из древнейших и самых удивительных узлов, придуманных человеком. Англичане называют его «королём узлов». Он удивительно просто вяжется, даже при сильной тяге никогда не затягивается намертво, не портит трос, никогда не скользит вдоль троса, сам не развязывается, но легко развязывается, когда это нужно.

Основное назначение беседочного узла – это обвязка человека под мышками как средство страхов-

ки. В незатягивающуюся петлю можно вставить беседку. Этот узел с успехом применяется для связывания двух тросов любого диаметра или для связывания растительного троса со стальным. Из всех способов связывания двух тросов из различного материала, соединение с помощью двух беседочных узлов петлями будет самым надёжным.

Чтобы развязать беседочный узел, достаточно немного сдвинуть петлю ходового конца вдоль ослабленной коренной части троса.

7) Двойной беседочный узел.

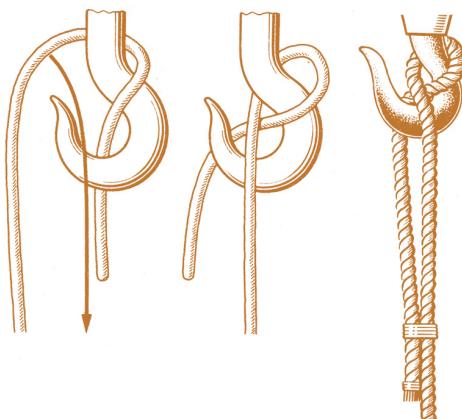


Двойной беседочный узел. Этот узел, имеющий две незатягивающиеся петли, применяется вместо беседки для подъёма человека на высоту, для подъёма или опускания человека, потерявшего сознание и т.п. При вязке узла одна из петель делается почти в два раза меньше другой. В одной петле сидит человек, другая обхватывает его под мышками. На некотором расстоянии от конца сложенного вдвое троса

делается двухшлаговая калышка. В неё вводится петлевидный ходовой конец троса, который затем расширяется и обносится вокруг узла.

Двойной беседочный узел может быть завязан и другим способом: на тросе вяжется одинарный беседочный узел, после чего ходовой конец троса проводится параллельно самому себе, образуя вторую петлю и второй шлаг калышки.

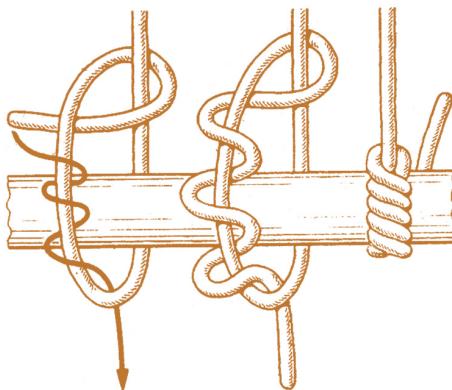
8) Гачный узел



Когда под рукой нет нужного стропа, груз поднимают краном или стрелой, используя обычный стальной или растительный трос. При этом пользуются гачным узлом. Обнесённый вокруг спинки гака конец троса закладывается в гак и накрывается сверху коренной частью троса. При нагрузке на коренной конец ходовой конец троса прижимается к внутренней стороне шейки гака, а петля, затянутая вокруг его спинки, держит оба конца. Надевая трос на гак, нужно внимательно проследить, чтобы коренной

конец троса обязательно проходил над ходовым. Чтобы гачный узел при прекращении нагрузки не стравился, ходовой конец прихватывают временной схваткой к коренному. Узел может быть завязан в любой части троса.

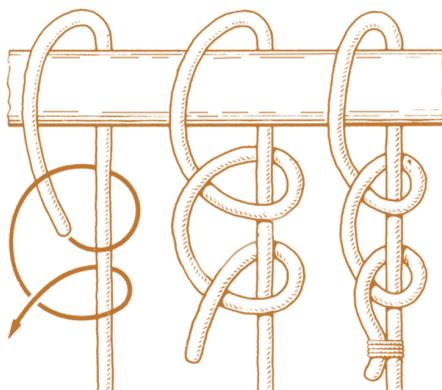
9) Удавка



В парусном флоте без этого узла выполнение многих корабельных работ было бы просто немыслимо. Удавка применялась для подъёма наверх рангоутных деревьев – стенг, реев и пр. Ею обвязывали в воде брёвна для буксировки, её применяли для погрузки цилиндрических по форме предметов, грузили рельсы. Этот же узел использовался для крепления коренных концов снастей, где нужно было иметь концы готовыми для быстрой отдачи. Удавка нередко применялась для крепления швартова за береговой пал.

Ходовой конец обносится вокруг предмета, огибает коренную часть и несколько раз обвивается вокруг наложенного на предмет шлага.

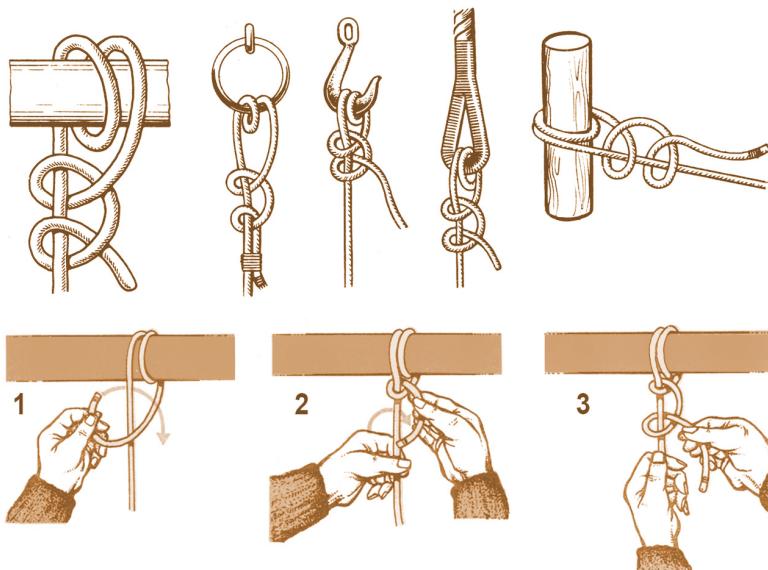
10) Простой штык



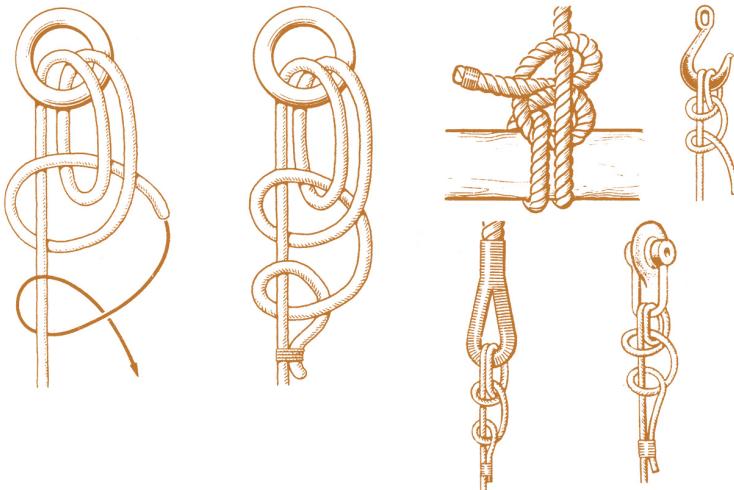
Простой полуштык, являясь самым простым из не-затягивающихся узлов, находит широкое применение в морском деле. Он служит завершающим элементом многих узлов. Два одинаковых полуштыка со-ставляют узел, который моряки называют простым штыком. Это один из самых простых и надёжных узлов для крепления швартовов. Максимальное количество полуштыков не должно превышать трёх, так как этого вполне достаточно, и прочность узла в целом при большем количестве полуштыков не повысится.

11) Простой штык со шлагом

От простого штыка отличается одним дополнительным шлагом вокруг предмета, к которому крепят трос. Он служит в основном для крепления швартовов при длительных стоянках, так как за счёт дополнительного шлага перетирается не так быстро, как простой штык.



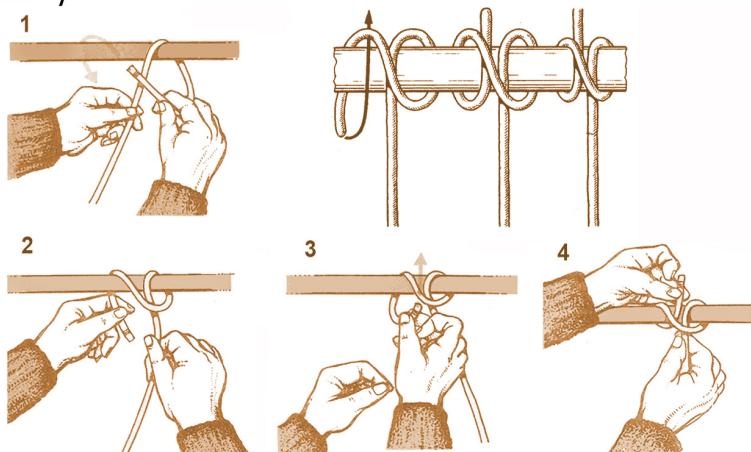
12) Рыбацкий штык (или якорный узел)



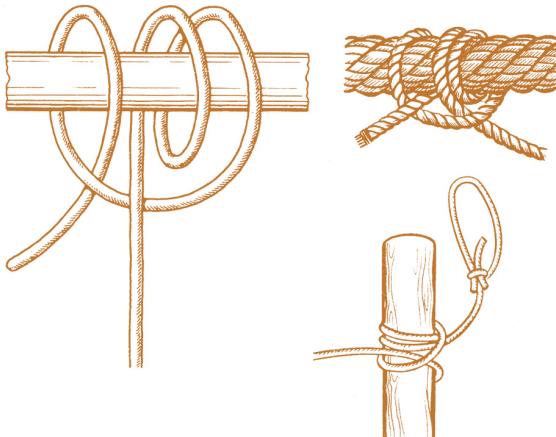
За пять тысяч лет существования судоходства люди не придумали более надёжного узла для привязывания якорного каната к якорю, чем этот. Конец троса дважды продевается в рым, затем обносится вокруг коренной части троса и пропускается в обе образовавшиеся петли, стягивая их полуштыком. После образования второго полуштыка, конец крепится к коренной части троса тонким линем.

13) Выбленочный узел

Своё название этот узел получил из-за того, что на кораблях им издавна крепили к вантам выбленки – поперечные отрезки троса, служащие ступеньками для подъёма на мачты. Состоит из двух полуштыков, завязанных в одну и ту же сторону. Это очень надёжный затягивающийся узел, который безотказно держит, пока тяга приложена на оба конца троса. Удобен для крепления тросов к предметам, имеющим гладкую поверхность (мачта, рей или простое бревно). Очень удобен для подачи инструмента на высоту.



14) Задвижной штык

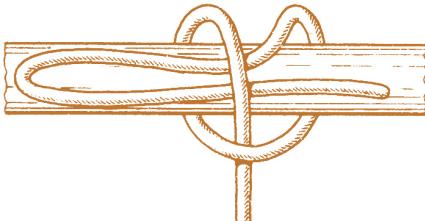


Этот узел более совершенен и надёжен, чем выбленочныйный, так как у него три охватывающих предмет шлага: один с одной стороны коренного конца и два - с другой. При завязывании узла следует учитывать: с какой стороны тяга – там два шлага. Его можно применять и в тех случаях, когда направление тяги троса находится под острым углом к бревну или тросу, к которому он прикреплён, или почти вдоль его.

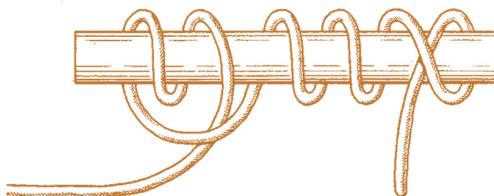
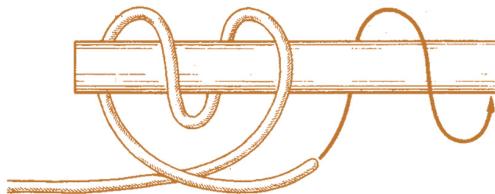
15) Шлюпочный узел

Применяется при буксировке шлюпок и во время их стоянки под выстрелом у борта корабля только в тех случаях, когда в них находятся люди. Ходовой конец троса продевается в носовой рым шлюпки и пропускается под первую банку. Затем конец троса обносится вокруг второй банки, проводится над тросом, перекрещивая его, и вновь пропускается под банку. После этого конец троса складывается в виде петли и подводится под шлаг, сделанный сверху банки.

Шлюпочный узел легко развязывается, если потянуть за ходовой конец троса, лежащий на банке.



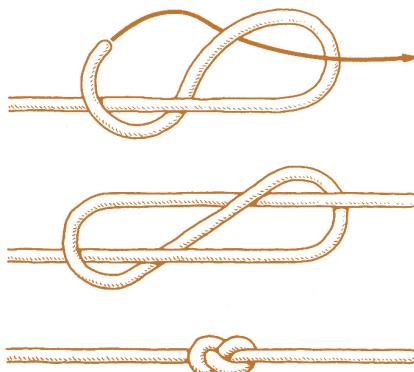
16) Стопорный узел



При выполнении судовых работ иногда возникает необходимость задержать находящийся под натяжением трос. Это выполняется с помощью другого троса, прикрепляемого стопорным узлом к тросу, который нужно задержать. Если тяга троса, который нужно остановить, будет вправо, то ходовой конец стопорного троса кладут сверху троса шлагом влево, потом делают ещё шлаг и ходовой конец стопорного троса ведут навстречу первому и второму шлагам, в

зажим их, а далее вправо вокруг троса в обвивку, делая ещё один-два шлага, и двух-трёх местах кладут прочные схватки или закрепляют «под себя».

17) Восьмёрка



Этот узел считается классическим. Он составляет основу полутора десятков других, более сложных узлов различного назначения. Но и в своём изначальном виде узел восьмёрка очень распространён, причём не только в морской практике. Он служит отличным стопором на конце троса, чтобы тот не выхлестывался из шкива блока. Он удобен для закрепления троса, когда тот проходит через отверстие в каком-либо предмете. Восьмёрка нередко применяется даже в музыкальных инструментах: с её помощью крепят струны к колкам скрипок и гитар.





Смотр Черноморского флота. Художник И.Айвазовский

.....

Лофотенские острова. Художник Л.Лагорио



Романтика моря

Глава 11

Маринистика

Море влекло человека во все времена. Переливы красок и игра солнечных лучей, невероятный размах и мощь стихии - всё это завораживало, захватывало дух. Неудивительно, что море часто становилось «главным героем» произведений художников, писателей, поэтов, фотографов и кинематографистов.

Маринистика, то есть изображение морской стихии, как жанр живописи появилась в Голландии в начале XVII века, но получила популярность двумя столетиями позже. В России основоположником этого жанра считается **Иван Айвазовский**. Его талант признан во всём мире. Картины Айвазовского поражают своей монументальностью, реалистичностью и игрой красок.

Выдающимся художником-маринистом XIX века был **Алексей Боголюбов**. Его картины не только живописны, но и очень точны в деталях. Боголюбов был морским офицером и досконально знал конструкцию кораблей.

Последователями Айвазовского и Боголюбова были русские живописцы **Александр Беггров, Лев Лагорио, Николай Гриценко**.

Талантливым художником был **Василий Игнациус**, создавший целую галерею изображений кораблей Российского флота. Он не оставил морскую службу и в 1905 году погиб в Цусимском сражении, командуя флагманским броненосцем «Князь Суворов».

Из советских маринистов XX века следует назвать прежде всего **Петра Мальцева, Георгия Нисского, Евгения Войшвилло**. Самые известные картины народ-

ного художника СССР П.Мальцева – «Штурм Сапун-горы 7 мая 1944 г.» и «Крейсер «Варяг».

Традиции русской моринистики продолжают наши современники **Сергей Пен, Андрей Тронь, Александр Заикин, Сергей Григораш** и другие.

Моряков, корабли и морскую стихию воспевали не только художники. Гордость русской литературы – писатели-моринисты, создавшие прекрасные произведения об истории и героике отечественного флота, о людях морских профессий, о морской романтике и дальних странствиях. Вот перечень книг, прочитать которые должен любой человек, неравнодушный к морской истории нашего Отечества:

Иван Гончаров, «Фрегат «Паллада».

Константин Станюкович, «Вокруг света на „Коршуне“», «Морские рассказы», «Максимка».

Дмитрий Лухманов, «Солёный ветер».

Алексей Новиков-Прибой, «Цусима».

Леонид Соболев, «Капитальный ремонт», «Морская душа».

Валентин Пикуль, «Мальчики с бантиками», «Крейсера», «Реквием каравану PQ-17».

Алексей Лебедев, «Всегда на вахте» (сборник стихов).

Александр Крон, «Капитан дальнего плавания».

Виктор Конецкий, «За добрую надеждой».

Николай Черкашин, «Судеб морских таинственная вязь».

Владимир Шигин, «Чесма».

Владислав Крапивин, «Фрегат „Звенищий“».



Отечественная морская литература фактически ведёт свою родословную с книги «Фрегат «Паллада». Её автор, писатель И.А.Гончаров, в 1852-1855 годах совершил на фрегате дальнее плавание, где выполнял дипломатическую работу, был переводчиком, занимался словесностью с гардемаринами. Но главный итог плавания – замечательная книга. До Гончарова в жанре мариинстики писали только моряки, публиковавшие свои дневники и путевые заметки, иногда весьма увлекательные. Но всё же профессиональный литератор наполнил их новым содержанием: неожиданными сравнениями, метко подмеченными подробностями, приправив всё это изрядной долей иронии. Поэтому «Фрегат «Паллада» переиздают и читают по сей день.



▲ «Морской Сборник» - старейший журнал России. Уникальность этого журнала в том, что с марта 1848 года он на протяжении более 170 лет выходит без перерывов, и у него ни разу не менялся издатель. Им, издателем, всегда был и остаётся Военно-Морской Флот.

◀ Нахимовцы в военно-морском музее, 1951 г. Худ. А.Иванова. Уникальная коллекция экспонатов Центрального Военно-морского музея в Санкт-Петербурге включает картины и модели кораблей, являющиеся подлинными произведениями искусства.



Матрос эсминца «Грозный» В.Пикуль

Будущие юны и будущие адмиралы!

Вас ждет море — широкое, как и
сама жизнь, лежащее перед Вами.

Широкий море корабль укажет Вам
истинный курс, который не идет
кораблем, но и юношой помогает
избрать верную дорогу в жизни.

В. Пикуль

Человек и море

*Кто увидит дым голубоватый,
поднимающийся над водой,
тот пойдёт дорогою проклятой –
звонкою дорогою морской.*

Э. Багрицкий

Человек и море...

Это особая тема, и она всё чаще волнует Человечество, соперничая с темой проникновения Человека в загадки Космоса.

В доисторические времена далёкий предок впервые осторожно выбрался из моря на сушу, и его скользкие жабры вместо привычной воды с пронзительным свистом всосали в себя влажный удущливый воздух...

Это был наш предок!..

Человечество зародилось в море. Не оттого ли в венах людских и поныне буйно пульсирует кровь – солёная, как и вода океанов? Не потому ли мы не устаём подолгу следить за поступью волн в безбрежии моря, которое пропитано солнцем и вечностью?

Что мы видим вдали? О чём мечтаем в такие минуты?

Море властно зовёт нас в свою колыбель, из которой мы вышли и встали на ноги. И мы охотно откликаемся на этот зов.

Один видный учёный-океанолог, заглядывая в историю освоения морей Человеком, писал правдиво и возвышенno:

«Образ жизни моряков имел свои отрицательные следствия: беспечность, фатализм и грубость нравов. Однако наряду с этим воспитывал у моряков и высокие моральные качества – самоотверженность, бескорыстие, настойчивость и геройизм. Если эти челове-

человеческие качества когда-либо исчезнут, наша цивилизация пострадает: она не найдёт ни в чём другом того, что потеряет вместе с привычкой Человека к морю...»

Человек будет вечен, пока вечно Море.

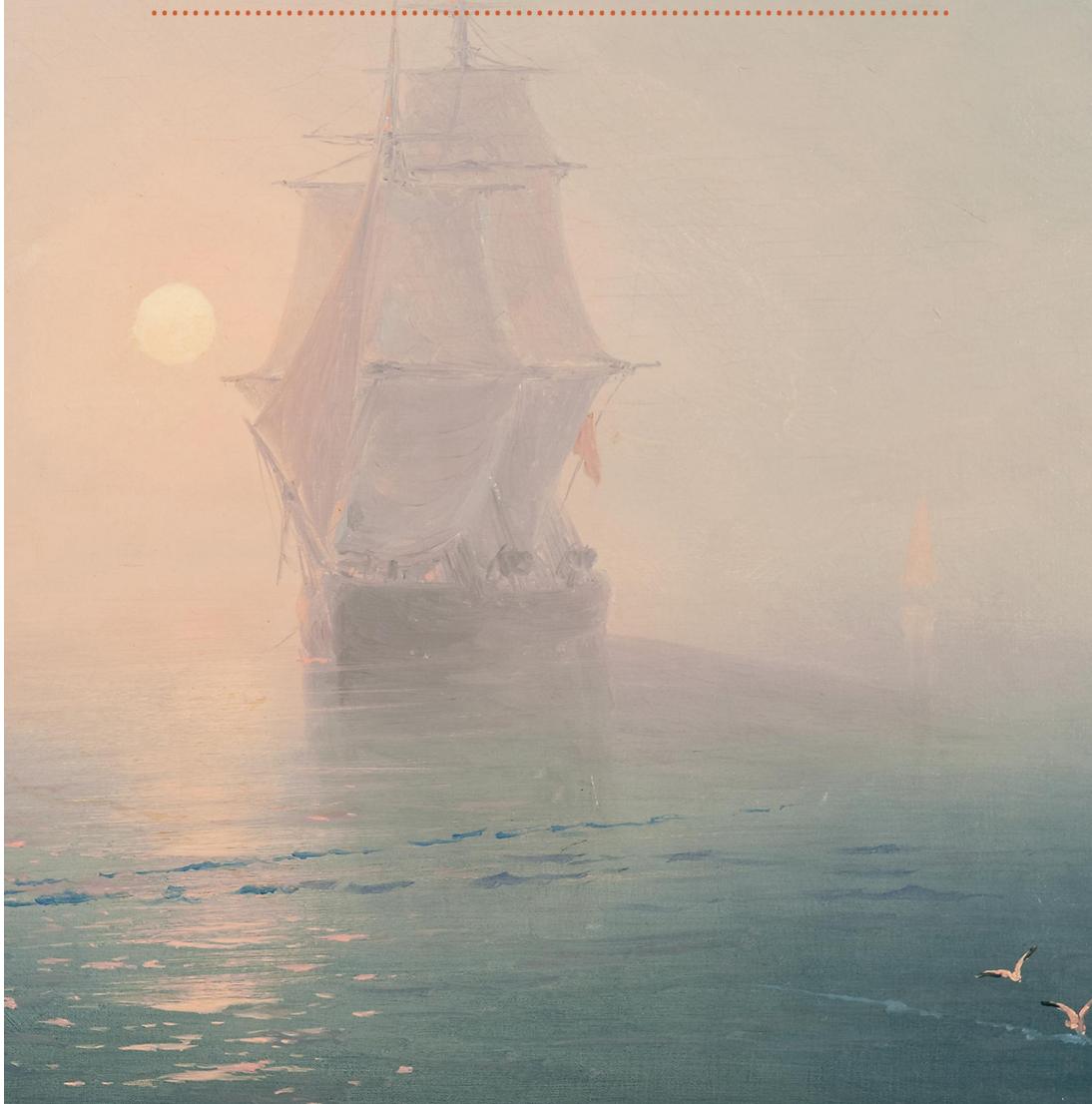
Море давно уже стало поприщем для мирной науки и ратных подвигов. Море – поилец наш и кормилица. Океаны связывают материки, они сближают нации и культуры народов.

Прогресс, скользивший когда-то под парусами каравелл, двигается теперь под дизелями на жидкоком топливе, он раздвигает толщи глубин атомными реакторами. А романтики и бродяги ещё вяжут допотопные плоты, ещё ставят над ладьями косые кливера и уходят, уходят... Уходят, чтобы испытать сладкую близость прародительской пучины!

Счастливы люди, юность которых пронеслась в разгуле волн, на шатких корабельных палубах. В море юность быстрее, чем на берегу, смыкается с ожесточённым в борьбе мужеством. С высоких мостиков кораблей юноши зорче оглядывают горизонты своей жизни. Суровые регламенты вахт и боевых расписаний не терпят рискованных промедлений. Головотяпы и тунеядцы не выдерживают ритма корабельных будней. Флот смолоду приучает к дисциплине, выносливости, умению терпеть и ждать, к ответственности – за каждое слово, каждый жест.



А чтобы стать моряком, совсем не обязательно родиться на маяке. Ведь часто бывает и так, что мальчишка случайно, лишь на одно мгновение увидит море из окна дачного вагона – оно мелькнёт ему синим крылом чайки... ВСЁ! Теперь он очарован навсегда. Иного пути для него уже нет...
Глупо удерживать человека, если его позовёт море.



Под парусами «Паллады»



Российские «Школы под парусами»

Глава 12

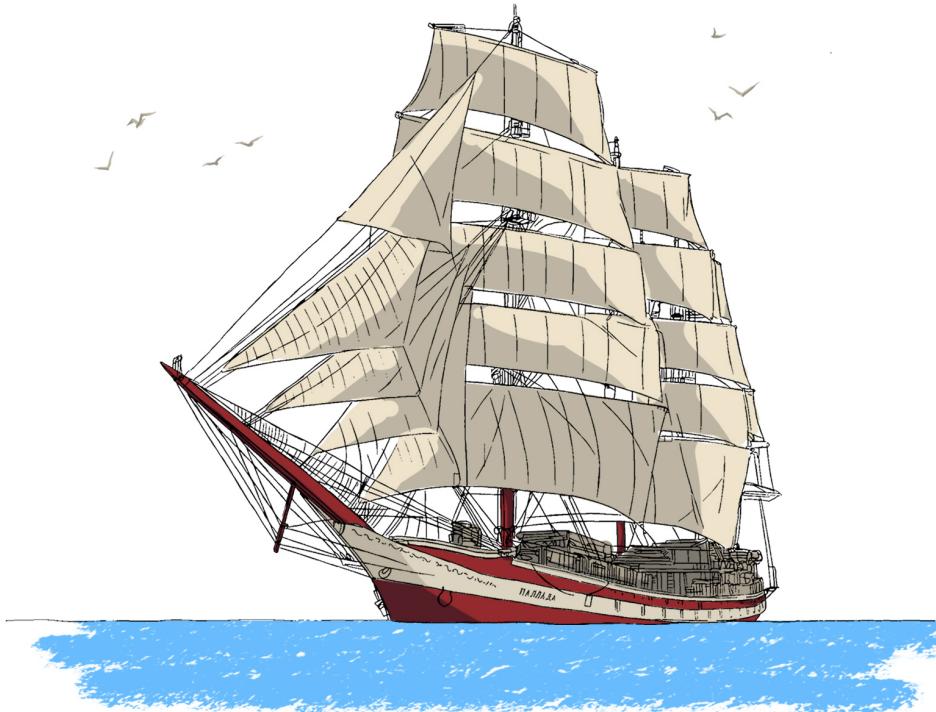
Ещё совсем недавно некоторые скептики утверждали, что век парусных судов завершился, что они, кроме яхт, навсегда покинули морские просторы. И для такого утверждения были все основания. Судовые двигатели стали мощными, экономичными, лёгкими. Для них не требуется топливо дефицитных дорогих сортов. Моторесурс измеряется уже десятками тысяч часов... Одним словом, всё вроде бы говорит за то, что парус больше не нужен. Однако, увидев молодых людей с дряблыми мышцами, которые приходили им на смену, старые капитаны снова вспомнили о парусниках. Флоту всегда требовалась крепкие ребята, способные стойко переносить все тяготы морской жизни. А накачать по-настоящему мышцы, работая с парусами, – дело обычное. Недаром среди матросов парусников было много людей, о которых говорили «косая сажень в плечах». И где ещё всем сердцем можно прочувствовать, что такое «ветра свист и даль морская», ощутить себя частью большого коллектива, который может многое и имя которому – экипаж.

Понимая это, великие морские державы, в их числе и Россия, обзавелись флотилиями парусных учебных судов. Регулярно проводятся международные парусные регаты, на наших глазах активно строится и укрепляется парусный учебный флот.

Корабли типа «Паллада»

Прототип этой серии прекрасных парусников - польский «Дар Молодежи», спроектированный известным инженером-кораблестроителем Зигмундом Хоренем. Построенный на добровольные пожертвования, он заменил ушедшего на заслуженный отдых ветерана «Дар Поможа», прозванного «Белым фрегатом». Новое судно тоже стали звать фрегатом, поскольку оно, как и военные фрегаты прошлых веков, несло на мачтах полное корабельное парусное вооружение.

«Дар Молодежи» вышел в море летом 1982 года, и первые же дальние рейсы - а среди них был и 7-ме-





Учебный корабль «Паллада»

сячный поход в Японию – подтвердили его отличные ходовые качества и высокую надёжность. Поэтому неудивительно, что пять учебных кораблей, заказанных Советским Союзом, проектировались на основе чертежей польского фрегата.

Внешне серийные парусники почти не отличались от «Дара Младзежи», но их внутренние помещения были существенно перепланированы, 22-местные кубрики для курсантов заменены на более удобные 12-местные, механизмы получили специальные амортизаторы, что позволило уменьшить шум и вибрацию при их работе. Водоизмещение составило 2946 т, длина корпуса – 94,8 м (с бушпритом – 108,8 м), ширина – 14 м, осадка – 6 м. Высота стальной грат-мачты над ватерлинией – 49,5 м. В качестве вспомогательных механизмов были установлены два дизеля, работавшие на один гребной винт регулируемого шага, причём при движении под парусами лопасти винта поворачиваются в так называемое флюгерное положение, уменьшая сопротивление набегаю-

Парусный аврал!



щему потоку. Численность экипажа по штату насчитывает 50 человек; помещения для курсантов рассчитаны на 144 человека. Кроме того, предусмотрены хорошо оборудованные учебные классы и каюты для шести преподавателей.

«Паллада» вступила в строй в июле 1989 года. Её первое плавание по маршруту Рига – Владивосток очень напоминало исторический поход её предшественницы, описанный писателем И.А.Гончаровым в книге «Фрегат „Паллада“» (1855–1857 гг.).

А в 1992 году корабль ждали рекордное по продолжительности восемимесячное плавание в Европу, участие в гранд-регате «Колумб-92», посвящённой 500-летию открытия Америки, и возвращение домой через Панамский канал и Тихий океан. Таким образом, фрегат «Паллада» совершил первое в XX веке для российских учебных парусников плавание вокруг света.

В 2007–2008 году «Паллада» под командованием капитана Николая Кузьмича Зорченко совершила кругосветное плавание, посвящённое 190-летию открытия Антарктиды русскими моряками. Тогда скорость хода под парусами достигла 18,8 узлов. Этот трёхмачтовый парусник занесён в Книгу рекордов Гиннесса как самое быстроходное парусное судно в своём классе.



Н.К. Зорченко



Учебный корабль «Мир»

За 20 лет морской службы фрегат «Паллада» посетил более 100 портов мира на всех шести континентах Земли. На нём прошли практику около 12 тысяч курсантов, студентов, кадетов и юнг.

Со стапеля Гданьской верфи сошли однотипные с «Палладой» корабли «Мир», «Надежда» и «Херсонес», служащие России, а также «Дружба», сегодня принадлежащая Украине. Это самая крупная в мире серия больших учебных парусников.

Судовладельцем фрегата «Паллада» является Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет Федерального агентства по рыболовству. Порт приписки — Владивосток.



Четырёхмачтовый барк «Седов»



Барк «Седов» – крупнейшее из находящихся в эксплуатации учебных парусных судов. Его полное водоизмещение составляет 7320 т, длина с бушпритом – 117,5 м, ширина – 14,7 м, осадка – 7,5 м. Высота грот-мачты от киля до клютика – 63,5 м; площадь всех 32 парусов – 4192 кв. м. При постоянном экипаже в 64 человека барк может брать в плавание до 170 курсантов мореходных училищ.



Этот винджаммер – «выжиматель ветра» - был построен в 1921 году в Германии (г. Киль) для немецкого судовладельца Ф.А.Виннена. Он любил называть свои суда именами близких родственников, и на сей раз остался верен себе, назвав судно именем дочери – «Магдалена Виннен». Как и предполагалось, первые годы эксплуатации красавца барка на протяжённых океанских линиях принесли судовладельцу

успех и вполне приличные доходы. Судно перевозило различные грузы, совершая рейсы между Европой и Австралией, Южной Америкой, островами Океании...

Пятнадцать лет прошли безоблачно для барка и его хозяина. Но вот разразился мировой экономический кризис 1930-х годов, многие суда встали на прикол. Не избежала трудностей и компания «Ф.А.Виннен», потихоньку начавшая за бесценок распродавать свой флот.

Барк «Магдалена Виннен» приобрела компания «Норддойчер Ллойд», и судну дали новое имя – «Коммодор Йонсен». Это произошло в 1936 году. Но началась Вторая мировая война... После разгрома фашистской Германии Советскому Союзу по решению Потсдамской конференции вместе с «Падуей», «Горх Фоком» был передан и барк «Коммодор Йонсен».





Вахта у штурвала «Седова»

А в январе 1946 года на нём взвился советский флаг, и барк получил новое имя – «Седов», в честь известного полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова (1877–1914 гг.). Так наша страна стала обладательницей барка, который, по мнению английского морского историка Г.Андерхилла, считается «одним из самых прекрасных крупнейших четырёхмачтовиков XX столетия».

Итак, парусник начал новую жизнь в ранге учебного судна Военно-Морского Флота СССР. Судно находилось в ужасном состоянии и требовало капитального ремонта. В этом деле большую помощь оказали адмиралы Н.Г.Кузнецов и С.Г.Горшков. При их содействии были изысканы средства и начались восстановительные работы. Первым капитаном «Седова» стал знаток и энтузиаст парусного мореплавания П.С.Митрофанов.



*«Седов» перед стартом гонки парусников
Росрыболовства в феврале 2020 г.*

До октября 1965 года барк находился в составе Военно-Морского Флота и служил учебным судном, попутно выполняя научные исследования в Атлантическом океане. Затем его передали министерству рыбного хозяйства. После капитальной модернизации, проведённой в 1975-1981 годах, планировка внутренних помещений «Седова» преобразилась: на нём появились удобные кубрики и учебные классы, библиотека, кинозал. Полностью было заменено навигационное оборудование, механические устройства и системы.

С 1981 года «Седов» возобновил учебные рейсы по Балтийскому морю и Атлантике. Долго перечислять страны и порты, которые посетил барк за последние десятилетия. В 2012-2013 годах он совершил кругосветное плавание продолжительностью более 13

месяцев. А в 2015 году барк отправился в продолжительную экспедицию, посвящённую 70-летию Победы в Великой Отечественной войне.

Ныне «Седов» является крупнейшим учебным парусником в мире. Несмотря на возраст – а в недалёком будущем барк отметит свой столетний юбилей – он продолжает совершать дальние рейсы, служа отличной школой для подготовки будущих моряков.

В 1990-2017 годах портом приписки барка «Седов» был Мурманск; ныне судовладельцем парусника является Калининградский государственный технический университет.



*После ремонта в 2019 г. корпус барка вновь
перекрасили в белый цвет*

Четырёхмачтовый барк «Крузенштерн»

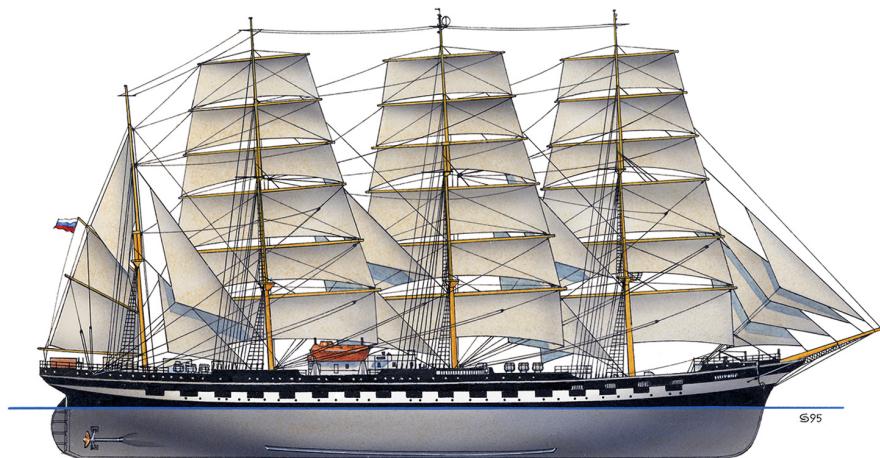


На рубеже XIX и XX веков в Гамбурге существовала судоходная компания «Фердинанд Лайеш», владевшая внушительным флотом больших парусников-винджаммеров. Компания имела прекрасную репутацию: её суда обладали отличными мореходными качествами, а их капитаны неоднократно удивляли мир рекордными переходами из Европы в Чили и обратно. По сложившейся традиции судовладельцы присваивали всем своим парусникам названия, начинающиеся с буквы «П» - «Поммерн», «Потоси», «Пассат», «Пекин» и т.п. Поэтому среди моряков за ними закрепилось прозвище «Летающие П».

Последним судном в серии «Летающих П» стал четырёхмачтовый барк «Падуя», построенный в августе 1926 года на верфи Текленборга в Геестемюнде (Германия). Трюмы судна вмещали 4000 тонн сыпучего груза. Хорошо спроектированные обводы подводной части корпуса и большая парусность делали судно хорошим ходоком.

Тип парусного вооружения – четырёхмачтовый барк. Общая площадь парусов составляла 3700 квадратных метров. Около 10 лет «Падуя» возила в Европу чилийскую селитру и австралийскую пшеницу. Во время Второй мировой войны барк использовали как грузовой лихтер, который таскали в прибрежных водах неторопливые буксиры.

С окончанием войны в соответствии с постановлением Потсдамской конференции «Падуя» в составе группы судов была передана Советскому Союзу. В январе 1946 года на судне подняли советский флаг и



Учебный барк «Крузенштерн»

присвоили ему имя великого мореплавателя Ивана Фёдоровича Крузенштерна (1770–1846 гг.), командовавшего первой русской кругосветной экспедицией на шлюпах «Надежда» и «Нева» в 1803–1806 годах.

К сожалению, «Крузенштерн», как и «Седов», находился в разукомплектованном состоянии и имел плачевный вид. Целесообразность восстановления обоих судов вызывала сомнения. Лишь благодаря усилиям группы энтузиастов паруса — П.С.Митрофанова, П.В.Власова, В.Т.Роева и других — оба барка удалось сохранить и привести в работоспособное состояние.

В июне 1955 года «Крузенштерн» вышел на Красногорский рейд и совершил первое плавание к острову острову Сескар под флагом Советского ВМФ. В течение нескольких лет он служил учебным судном для подготовки военных моряков. В 1959—1961 годах барк прошёл капитальный ремонт и переоборудование в Кронштадте. На него установили вспомогатель-



*Крузенштерн», «Седов» и «Паллада»
перед стартом 200-мильной регаты, февраль 2020 г.*



Учебный барк «Крузенштерн»

ные дизели, и он стал парусно-моторным судном. В 1961 году под командованием капитана П.В.Власова «Крузенштерн» впервые за послевоенное время совершил дальнее плавание в Атлантику. Затем в течение пяти лет судно выполняло научно-исследовательские и учебные рейсы.

В 1966 году барк передали в качестве учебного судна Министерству рыбного хозяйства СССР. «Каждый из 200 новичков должен поверить в себя, почувствовать себя моряком, получить какие-то навыки, которые потом облегчат ему глубокое освоение специальности, – писал Иван Григорьевич Шнейдер, командовавший «Крузенштерном» в 1972–1977 годах. – Существует пословица: «Рыбак – дважды моряк!» А настоящий моряк рождается в море...»

Барк, содержавшийся немногочисленной командой и курсантами в отличном состоянии, не раз подтверждал репутацию хорошего ходока, легко достигая скорости под парусами 15 узлов. Именно гонки принесли «Крузенштерну» мировую известность. В 1974 году «Крузенштерн» вместе с барком «Товарищ» впервые участвовал в регате «Операция „Парус“». Так было принято называть парады-смотры, устраиваемые раз в два года Международной ассоциацией учебных парусных судов (ISTA).

Много раз барк пересекал Балтийское и Северное моря, выходя на океанские просторы. Там будущие моряки постигали азы морского дела, там их ожидали «ветра свист и даль морская...». Настоящего триумфа «Крузенштерн» добился в 1992 году во время регаты «Колумб-92», посвященной 500-летию открытия Америки. В трансатлантической гонке Бостон — Ливерпуль барк под командованием капитана Г.В. Коломенского при свежем ветре развил рекордную скорость— 17,4 узла!

Но самые значительные события в жизни «Крузенштерна» произошли на 70-м и 80-м годах его корабельной жизни. Это были учебные кругосветные плавания в честь 300-летия Российского флота (1995–1996 гг.) и 60-летия Победы в Великой Отечественной войне (2005–2006 гг.). В ходе этих походов отличную морскую практику получили более 700 курсантов учебных заведений Росрыболовства и юнг Молодежной Морской Лиги. Командовали судном капитан Олег Константинович Седов и капитан-наставник Геннадий Васильевич Коломенский.

Барк «Крузенштерн» вместе с «Седовым» ныне принадлежит Калининградскому государственному техническому университету.



Барк «Крузенштерн», вид с бушприта

ФОНД
ПРЕЗИДЕНТСКИХ
ГРАНТОВ

АРТИК



МММ

Дорога в море – выбор сильных

Глава 13

Как и любых профессионалов высокого класса, хороших моряков готовят с детства. Патриотическое воспитание, обучение юношей и девушек азам морского дела — в традициях Российского флота. Этим в течение многих лет занимается региональная общественная организация Молодёжная Морская Лига. Она объединяет более 18 тысяч подростков из клубов юных моряков, кадетских корпусов, яхт-клубов и других организаций морской патриотической направленности из более чем 40 регионов России.



За 30 лет работы Молодёжная Морская Лига направила около пятисот мальчишек — победителей всероссийских морских конкурсов в учебные плавания на лучших парусниках нашего времени: «Мире», «Седове», «Крузенштерне», «Палладе».

Гранд-регата «Колумб-500», учебные плавания в Атлантике, походы вокруг Европы — в этих увлекательных путешествиях юные моряки изучали теорию и практику морского дела, работали с парусами, участвовали в торжественных и мемориальных мероприятиях в портах заходов.

Самые интересные плавания, идея участия в которых юных моряков принадлежит Молодёжной Морской Лиге, — кругосветки. Четырёхмачтовый барк «Крузенштерн» за последние десятилетия обогнул земной шар дважды: в 1995—1996 годах в честь 300-летия Российского флота и в 2005—2006 годах — в ознаменование 60-летия Победы в Великой Отечественной войне. А в 2009—2010 годах в Международной трансатлантической экспедиции, посвященной 65-летию Победы, юнги Молодёжной Морской Лиги прошли на барке «Крузенштерн» расстояние, превышающее 50 000 морских миль.

Дважды юные моряки участвовали и в кругосветных плаваниях фрегата «Паллада» — в 2007-2008 и 2019-2020 годах. В обоих случаях Молодёжная Морская Лига стала инициатором и соорганизатором плавания.

*Учебная шхуна "Святая Татьяна" под альми парусами.
МДЦ "Артек", август 2020 г.*



Около 50 юнг из разных уголков России в составе курсантских экипажей в двух кругосветках проходили практику на борту знаменитой «школы под парусами». Второе путешествие вокруг света было приурочено к 75-летию Победы в Великой Отечественной Войне и 200-летию открытия Антарктиды российскими моряками Фаддеем Беллинсгаузеном и Михаилом Лазаревым. В нём участвовали 9 юнг Молодёжной Морской Лиги – ребята из Костромы, Москвы, Ярославля, Сургута, Тольятти, Ялты и Козьмодемьянска. Несмотря на пандемию коронавируса, заставившую сократить число планировавшихся заходов в иностранные порты и сорвавшую смену юных моряков, плавание прошло успешно. За 216 дней «Паллада» обогнула земной шар, оставив за кормой свыше 23 тысяч морских миль.

«Вы полностью выполнили стоявшее перед вами задание, - сказал ректор Дальрыбвтуза Олег Щека, обращаясь к курсантам и юнгам. - Мы гордимся тем, что вы проявили высокий профессионализм и мастерство во время этого перехода. Особенно тяжёлой и для вас, и для нас, ожидающих на берегу, была вторая часть, когда на земле начала распространяться коронавирусная инфекция, и вы вынуждены были миновать несколько портов. Тем не менее, вы замечательно справились со всеми сложностями, которые выпали на вашу долю, и ещё раз доказали всему миру, что русские моряки – лучшие моряки в мире».

Чтобы рассказать молодёжи о важной и нужной нашей стране профессии моряка, Молодёжная Морская Лига активно сотрудничает со средствами массовой информации.

Наиболее значимые плавания юнг ММЛ



Ил на учебных парусниках Росрыболовства



- Кругосветное плавание барка «Крузенштерн», 1995-1996 годы
- Кругосветное плавание барка «Крузенштерн», 2005-2006 годы
- - - Кругосветное плавание фрегата «Паллада», 2007-2008 годы
- Трансатлантическая экспедиция барка «Крузенштерн», 2009 год
- Трансатлантическая экспедиция барка «Крузенштерн», 2010 год
- Кругосветное плавание фрегата «Паллада», 2019-2020 годы

За годы работы в области морского просвещения опубликовано более пятисот статей на страницах центральных газет и журналов, создано 200 видеосюжетов и репортажей, а также 28-серийный фильм «Вокруг света на «Крузенштерне» и 55-серийный «Вокруг света на фрегате «Паллада». На центральных телеканалах вышли в эфир фильмы «Сви-стать всех наверх», «Следы в океане» и многие другие.

За последние годы Молодёжной Морской Лигой были изданы и направлены в клубы России пособия юного моряка «Дорога в море», «Школа под парусами» и «Фрегат «Паллада» — дальневосточная школа под парусами».

С момента своего создания Молодёжная Морская Лига собирала своих юнг во Всероссийских пионерских лагерях. Первый такой сбор прошел в «Орлёнке» в 1991 году. В наши дни площадками сборов являются Всероссийские и Международные детские центры Министерства образования и науки России.

В 2015 году юнги Урала, Сибири и Дальнего Востока собрались во Всероссийском детском центре «Океан» во Владивостоке, и с тех пор сбор там проводится ежегодно.

В 2016 году юных моряков страны принял Международный детский центр «Артек» в Крыму. Там прошли 4 сбора, в которых участвовали более 1200 юных моряков из 46 регионов нашей страны. Это воспитанники военно-морских, морских и речных учебных заведений, а также детско-юношеских общественных организаций морской направленности. Главная задача этих сборов — возрождение системы морского патриотического воспитания в Российской Федерации.



Сбор-смена длится 21 день. За это время лучшие преподаватели и инструкторы морского дела из ведущих клубов нашей страны проводят для детей занятия по истории Российского флота, семафорной азбуке, вязанию морских узлов, бальным танцам, этике поведения юного моряка. Ребята практикуются в хождении на вёслах и под парусом на шестивёsselных ялах и швертботах «Оптимист» в прибрежных зонах.

Молодёжная Морская Лига при поддержке Министерства обороны Российской Федерации и в тесном сотрудничестве с Всероссийским военно-патриотическим общественным движением «Юнармия» организует посещения боевых кораблей и учебных



Парусные соревнования в «Артеке»

заведений Крыма: Черноморского Высшего военно-морского училища имени П.С.Нахимова, Тихоокеанского Высшего военно-морского училища имени С.О.Макарова, Морского Государственного университета имени Г.И.Невельского, Севастопольского филиала Нахимовского ВМУ, проводит встречи с действующими офицерами и матросами Черноморского и Тихоокеанского флотов. В конце смены проводятся итоговые состязания по морскому многоборью и парусно-гребная регата «Алые паруса». Победители соревнований получают награды и памятные призы. Главным из них стал Приз министра обороны России, учреждённый в 2016 году.

В 2018 году, впервые за многие годы, в практику проведения подобных сборов были включены подводные спуски юных моряков на базе ЧВВМУ имени П.С. Нахимова.

Не чуждо юным морякам и искусство, танцевальное и вокальное. Яркие события сбора — морской бал, концерт хора воспитанников Севастопольского филиала Нахимовского военно-морского училища. Запомнились ребятам колоритные выступления Ансамбля песни и пляски Черноморского флота и Театра Черноморского флота имени Б.Лавренева.

В 2017 и 2018 годах, на II и III Всероссийских сборах, юные моряки под руководством инструктора-корабелы построили четыре швертбота «Оптимист», которые по окончании сборов были переданы в дар юным морякам города Ялта.

В день Победы 9 мая 2017 и 2018 года, года юным морякам представилась уникальная возможность принять участие в военном параде в Севастополе. Рота юных моряков Молодёжной Морской Лиги под флагом «Артека» участвовала наравне с военными моряками в торжественном марше по центру города-героя. В 2019 году юные моряки «Артека» участвовали и в параде в городе-герое Керчь. Также ребята ежегодно принимают участие во Всероссийской патриотической акции «Бессмертный полк».

В 2019 году Молодёжная Морская Лига провела IV Всероссийский сбор в «Артеке», в котором участвовали 322 юных моряка. Ещё 180 юнг Урала, Сибири и Дальнего Востока стали участниками V сбора в ВДЦ «Океан». Победители соревнований, проходивших на этих сборах, вошли в состав экипажа фрегата «Паллада» и в 2019-2020 годах приняли участие

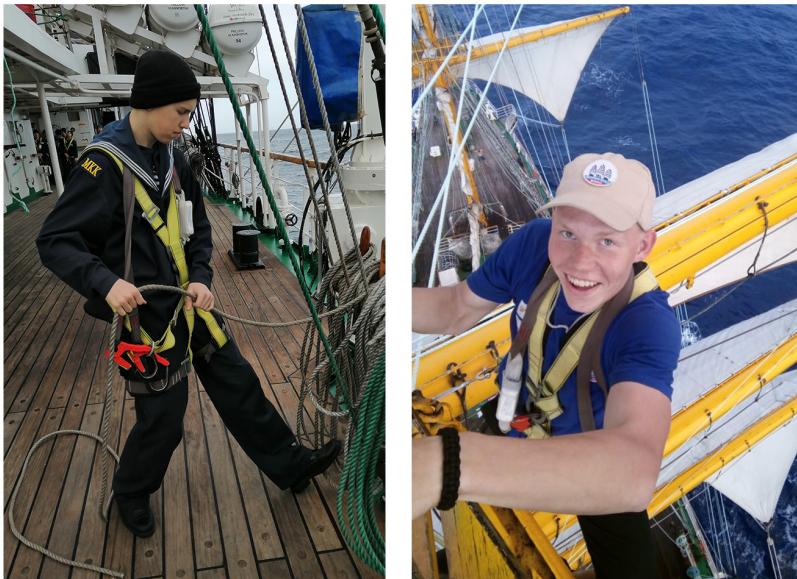
в кругосветном плавании, приуроченном к 200-летию открытия Антарктиды российскими мореплавателями Ф.Ф. Беллинсгаузеном и М.П. Лазаревым и 75-летию Великой Победы.

В долгий и славный путь по дороге в море отправляются всё новые и новые мальчишки России. Плавание продолжается!



Две смены юнг Молодёжной Морской Лиги – участники кругосветного плавания «Паллады» в 2019-2020 гг. В центре – капитан парусника Н.К. Зорченко и руководитель практики юных моряков И.В. Гоголь





**Юнги Молодёжной Морской Лиги
во время кругосветного плавания 2019-2020 гг.**



Краткий морской словарь

Анкерок — бочонок для пресной воды.

Ахтерштевень — брус, составляющий заднюю оконечность корабля; к нему подвешивается руль.

Бак — носовая часть верхней палубы.

Бакборт — левый борт. На бакборте судно несёт красный огонь.

Бакштаг — курс, при котором ветер дует косо в корму.

Банка — сиденье для гребцов на шлюпке.

Барк — парусное судно с тремя и более мачтами, имеющее на бизань-мачте косые паруса, а на остальных — прямые.

Баркентина — парусное судно с тремя и более мачтами, имеющее на фок-мачте прямые паруса, а на остальных — косые.

Байдевинд — курс, при котором ветер дует спереди сбоку.

Бизань-мачта — задняя мачта на судне, имеющем не менее трёх мачт.

Бимсы — поперечные связи судна, на которые сверху настилается палуба.

Битенги — одиночные деревянные или металлические тумбы для крепления троса.

Боцман — одна из ключевых фигур в экипаже любого судна. Боцман отвечает за исправность рангоута, такелажа, парусов, якорного и швартовного устройств, спасательных средств и т.п. Он выступает наставником и учителем молодых матросов.

Брас — снасть бегущего такелажа, служащая для поворота реев.

Брашпиль — ворот с горизонтальным барабаном, служащий для подъёма якоря и для тяги снастей.

Бриг — двухмачтовое судно с прямыми парусами на обеих мачтах.

Бригантина — двухмачтовое судно с прямыми парусами на фок- и косыми на грот-мачте.

Бриз — ветер, дующий вследствие неравномерности нагревания суши и воды днём с моря на суши, а ночью с суши на море.

Бухта троса — свёрнутый кругами трос.

Бушприт — деревянный брус, выступающий горизонтально или слегка наклонно с носа судна; к нему крепятся штаги, идущие от фок-мачты.

Ванты — снасти, поддерживающие мачту и идущие от неё наклонно к бортам. Используются для подъёма на мачты, для чего оснащены верёвочными ступеньками — выбленками.

Вахта — дежурство на судне и береговых базах. Обычно корабельные сутки делятся на шесть вахт, по четыре часа каждая.

Верп — небольшой якорь.

Водоизмещение — вес воды, вытесненной плавающим судном.

Водоизмещение эквивалентно весу судна.

Вымбовка — рычаг для вращения вручную якорного шпилля.

Выносить на ветер — перемещать нижний задний угол паруса на наветренный борт.

Выстрел — длинное рангоутное дерево, укреплённое концом снаружи борта и предназначенное для швартовки шлюпок.

Гак — крюк на судне.

Гакаборт — верхняя (обычно закруглённая) часть кормовой оконечности судна. На старинных судах — богато украшенная.

Галера — парусно-гребной военный корабль с одним рядом вёсел и двумя-тремя мачтами.

Галс (1) — курс судна относительно ветра. Идти правым или левым галсом — идти при ветре, дующем с правой или левой стороны.

Галс (2) — название троса, ввязанного в нижние передние концы косых парусов, не имеющих нижнего рея. Служат для крепления галсового угла паруса.

Галфинд — курс, при котором ветер дует прямо в борт судна.

Гальюн — туалет на судне. В старину так же назывался балкончик на носу корабля под бушпритом.

Гафель — наклонный брус, упирающийся одним концом в мачту и служащий для подъёма косого паруса (триселя).

Гафель-гардель — снасть бегущего такелажа для подъёма пятки гафеля по мачте.

Гик — горизонтальный брус, упирающийся одним концом в мачту. К нему привязывается нижний край косого паруса (триселя).

Гика-шкот-тали — снасти бегущего такелажа, которые разворачивают гики в нужное положение относительно ветра.

Гитовы — снасти бегущего такелажа для подтягивания шкотовых углов прямого паруса к рею или триселя к гафелю.

Грот — нижний парус на грот-мачте.

Грот-мачта — вторая от носа мачта.

Гюйс — носовой флаг судна, поднимаемый на якорной стоянке. Гюйсом также называют синий воротник на матросской форменке (рубахе).

Дек — старое название палубы. Двухдечный парусный корабль — значит двухпалубный, трёхдечный — трёхпалубный.

Дирик-фал — снасть, которой поднимают гафель.

Дифферент — продольный наклон судна в сторону носа или кормы (аналогично крену, но не в поперечной, а в продольной плоскости).

Дрейф — смещение судна под действием ветра.

Дубель-шлюпка — небольшое парусно-гребное военное судно XVIII века,

предназначенное для действий на реках и в прибрежных акваториях.

Заваливать, завалить — повернуть, убрать к борту или внутрь судна вынесенные за борт выстрелы, шлюпбалки, стрелы и т.п.

Заводить, завести — подавать, основывать; например, завести снасть, продёрнуть её в блок.

Зюйдвестка — непромокаемая шляпа с откидывающимися спереди полями.

Иол — небольшое двухмачтовое парусное судно, похожее на кеч.

Кабельтов — мера длины, равная 0,1 морской мили, т.е. 185,2 м.

Каболка — свитая из волокон пеньки нить; из каболок спускаются (выводятся) пряди, а из последних — тросы.

Камбуз — корабельная кухня.

Картушка — главная составная часть компаса, указывающая стороны света.

Катиться под ветер — склоняется под ветер.

Кеч — небольшое двухмачтовое парусное судно.

Киль — продольный брус в нижней части судна, простирающийся от носа до кормы и служащий основанием, к которому крепятся остальные детали набора судна — корабельного скелета.

Кильватер — струя, остающаяся некоторое время заметной за кормой идущего судна. Идти в кильватере — следовать строго за головным судном.

Киса — парусиновый мешок. На больших судах в кисах хранят флаги, а на яхтах — паруса.

Кливер — косой треугольный парус на носу судна. Отличие кливера от стакселя в том, что нижняя шкаторина кливера находится над бушпритом, а не над палубой.

Клипер — быстроходное грузовое парусное судно, обычно трёхмачтовое, с развитым парусным вооружением и остройми обводами. В Российском флоте были военные парусно-винтовые клипера, впоследствии переклассифицированные в крейсера 2-го ранга.

Клотик — деревянный кружок, накрывающий верхушку мачты или стеньги.

Клюз — отверстие в борту, через которое проходит якорная цепь.

Кнехты — парные металлические тумбы, прикреплённые к палубе и служащие для крепления троса.

Кокпит — открытый сверху, обычно сообщающийся с каютной надстройкой вырез в кормовой части палубы на яхтах и небольших катерах.

Комингс — высокая закраина люка, служащая ограждением от воды.

Корвет — парусный военный трёхмачтовый корабль с прямыми

парусами на всех мачтах и артиллерией только на верхней палубе; в современном флоте — относительно небольшой многоцелевой военный корабль.

Крамбол — толстый короткий брус в виде консоли, выходящий за борт и служащий для подтягивания к борту якоря.

Кранец — приспособление, защищающее борт судна от удара о пристань или о соседнее судно. Кранцами могут служить обрубки брёвен, автомобильные шины, мотки толстых канатов и т.п.

Крюйт-камера — пороховой погреб на парусном судне.

Кубрик — жилое помещение для команды.

Кэт — маленькая лодка или яхта с единственным косым парусом на мачте.

Лаг — приспособление, служащее для измерения скорости судна или пройденного им расстояния.

Левентик — положение судна, когда ветер дует ему прямо в нос.

Леер — снасть, закреплённая обоими концами; служит для постановки некоторых парусов, для развешивания белья после стирки и т.д.

Ликтрос — мягкий трос, которым обшивают кромки парусов.

Линь — тонкий пеньковый или синтетический трос.

Лот — прибор для измерения глубины моря. Сейчас обычно применяется эхолот, измеряющий расстояние до дна с помощью звука. В парусную эпоху использовали простейший ручной лот, состоявший из гири и лотлиня.

Лоцман — специалист, хорошо знающий местную акваторию, фарватер, течения и т.д. Проводит суда в порт и выводит их из порта.

Люверс — круглое, обмётанное ниткой или отделанное металлическим кольцом отверстие в парусе.

Марс — площадка на мачте в месте соединения её со стеньгой; служит для разноски стень-вант, а также для работ по управлению парусами.

Марсели — вторые снизу прямые паруса судна.

Миля морская — равна 1852 метрам.

Мористее — дальше от берега.

На борт — команда «Руль на борт!» означает повернуть руль до отказа.

Нагели — гладкие, без резьбы длинные стержни, вставляемые в отверстия специальных планок с внутренней стороны фальшборта или в обоймы у основания мачты. Служат для крепления за них различных снастей.

Найтовы — тросовые или цепные крепления. Принайтовать — привязать, положив найтов.

Нактоуз — привинченная к палубе тумба с надетым сверху колпаком, под которым устанавливается компас. Снабжается приспособлением для освещения компаса.

Нирал — снасть, бегучего такелажа, с помощью которой убираются косые паруса.

Нок — наружная оконечность всякого горизонтального или наклонного дерева, например, нок гафеля.

Обводы — формы и линии корпуса судна.

Оверштаг, поворот оверштаг — поворот против ветра, когда судно проходит линию ветра носом.

Остойчивость — способность судна, наклонённого ветром или волной, возвращаться в прямое положение. Чем ниже центр тяжести судна, тем больше его остойчивость.

Пеленг — горизонтальный угол между северной частью меридиана наблюдателя и направлением из точки наблюдения на объект, измеряемый по часовой стрелке от 0° до 360°.

Переборка — всякая вертикальная перегородка на корабле.

Пиллерсы — вертикальные стойки, поддерживающие палубу снизу.

Планширь — верхний брус борта шлюпки или фальшборта корабля.

Подвахтенные — сменившиеся с вахты.

Подветренный борт — борт, противоположный тому, на который дует ветер.

Подволок — потолок любого помещения на судне.

Полветра, в полветра — то же, что и галфвинд.

Полубак — площадка над палубой на носу судна.

Полундра! — команда, означающая: «внимание!», «берегись!».

Приводить к ветру — поворачивать судно носом к ветру.

Приводить, привестись — держать кручёе к ветру. Привести к ветру означает взять кручёе, подняться, иметь курс относительно ветра, ближе крутому бейдевинду.

Приспускаться, приспуститься — идя под парусами бейдевинд, увеличить угол между курсом и направлением ветра. Катиться под ветер означает держать полнее.

Раздёрнуть — совсем отпустить шкоты, чтобы паруса свободно заполоскали и не мешали повороту судна в ту сторону, откуда дует ветер.

Раковина — на парусных кораблях свес на бортах в кормовой части судна. У современных судов раковин нет, но выражение «на правой/левой раковине» сохранилось и означает «справа/слева по корме».

Ракс-бугель — скользящее по мачте кольцо с крючком, служащее для подъёма рейка, к которому крепится верхний край паруса.

Рангоут — все «круглые» элементы парусного вооружения, деревянные или металлические: мачты, стеньги, реи и т.п.

Реи — длинные горизонтальные поперечины, подвешенные за

середину к мачтам и служащие для крепления прямых парусов.

Риф-бант, рифы — элементы паруса, позволяющие «брать рифы», т.е уменьшать площадь паруса в случае усиления ветра.

Рубка — надстройка на верхней палубе или мостице судна; на парусных яхтах — выступающая над палубой верхняя часть каюты или кают-компании.

Румб — направление из центра видимого горизонта к точкам его окружности. Весь горизонт делится на 32 румба. Т.е. румб — это 1/32 окружности или угол в 11,25 градуса.

Румпель — рычаг, насажанный на верхнюю часть (голову) руля, с помощью которого его поворачивают.

Рундук — ящик для хранения личных вещей.

Рыскливость — свойство парусного судна произвольно уклоняться в ту или другую сторону от курса.

Салинг — деревянные брусья, крестообразно прикреплённые к мачте; служат для привязывания снастей и как опора для стеньги.

Сегарсы — деревянные или обшитые кожей металлические кольца, надетые на мачту. К сегарсам крепится передняя шкаторина на триселя.

Сорлинь — страховочный линь для шлюпочного руля. Служит для удержания руля, если тот соскочил с петель.

Стаксели — косые треугольные паруса, устанавливаемые на штагах между мачтами и впереди фок-мачты. Отличие стакселя от кливера в том, что нижняя шкаторина стакселя расположена над палубой, а у кливера — вне палубы.

Стеньга — рангоутное дерево, служащее продолжением мачты.

Степс — деревянный брус с углублением, в которое вставляется шпор мачты.

Стрингер — продольная связь (балка) набора корпуса корабля.

Табанить — грести в обратную сторону, чтобы дать шлюпке задний ход.

Такелаж — все снасти на судне, служащие для укрепления рангоута и для управления им и парусами. Бегучий такелаж — подвижный, с его помощью убираются и ставятся паруса, поднимаются и спускаются реи. Стоячий такелаж — неподвижный, он держит мачты и прочие элементы рангоута.

Тали — система блоков и тросов для подъёма тяжестей, управления парусами и т.п.

Талреп — трос или винт для подтягивания снастей стоячего такелажа.

Топ — верхушка, топ-мачта — верхушка мачты.

Топенант — снасть бегучего такелажа, поддерживающая рей или нок гика в нужном положении.

Топсель — верхний косой парус над триселем.

Траверз — направление, перпендикулярное продольной оси судна.

Травить — ослаблять, перепускать снасть.

Транцевая корма — поперечный срез задней оконечности судна, образованный транцем — плоской вертикальной или слегка наклонной поверхностью из досок.

Трицель — косой четырёхугольный парус, ставящийся позади мачты в дополнение к прямым парусам.

Тузик — небольшая двухвёсельная шлюпка.

Туманный горн — рожок для подачи в тумане установленных сигналов. Издаёт низкий и далеко слышный звук.

Уваливать под ветер — отклоняться носом от встречного ветра.

Узел — единица скорости хода судов, равная одной морской миле в час.

Утлегарь — рангоутное дерево, служащее продолжением бушприта.

Фал — снасть, служащая для подъёма паруса или флага.

Фалинь — трос для привязывания шлюпки. Обычно шлюпка имеет два фалинья: носовой и кормовой.

Фальшборт — продолжение борта, образующее как бы стенку вокруг верхней палубы.

Фальшиль — брус, прикреплённый к килю снизу.

Флюгарка — условный знак в виде флага, указывающий на принадлежность шлюпки к определённому кораблю. Накрашивается на транце шлюпки, а также пришивается к парусу.

Фок — нижний парус на фок-мачте.

Фок-мачта — передняя мачта.

Фордевинд — курс, при котором ветер дует прямо или почти прямо в корму. «Поворот фордевинд» — поворот кормой против ветра.

Форштевень — передняя носовая оконечность судна, являющаяся продолжением киля.

Фрегат — парусный военный трёхмачтовый корабль с прямыми парусами на всех мачтах и артиллерией на двух палубах — одной закрытой и верхней. В современном флоте — многоцелевой военный

корабль среднего водоизмещения.

Хват-тали — небольшие тали из двух блоков, служащие для различных работ на палубе.

Швартовы — концы (тросы), с помощью которых судно привязывается к причалу или к борту другого судна.

Шверт — вертикальный плавник, выдвигаемый в воду через прорезь (колодец) в днище. Служит для повышения остойчивости и уменьшения дрейфа под действием ветра.

Швертбот — небольшое судно, оснащённое швертом.

Шверцы — парные поворотные шверты, установленные на бортах судна снаружи. Были широко распространены на малых парусных судах в Голландии и Северной Европе.

Шкаторина — кромка паруса, обшитая мягким тросом.

Шканцы — помост или часть верхней палубы военного корабля между грот- и бизань-мачтами. На парусном корабле шканцы считались почётным местом.

Шкафут — часть верхней палубы судна от фок-мачты до грот-мачты.

Шкот — снасть, служащая для управления парусом. К слову «шкот» добавляют название паруса или гика, который им управляемся: кливер-шкот, грот-гика-шкот и т.п.

Шлюп — у этого слова несколько значений. Применительно к яхтам — это тип небольшого одномачтового парусного судна. В Российском парусном флоте шлюп — это трёхмачтовый военный корабль, приспособленный для дальних плаваний, в том числе кругосветных.

Шпангоуты — поперечные рёбра корабельного скелета-набора.

Шпация — расстояние между шпангоутами.

Шпигаты — отверстия в борту или в палубе для стока воды.

Шпиль — подъёмный механизм с вертикальным барабаном (для подъёма якоря или других грузов).

Шпор — нижняя оконечность мачты, стеньги или бушприта.

Шпринтов — наклонная жердь, прикрепленная к низу мачты на шлюпке и служащая для растягивания паруса.

Штаг — снасть, поддерживающая мачту или стеньгу спереди.

Штандарт — флаг главы государства, поднимаемый в месте его пребывания. Официально принят при Петре I.

Штирборт — правый борт. На штирборте судно несёт зелёный огонь.

Шторм-трап — верёвочная лестница.

Штурман — помощник капитана, специалист по судовождению.

Шхуна — парусное судно с двумя и более мачтами, несущее на всех мачтах косые паруса.

Эзельгофт — деревянная или металлическая обойма, соединяющая рангоутные деревья (мачту со стеньгой, бушприт с утлегарем и т.д.).

Эренс-бакштаг — снасть бегучего такелажа, служащая для установки фока- и грота-гафелей в нужное положение относительно ветра.

Ют — кормовая часть палубы. На многих судах расположена выше средней части палубы, образуя «полуют», который, в сущности, равнозначен юту.

Якорный огонь — белый огонь, поднимаемый над носом (а на больших судах — и над кормой) при стоянке судна на якоре.

Автор идеи С.В.Выюгин

Редакторы-составители С.А.Балакин, С.В.Выюгин

Художник: А.Г.Шутов

**Текст: С.А.Балакин, А.В.Верховский, С.В.Выюгин, В.П.Крапивин,
Л.М.Красиловская, Ю.А.Красиловский.**

Оригинальные иллюстрации, выполненные специально для этой книги: **А.Г.Шутов, И.А.Грошев, С.А.Балакин.**

Фотографии: **С.А.Балакин, С.В.Выюгин, А.С.Выюгина,
В.А.Вышкурцев, А.Н.Григорьев, А.В.Желудкин, А.А.Кондиков,
Е.В.Лисенко П.М.Мартюков, Ю.Л.Масляев, Д.В.Меньшиков,
В.А.Самсонов.**

При подготовке книги использованы материалы следующих изданий:

- 1) Детская морская флотилия. Артек, 2017.
- 2) Дорога в море. Памятка юного моряка. Под ред. С.В.Выюгина. М., Молодёжная Морская Лига, 2001.
- 3) С.Выюгин. Дорога в море. – Журнал «Детская энциклопедия» № 1, 2010.
- 4) В.А.Дыгало. Откуда и что на флоте пошло. М., Крафт+, 2000.
- 5) С.Ветров. Пионерская судоверфь. Л., Судостроение, 1983.
- 6) В.П.Крапивин. Фрегат «Звенищий». Прибой, 1997.
- 7) Д.Сейдман. Хождение на парусной яхте для детей и взрослых. М., Smart Book, 2014.
- 8) М.Сулержицкая, Д.Сулержицкий. Морской словарь для юношества. М., Транспорт, 1965.
- 9) Морской энциклопедический справочник. Т.1-2. Л., Судостроение, 1986 (т.1), 1987 (т.2).
- 10) А.И.Цурбан. Парусно-моторные суда. Водтрансиздат, М.-Л., 1953.
- 11) Школа под парусами. М., ММЛ, 2019.
- 12) Журналы «Юнга», «Морской Сборник».

Авторы выражают благодарность **И.И.Барадачёву, Ф.Ю.Бугельскому, А.А.Денисову, А.А.Кондикову, Т.В.Макаровой, А.С.Стопалову, В.А.Татаринову, Н.Н.Хатнюк, А.А.Яковлеву** за помощь в подготовке и издании этой книги.

При реализации проекта использовались средства гранта Президента Российской Федерации на развитие гражданского общества, предоставленного Фондом президентских грантов, а также ПАО «СОВКОМФЛОТ» и Благотворительного фонда Елены и Геннадия Тимченко.

Отпечатано в ООО «МедиаКолор», 2020 г.



Вот он – парус треугольный,
Словно сабля наголо.
Символ волюшки раздольной –
Вертикальное крыло.
Не беда, что хлещут волны
Через низкие борта –
Он летит, желаньем полный,
В бухту, где живет мечта.
Только он не ищет бури,
И от счастья не бежит,
Он летит в волне лазури,
И от скорости дрожит.
Я не раз хотел сорваться
И умчаться за моря.
Сколько ж можно воссторгаться,
В даль безбрежную смотря?!

Хватит! Все! Готовлю парус!
Из добра и красоты.
И немедля отправляюсь
К исполнению мечты!
Вот он – парус, голубь белый.
Говорят, что одинок.
А я думаю – он смелый –
Как у витязя клинок.

Виктор Гвоздев