

Глава I. КТО И ЗАЧЕМ СОЗДАЛ «ШКОЛЫ ПОД ПАРУСАМИ»?

Еще совсем недавно некоторые скептики утверждали, что век парусников завершился, что они, кроме яхт, навсегда покинули морские просторы. И для такого утверждения были все основания. Судовые двигатели стали мощными, экономичными, легкими. Для них не требуется топливо дефицитных дорогих сортов. Моторесурс измеряется уже десятками тысяч часов... Одним словом, все, 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 требовались 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 еще всем сердцем можно прочувствовать, что такое «ветра свист и даль морская», ощутить себя частью большого коллектива, который может многое и имя которому - экипаж.

Нет ничего надуманного в практическом труде на учебном паруснике курсанта, изгоняющего из себя страх перед морской бездной, которая не изменилась со времен триер, каравелл и фрегатов. Ведь нет ничего хуже, когда человек, надеющийся на современную электронику, встречается один на один со стихией, которая вдруг будит животный страх, отнимает разум и силы. Тогда непривычно наклоненная палуба, чернота ночи, ветер и вода, которая совсем недавно поддерживала корабль на плаву, - всё становится враждебным.

Понимая всё 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.

История российских школ под парусами насчитывает уже три с лишним века.



Создатель регулярного Военно-Морского Флота России Петр 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 Микиты Ивановича Романова, между которыми увидел я судно иностранное; спросил вышереченного Франца (Франц Тимерман), что то за судно, он сказал, что то бот английский. Я спросил, где его употребляют, он сказал, что при кораблях для езды и воски...».

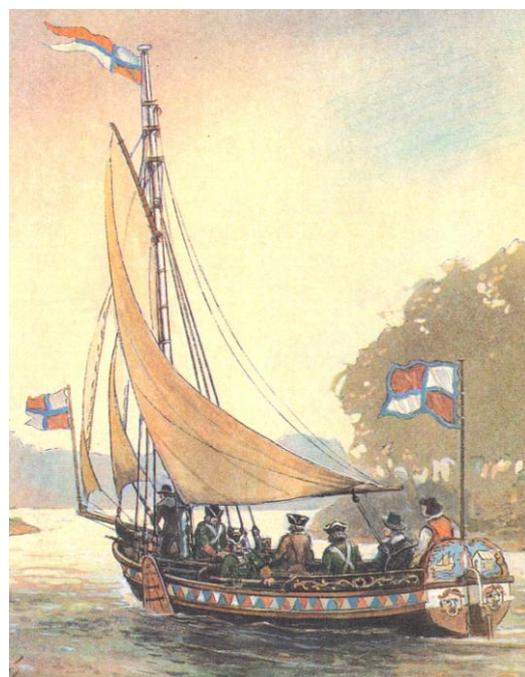
Надо заметить, что по внешнему виду и размерениям ботик близок к современной парусно-весельной шлюпке типа Ял-6.

Ботику «Святой Николай» было суждено оставить заметный след в истории государства российского. Он стал «школьной партией» молодого Петра I, за которой он познавал азы морского дела и искусства управления парусом.

Площадь парусности «Святого Николая» была приблизительно 18 квадратных метров. Опять напрашивается аналогия с современной шлюпкой ЯЛ-6 – двадцать квадратных метров.

«Святой Николай» оставался в Измайлове приблизительно до 1701 года, а затем, по велению Петра I, был перевезен 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 муляжами кораблей, на одном из них был сам царь.

Ныне ботик «Святой Николай» экспонируется в Центральном Военно-Морском музее в Санкт-Петербурге. К счастью, это не единственный представитель судостроения петровской эпохи.



Плаванья Петра I в 1688 году на Просяном пруду в Измайлове не принесли ему удовлетворения, поскольку он «и там мало авантажу сыскал».

Поэтому царь уже 5 июля перебрался в Переславль-Залесский на Плещеево озеро и занялся вплотную созданием «потешной флотилии». ***В результате трудами Петра I и его соратников была создана первая в российской истории морская школа под парусами, – Переславская флотилия.***

Летом 1689 года на воду Переславского (Плещеева) озера были спущены два небольших фрегата и две яхты, началось строительство потешного флота. Летом 1692 года было готово уже несколько десятков кораблей, прошли маневры Переславской флотилии и Бутырского полка.

От тех времён до наших дней дошло еще одно учебное судно. Оно хранится в музее Переславля-Залесского, – это бот «Фортуна». Судно построено в 1688-1689 годах корабельным мастером К. Брантом и имеет следующие размерения – длина наибольшая 6,7 метра, ширина 2,4 метра. По типу оно относится к вельботам и имеет полные



образования носа и кормы, что было характерно для голландской школы маломерного судостроения. Заострения носа и кормы одинаковые. Парусное вооружение «Святого Николая» и «Фортуны» аналогично.

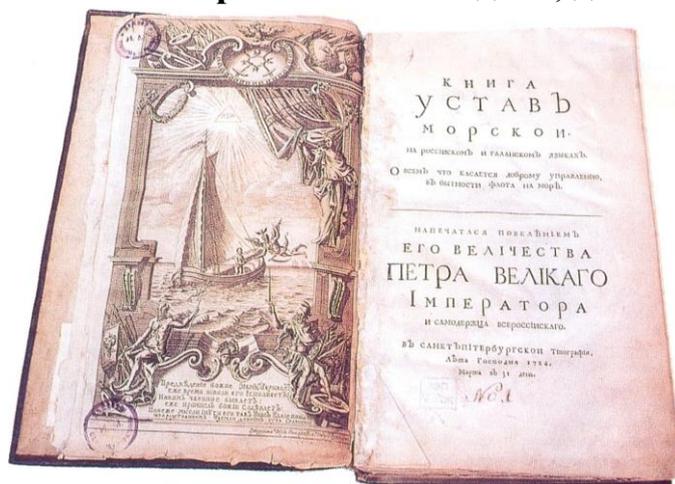


«ХОДИТЬ В МОРЕ НА ВСЯКИХ КОРАБЛЯХ»

О той практической пользе, которую принесла молодому царю и его сверстникам «потешная флотилия», мы уже знаем. Чем стал для моряков, для всех русских людей «Дедушка русского флота», тоже известно. Ну, а что потом? Вопрос о подготовке будущих офицеров Флота Российского всегда стоял остро и постоянно находился в поле зрения Петра I.

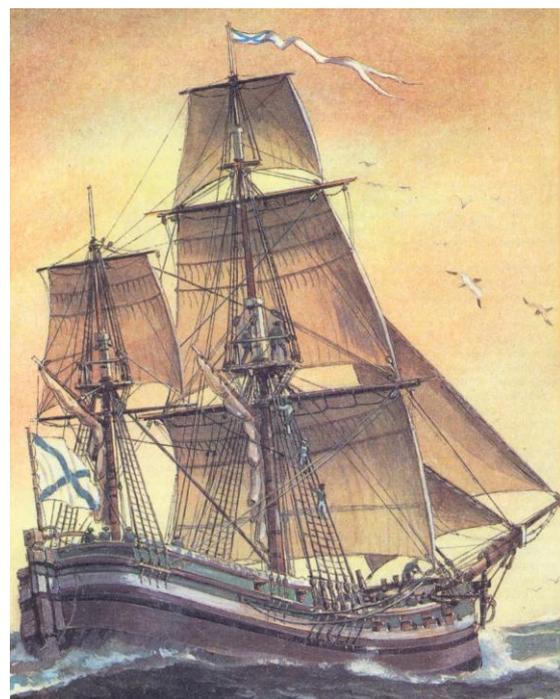
Царь повелел гардемаринам «учиться навигации зимою, а летом ходить на море на всяких кораблях». Таким образом, правители России того времени решили проводить практику будущих моряков непосредственно на судах действующего флота. Многие офицеры эту установку встретили с радостью и пониманием. Еще бы, представлялась возможность учить молодежь не на макетах и муляжах, а сделать их непосредственными участниками нелегкой корабельной службы. Петр I всячески способствовал тому, чтобы практиканты размещались на флагманских кораблях, где удобнее было контролировать ход практической учебы. Каждой группой учащихся руководил опытный офицер, например, в 1722 году на одном из флагманов находилась группа практикантов под руководством известнейшего полярного исследователя Алексея Ильича Чирикова, а его помощником был другой полярник, Дмитрий Яковлевич Лаптев. Немалый вклад в обучение молодых внес также полярник и педагог, автор первого руководства по навигации на русском языке, Степан Гаврилович Малыгин.

Двумя годами позже в «Уставе Морском» – основном документе Российского флота, созданном Петром I, в главе «О гардемаринах» было указано: **«Онижь повинны въ науке своей, которую получили в школахъ, всегда обращаться, для чего определяется имь время 4 часа въ день, для разныхъ наукъ. Полтора часа – для штурманского обучения..., ... полчаса, для солдатского обучения с мушкетом..., ... час для обучения корабельному правлению..., ... капитанъ прикажет гардемаринамъ командовать управлениемъ корабельнымъ, всякому поочерёдно, ихъ спрашивать и поправлять, въ**



чемь не доразумеють, изъяснить случай, въ которыхъ какое управление надобно употребить».

Не раз отправлялись в море с группами гардемарин на борту линейные корабли «Шлиссельбург», «Ревель», «Счастье», «Святой Исаакий», «Святой Пантелеймон», «Рафаил»; фрегаты «Азов», «Амстердам Галей», «Астрахань», «Норд Адлер», «Святой Сергей», «Аполлон», «Варвара-Великомученица»; пакетботы «Курьер» и «Почтальон»; гукор «Кроншлот». Конечно, с такими судами не могла конкурировать «потешная флотилия». Казалось бы, все ясно, учебные суда не нужны. Но вот 15 мая 1738 г. Степан Малыгин подает прошение в Адмиралтейств-коллегию, где ходатайствует «...чтобы в команду его дано было судно...» На нем он планировал «ежегодно ходить к городу Архангельскому» с малолетними учениками. Мысль Степана Гавриловича вполне понятна: молодой, еще не окрепший человек, не сможет нести службу наравне со взрослыми людьми. Ответ был получен 16 февраля 1739 г. В нем говорилось: «...для экзерциций в науке и практике... отправить из Кронштадта фрегат «Амстердам Галей», на котором командиром определить лейтенанта Малыгина». Через два месяца пришло дополнение к ранее изданному распоряжению Адмиралтейств-коллегии, в котором говорилось о том, что к фрегату «Амстердам Галей» присоединяется гукор «Кроншлот».

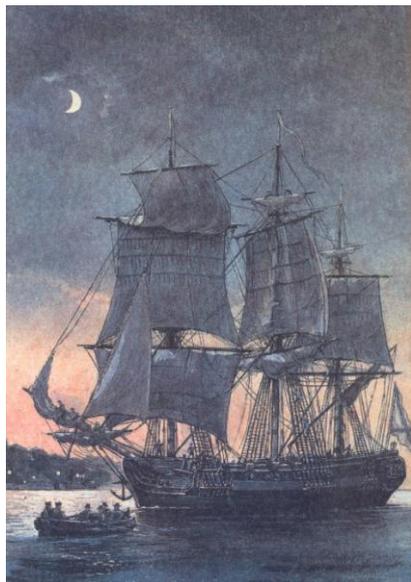


В мае 1739 года маленький отряд под командованием Малыгина покинул Кронштадтский рейд и направился в Ревель. Там, пополнив запасы продовольствия и пресной воды, суда вышли в море. Но на подходе к проливам путь им преградила французская эскадра. Решив «не испытывать судьбу», Степан Гаврилович повернул суда в Таллин. Но и такое короткое плавание не было бесполезным, начинающие моряки познакомились с морским делом, поработали с навигационными приборами и пособиями, как говорится, оморячились.

Гукор был исключен из списков флота в 1755 году, прослужив подготовке гардемарин без малого 20 лет, срок для деревянного судна весьма солидный. Это свидетельствует о добротной постройке, чем и славились на весь мир архангельские корабельные мастера.

Почти три века назад русские моряки пришли к выводу, что учебные суда действительно необходимы. И такое судно появилось. Это был гукор «Кроншлот», – предшественник многих учебных парусных судов, в том числе и нашего времени.

ФРЕГАТ «НАДЕЖДА»



Десятипушечный фрегат «Надежда» строился как чисто учебное (потешное) судно. В этом нас убеждает и постановление Адмиралтейств-коллегии от 21 июня 1764 года: «...Для обучения гардемарин и... кадетов содержать при корпусе трехмачтовую яхту, которую построить и снабдить всеми потребностями». На постановлении лаконичная резолюция Екатерины II: «Быть по сему!» Судно предназначалось для элитарного Морского шляхетского кадетского корпуса, созданного указом Императрицы Елизаветы Петровны от 15 декабря 1752 года.

Четвертого июня 1766 года судно благополучно сошло на воду. Фрегат имел следующие размерения: длина наибольшая с бушпритом 33,6 метра, по палубе 23,4 метра, средняя осадка 2 метра. В трюме на платформе располагались каюты командира, двухместная офицерская, «людская» для трех вестовых и кока, кубрик для 25 практикантов, в носовой части на платформе кубрик для «нижних чинов». Штатный экипаж насчитывал 32 человека, а вместе с практикантами — 57 человек. «Надежда», в сущности, была уменьшенной копией настоящего фрегата, что было вполне оправдано по отношению к «малолетним ученикам», которым было бы тяжело работать на реях настоящего фрегата с его большими и тяжелыми парусами. Здесь же более легкое парусное вооружение позволяло познавать им азы морской науки, как говорится, не надрываясь, и в то же время они учились управлять настоящим военным судном со всеми его «экзерцициями».

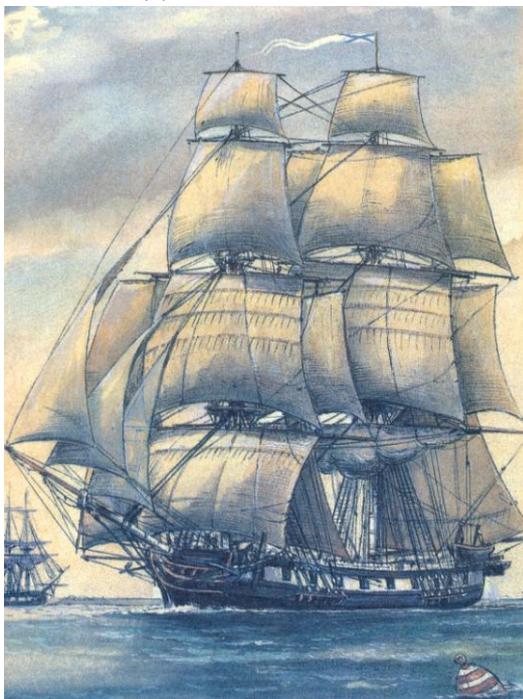
К сожалению, фрегат «Надежда» прослужил недолго, его разобрали в 1774 году. И все же это был отголосок тех петровских времен, когда юный царь Петр бороздил просторы Плещеева озера на своих фрегатах, которые действительно были первыми. Фрегат «Надежда» тоже был первым, но только морским учебным судном специальной постройки. Его имя во флоте учебных судов России повторилось семь раз.

БРИГ «ФЕНИКС»

Этот 20-пушечный бриг был спроектирован и построен талантливым русским корабельным мастером Иваном Петровичем Амосовым.

Как организовывалась практика на учебных судах? Проследим кампанию брига «Феникс» лета 1817 года. Его плавание продолжалось 5 месяцев, на борту судна находилось 12 гардемарин. Бригом командовал лейтенант Павел Афанасьевич Дохтуров, опытный моряк. Получив

офицерский чин, он некоторое время служил волонтером в английском флоте эпохи адмирала Нельсона. Руководил практикой лейтенант Сергей Александрович Ширинский-Шихматов, офицер-воспитатель Морского кадетского корпуса, имевший княжеский титул. В 1809 году его удостоили звания действительного члена Российской Академии наук. Это был разносторонне образованный человек — историк, поэт, математик, астроном, философ, юрист.



Вот еще, старший мачтовый офицер лейтенант Мордарий Васильевич Милюков, был волонтером в английском флоте, участник Трафальгарского сражения... В общем, подготовка будущих офицеров Флота Российского находилась в надежных руках. Стоит сказать несколько слов и о практикантах. В группе были гардемарины Владимир Даль, будущий автор всем нам известного словаря, Павел Нахимов и многие другие. На палубе маленького брига собралось сразу столько будущих знаменитостей! «Феникс» дал им возможность познать морскую стихию, а их имена и дела прославили и бриг, и Россию.

Ну а пока это были обычные юноши, полные задора и энергии, не упускавшие возможности предаться различным шалостям, пока старшие не видят. Они бегали по планширю, рискуя свалиться за борт и спускались с салингов по фордунам на палубу.

Конечно, подготовка офицеров казне «влетела в копеечку», но какие это были офицеры! Прекрасно образованные, высочайшей культуры, беззаветно преданные России. Недаром их имена вошли в историю, где занимают достойное место. И еще, если фрегат «Надежда», хотя и с натяжкой, можно еще причислить к серии «потешных», то бриг «Феникс» открыл новую эпоху в подготовке будущих офицеров, так как являл собой образец настоящего боевого судна, укомплектованного и вооруженного в соответствии с действующими штатами. Как и на других военных бригах, на нем было установлено двадцать 24-фунтовых карронад.

Несмотря на положительные качества брига, в начале XIX века отказались от этого типа морских учебных судов, посчитав их не очень пригодными для обучения гардемарин из-за сокращенного комплекта мачт и парусов. В ходе дискуссии наиболее приемлемым типом учебного судна был признан фрегат. Так появилась на свет серия учебных 100-футовых фрегатов.

ФРЕГАТ «УРАНИЯ»

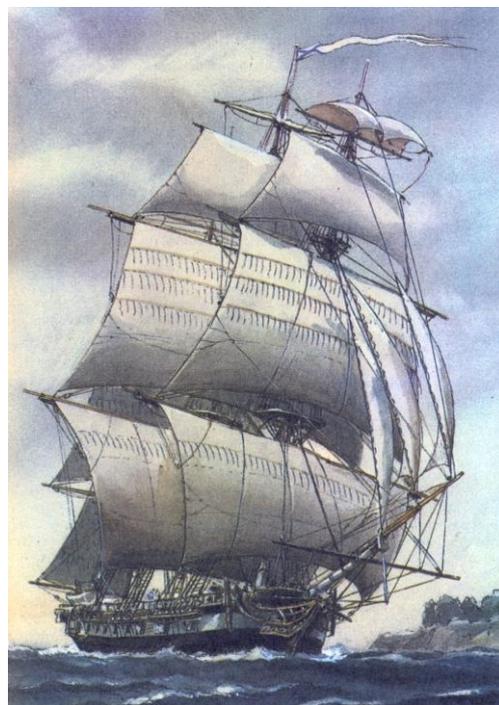
Это была серия маломерных 24-пушечных учебных фрегатов, которую открыл «Малый» (1805 г.), затем продолжили «Урания» (1820 г.), «Надежда» (1828 г.), «Россия» (1830 г.), «Постоянство» и «Отважный» (1834 г.). В создании новых фрегатов принимал участие генерал-лейтенант Иван Петрович Амосов, известный корабельный мастер, руководивший Охтинской верфью с 1820 года.

Первым был спущен на воду 18 мая 1805 года 24-пушечный фрегат «Малый», построенный специально для учебного отряда Морского кадетского корпуса, который был сформирован в 1799 году. Он и явился прототипом для остальных судов серии так называемых 100-футовых (всего 30 метров в длину) учебных фрегатов.

Вторым 100-футовым фрегатом была «Урания», заложенная на стапеле Охтинской верфи 22 ноября 1818 года и благополучно спущенная на воду 5 мая 1820 года. Этот фрегат был назван в честь одной из девяти муз, покровительницы астрономии. Он мало отличался от своего прототипа, фрегата «Малый». Фрегат мог принять на борт 95 практикантов.

Суда, к которым приложил руку Иван Петрович Амосов, были прочными и долговечными, фрегат «Урания» прошел ремонт через 14 лет эксплуатации, а до того он плавал с практикантами у берегов Англии и Франции, выходил в бурные воды Атлантики. Судьба благоволила «Урании», фрегат прослужил до 1838 года, после чего был разобран. Но ему на смену подошли новые, более современные суда этой серии — 115-футовые. Это «Верность» (1834 г.), «Успех» (1839 г.) и «Надежда» (1845 г.).

Великая Россия заботилась о подрастающих кадрах своих мореплавателей. *В 1845 году флотилия учебных судов Морского кадетского корпуса насчитывала один гукор, четыре брига и 12 фрегатов. Этим могла похвастать далеко не каждая морская держава.*

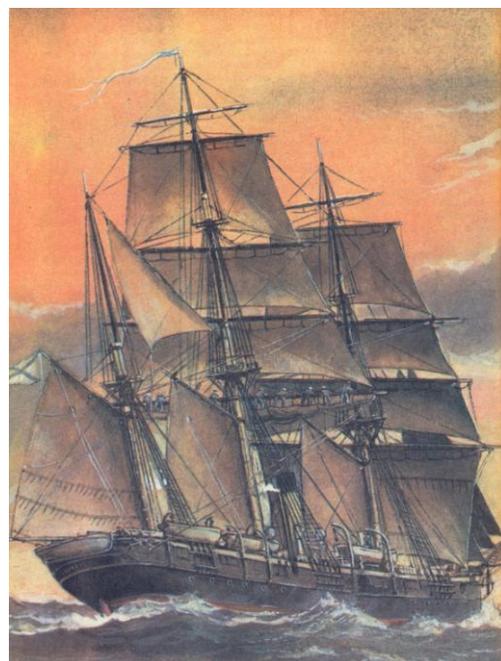


ВИНТОВОЙ КЛИПЕР «СТРЕЛОК»

Клипера строились серией из четырех судов, на Балтийском судостроительном и механическом заводе в Санкт-Петербурге. Первым сошел на воду «Крейсер», потом «Джигит», «Разбойник» и «Стрелок». За постройкой наблюдал корабельный инженер капитан Н. А. Субботин. Последний клипер спустили на воду 20 октября 1879 года.

Для клипера «Стрелок» было использовано парусное вооружение типа барк. Общая площадь парусности составляла полторы тысячи квадратных метров.

Зимой 1883 года клипер передали в Гвардейский экипаж, а летом под командованием капитан-лейтенанта Скрыдлова он ушел для несения крейсерской службы и стационарства в Средиземное море. В этом походе на борту судна впервые появились гардемарины для прохождения практики. В феврале 1884 года «Стрелок» на месяц перешел в Красное море, затем, посетив Палермо, отбыл в Вест-Индию. По пути следования сделали заходы в Марсель, на остров Мадейру и Гавану. Из Гаваны взяли курс на Норфолк, а потом – на Нью-Йорк. Там был получен приказ о возвращении домой, в Россию «Стрелок» вернулся в конце 1885 года. В кампанию 1886-1888 годов он снова находился в Средиземном море и только в мае 1888 года увидел берега России. В строю он находился без малого 40 лет, что свидетельствует о добротной постройке и высоком мастерстве русских корабельных инженеров.

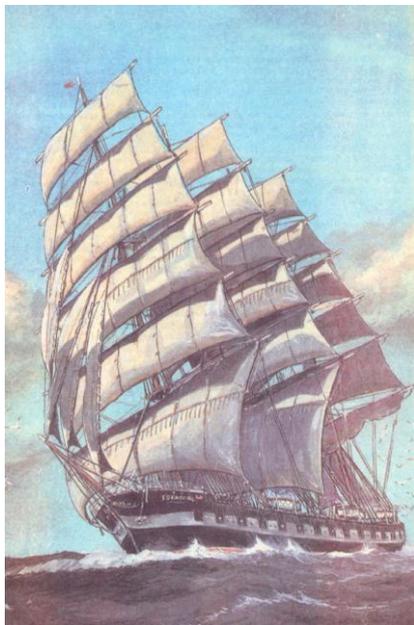


УЧЕБНЫЙ ЧЕТЫРЁХМАЧТОВЫЙ БАРК «ТОВАРИЩ»

С уходом с океанских просторов военных парусников, учебный флот России стал пополняться за счет парусных судов торгового флота. Так, например, в 1916 году Россия приобрела английский клипер «Лауристон», построенный в 1892 году для торговой судоходной компании «Джилберт и Мурхед». Это был настоящий «винджаммер» (со стальным корпусом и рангоутом), работавший на морских торговых линиях.

В годы гражданской войны интервенты угнали судно в Англию. В первые же недели после Октябрьской революции, 24 ноября 1917 года, были приняты декреты советского правительства, запрещающие продажу, залог и отдачу в чартер русских торговых судов за границу провозглашавшие национализацию морского флота.

Такие решительные шаги правительства советской России помогли вернуть из-за границы многие суда русского торгового флота, в том числе и угнанный барк. В 1922 году его отремонтировали в Петрограде и назвали гордым именем «Товарищ». Площадь парусности тридцати парусов равнялась трем тысячам квадратных метров. В состав экипажа входили 32 члена штатной команды и 120 практикантов.

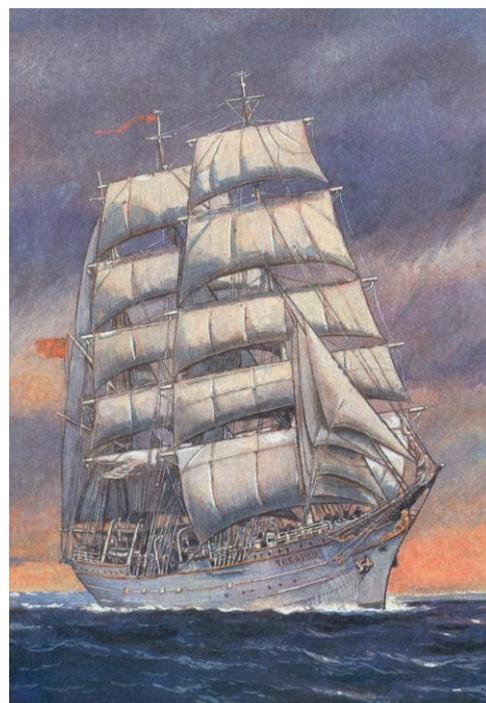


Вначале командовать судном приглашали английских капитанов, но вскоре от их услуг отказались. В очередной рейс из Мурманска 29 июня 1926 года «Товарищ» вышел под командованием Дмитрия Афанасьевича Лухманова, директора Ленинградского морского техникума.

В последующие годы «Товарищ» ходил в Атлантике на просторах Средиземного моря. У острова Крит при хорошем ветре барк показал скорость 14 узлов, что для старого судна было неплохо. Вскоре «Товарищ» бросил якорь на рейде Одессы, и больше за пределы Черного и Азовского морей он не ходил, оставаясь флагманом учебного флота страны. Начало Великой Отечественной войны застало барк «Товарищ» в Мариуполе. Оккупировав город, немцы осенью 1941 года затопили барк поперек фарватера, чтобы перекрыть вход на внутренний рейд. Но это у них не получилось, судно село на грунт, но узкий проход все же остался. Им потом воспользовались бронекатера, участвовавшие в освобождении города. В Приморском парке Мариуполя кораблю-ветерану установлен скромный памятник, — на постаменте адмиралтейский якорь, которым когда-то пользовались моряки, плававшие на «Товарище».

УЧЕБНЫЙ ТРЁХМАЧТОВЫЙ БАРК «ТОВАРИЩ II»

Он был первым в серии из пяти судов с парусным вооружением типа барк, построенных для учебных целей в разное время фирмой «Блом унд Фосс А. Г.» в Гамбурге. В 1933 году со стапеля сошел красавец-барк для германского военно-морского флота, получивший название «Горх Фок». В последние дни Великой Отечественной войны судно было затоплено своей командой на акватории порта Штральзунд. После войны его подняли, отремонтировали и передали по



репарации Советскому Союзу, где оно и получило новое имя - «Товарищ».

Портом приписки «Товарища» сделали Херсон, а само судно передали Херсонскому мореходному училищу. В 1951 году парусник благополучно совершил переход вокруг Европы и прибыл в Одессу. Ну а дальше начались трудовые будни. Интересное дальнейшее плавание «Товарищ» совершил в 1957 году. Судно из Черного моря вышло в Средиземное, потом обогнуло Африку вокруг мыса Доброй Надежды, прошло роковыми сороковыми широтами и, подгоняемое штормами, муссонами, пассатами, достигло берегов Индонезии и Индии. Третьим помощником капитана тогда на «Товарище» плывал Олег Павлович Ванденко. Уроки опытных капитанов пошли молодому моряку на пользу, вскоре он и сам стал прекрасным капитаном, пройдя все ступени морской службы. При его участии судно приобрело всемирную известность, участвуя в 1972 году в юбилейных торжествах по случаю 175-летнего юбилея американского фрегата «Констеллейшен».

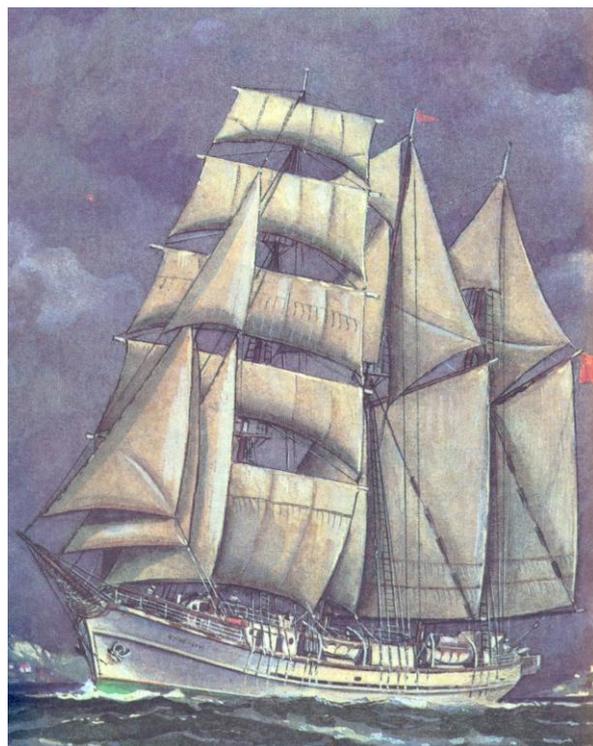
Затем были международные регаты парусников под девизом «Операция парус», в которых «Товарищ» также добивался хороших результатов. Он лидировал в гонках в 1974 году со стартом в Гдыне, в 1976 году – в Нью-Йорке и многих других международных регатах.

За свою жизнь корабль стал «звездой экрана». Барк участвовал в съёмках замечательных фильмов: «Ветер «Надежды», «Максимка», «Алые паруса», «Остров сокровищ», «Капитан Немо» и «Мятежный Орион». Вся история «Товарища» в составе учебного парусного флота СССР – славный путь служению делу подготовки настоящих моряков.

УЧЕБНЫЕ БАРКЕНТИНЫ И ШХУНЫ СЕРЕДИНЫ XX-го века.

Появление серии этих парусников было продиктовано необходимостью доставки небольших партий грузов в порты, куда не могли заходить обычные морские суда. Закончилась Великая Отечественная война, надо было восстанавливать народное хозяйство. Все это увеличивало грузопоток на внутренних линиях страны. Далеко не везде имелась возможность осуществлять перевозку морскими судами с их большой осадкой и габаритами, да и экономически было невыгодно развозить мелкие партии груза на крупнотоннажных судах.

Правительство СССР нашло тогда оптимальное решение этой проблемы. «Большому кораблю – большое плавание», пусть он работает в обычном



для себя режиме и у глубоководных причалов. Затем груз попадает в трюмы маломерных суденышек, для которых не страшны и маленькие бухточки и речные фарватеры. Одним словом, эти парусники явились прототипом большого класса современных судов типа река-море. Их строительство началось сразу же после войны, первые суда начали поступать в нашу страну уже в 1946 году, строились они на финских верфях.

Впоследствии надобность в парусниках отпала, наиболее хорошо сохранившиеся из них были позже переоборудованы в учебные, остальные, отслужив свой срок, пошли на слом. Вот названия некоторых из шхун – «Восток», «Глобус», «Запад», «Кодор», «Север», «Штурман», «Юг», «Юнга». Одна из них ныне установлена в Архангельске, как памятник и музей. Судно поднято из воды и поставлено на кильблоки.

И еще одну миссию выполнили шхуны: их брали за основу при проектировании и постройке серии чисто учебных парусных баркентин. Строили их вплоть до 1953 года. Вот наименования лишь некоторых – «Альфа», «Вега II», «Горизонт», «Зенит», «Капелла», «Кропоткин», «Менделеев», «Меридиан», «Секстан», «Сириус», «Тропик», «Чайка», «Георгий Ратманов», «Иван Месяцев».

Если говорить в целом о серии этих баркентин, то несомненна польза, которую они принесли будущим мореплавателям. Некоторым баркентинам довелось совершить дальние плавания, на их палубах выросли два послевоенных поколения моряков. Казалось, доплавают, пойдут на слом старые парусники и мы забудем о парусном деле. Но нет, на просторы океана вышла новая серия судов с парусным вооружением типа «корабль», они лучше и совершеннее баркентин. Жизнь продолжается!

Глава II. ПАРТА ПО МОРЮ ПЛЫВЁТ (современные учебные парусные суда России)



КОРАБЛИ ТИПА «ПАЛЛАДА»

Созданию серии этих судов предшествовала постройка польского учебного парусника «Дар молодежи» по проекту польского инженера Зигмунда Хореня. И надо сказать, что с поставленной задачей он справился блестяще. Своим появлением на свет Божий корабль обязан также молодежи Гданьского воеводства, которая в 1978 году обратилась к сверстникам с

призывом собирать средства на строительство учебного парусника. Летом 1982 года курсанты получили новый «Дар молодежи», который довольно успешно попробовал свои силы в очередных гонках «Операции Парус».

А позже Гданьская судовой верфь получила заказ от СССР на постройку пяти кораблей.

«Паллада» вступила в строй в июле 1989 года. Её первое плавание по маршруту Рига – Владивосток очень напоминало исторический поход её предшественницы, описанной Иваном Гончаровым в цикле очерков «Фрегат «Паллада».

А в 1992 году фрегат ждал рекордное по продолжительности восьмимесячное 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 советских и российских учебных парусников плавание вокруг Света.

Парусное вооружение типа «корабль» — классическая трехмачтовая схема. Острые обводы носа и кормы и соотношение длины корпуса к его ширине роднят этот парусник с пенителями моря клиперами и виндjamмерами. Причем, последние ему ближе и роднее. Если бы этот современный парусник попал в руки капитанов, в XIX веке водивших в океане «чайные клиперы», то, несомненно, «Паллада» уже тогда возглавила бы список самых быстроходных парусников мира. И сказано это не ради красивого словца.

Скорость хода под парусом, достигнутая в 2008 году фрегатом «Паллада» под командованием капитана Николая Кузьмича Зорченко в кругосветном плавании, посвященном 190-летию открытия Антарктиды русскими моряками, достигла 18 узлов. Этот трехмачтовый парусник занесён в книгу рекордов Гиннеса, как самое быстроходное парусное судно в мире. Численность штатной команды составляет 51 человек, количество практикантов — до 144 человек. Кроме того, есть шесть мест для преподавателей. Судно имеет неограниченный район плавания, автономность — 45 суток.

Судно имеет следующие размерения – длина с бушпритом 108,8 метра, длина корпуса 94,8 метра, ширина 14 метров, средняя осадка 6 метров; водоизмещение три тысячи тонн. На судне установлены два дизеля.

За двадцать лет морской службы фрегат «Паллада» посетил более ста портов мира на всех шести континентах Земли. На нём прошли практику около 12 тысяч курсантов, студентов, кадетов и юнг.

Со стапеля Гданьска сошли также фрегаты «Мир» и «Надежда», служащих России. «Херсонес» и «Дружба» сегодня принадлежат 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 УЧЕБНЫЙ БАРК «СЕДОВ»

Этот виндjamмер один из последних был построен в 1921 году на стапеле фирмы «Ф. Крупп» в Германии (г. Киль) для немецкого судовладельца Ф. А. Виннена. Он любил называть свои суда именами близких родственников, поэтому и на сей раз остался верен себе, судно назвали «Магдалена Виннен». Как и предполагалось, первые годы эксплуатации красавца-барка на протяженных океанских линиях принесли



судовладельцу успех и вполне приличные доходы. Судно перевозило различные грузы, совершая рейсы между Европой и Австралией, Южной Америкой, островами Океании... Первые 15 лет прошли безоблачно для барка и его хозяина. А между тем в 1925 году у берегов Аргентины сгорел виндjamмер «Потоси», а через неполных пять лет бесследно исчез в «роковых сороковых» широтах виндjamмер «Копенгаген». И барк «Магдалена Виннен» стал самым крупным парусником в мире. Но вот разразился мировой экономический кризис 30-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 Йонсон». 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 Йонсон». А в январе 1946 года на нем взвился советский флаг, и барк получил новое имя – «Седов», в честь известного полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова. Так наша страна стала обладательницей барка, который, по мнению английского морского историка Г. Андерхилла, считается «одним из самых прекрасных крупнейших четырехмачтовиков 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 заинтересованность проявили адмиралы Н. Г. Кузнецов и С. Г. Горшков. С их помощью были изысканы средства и начались восстановительные работы. Надо было, кроме всего прочего, подготовить еще и экипаж, способный легко разбираться в огромной паутине снастей стоячего и бегучего такелажа.

В 1966 году вместе с «Крузенштерном» барк «Седов» был передан Министерству рыбного хозяйства СССР.

Эксплуатация таких судов «влетает в копейчку», и не только в наших родных рублях, но и в валюте. Но всегда изыскивались средства и на ремонт, и на заграничные рейсы. Долго перечислять страны и порты, которые посетил барк «Седов». После очередного капитального ремонта «Седов» вышел в море летом 1981 года. В соответствии с требованиями Регистра СССР кубрики на нем заменили каютами, что значительно повысило обитаемость судна. Все 164 практиканта теперь размещались в уютных кубриках, появились удобные учебные классы — морской практики, судовождения, судо-механический и радиотехнический.

При штатном экипаже 64 человека в каждый рейс на борту «Седова» выходит до 160 практикантов. Ежегодно, взяв новую смену, барк отправляется в свой очередной рейс. Очень хотелось бы, чтобы эти походы продолжались и дальше. Были бы благосклонны к нему люди, а сталь плавки заводов Ф. Круппа выдержит. Счастливого плавания, барк «Седов»!

Судовладельцем барка «Седов» является Мурманский государственный технический университет Федерального агентства по рыболовству.

ЧЕТЫРЁХМАЧТОВЫЙ УЧЕБНЫЙ БАРК «КРУЗЕНШТЕРН»

На рубеже веков в Гамбурге существовала судоходная компания Фердинанда Лайеша. Ее глава, в отличие от других, оставаясь в наступающем веке пара и электричества приверженцем парусного флота и содержал 56 парусников. Все они имели композитные или стальные корпуса и рангоут, снасти стоячего такелажа были изготовлены из стальных тросов. Высокая прочность рангоута и такелажа позволяла судам нести все паруса даже в штормовую погоду. За счет этого грузовые парусные суда имели



отличные ходовые качества. Самым первым среди них был трехмачтовый «Пудель». Последующие суда Фердинанд Лайеш называл так, чтобы имя нового судна начиналось на «П». Поэтому моряки и прозвали их «летающие П». А позже такие суда стали называться «виндjamмерами», или выжимателями ветра.

Последним судном в серии «летающих П» фирмы «Лайеш энд К» стал четырехмачтовый 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 – четырехмачтовый барк. Общая площадь парусов составляла три тысячи семьсот квадратных метров. Около 10 лет «Падуя» возила в Европу чилийские селитру и фосфаты, австралийскую пшеницу. С началом второй мировой войны барк использовали как грузовой лихтер, который таскали в прибрежных водах неторопливые буксиры. После войны (при разделе флота нацистской Германии) «Падуя» досталась Советскому Союзу. В январе 1946 года на судне подняли советский государственный флаг и присвоили ему имя нашего великого мореплавателя Ивана Федоровича Крузенштерна (1770–1846), командовавшего первой русской кругосветной экспедицией на шлюпах «Надежда» и «Нева» в 1803-1806 годах.

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, содержащийся 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 «Товарищем II», впервые участвовал в регате «Операция Парус». Так было принято называть парады-смотры, устраиваемые раз в два года международной Ассоциацией парусной подготовки (СТА).

Много раз барк пересекал Балтийское и Северное моря, выходя на океанские просторы. Там в океанах многие тысячи будущих моряков постигали азы морского дела, там их ожидали «ветра свист и даль морская...»

Но самые значительные события в жизни «кузницы морских кадров России» произошли на 70-м и 80-м годах его корабельной жизни. Это были учебные кругосветные плавания в честь 300-летия российского флота (1995-96 гг.) и 60-летия Победы в Великой Отечественной войне (2005-2006 гг.). В ходе этих плаваний 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» несомненно является флагманом учебного парусного флота России.

Судовладелец барка «Крузенштерн» – Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота Федерального агентства по рыболовству, расположенная в г. Калининграде.

Теперь, юный друг, ты знаешь кое-что об истории отечественных и зарубежных «школ под парусами» и их сегодняшнем дне.

Наверняка тебе интересно, – как они устроены, как взаимосвязаны все эти многочисленные железяки, верёвки и ослепительно белые паруса.

По примеру замечательного детского писателя Владислава Крапивина, подарившего морской молодёжи свою книгу «Фрегат «Звенящий», мы попытаемся рассказать тебе об устройстве парусного судна, бригантины «Юнга».

От тебя, читатель, потребуется лишь немного внимания и терпения.

Несомненно, специалисты могут найти в тексте неточности. Но наша задача отличается от задачи учебника мореходного училища. Задача этой книги состоит в том, чтобы её читатель в будущем заинтересовался учебой в таком училище, колледже или академии.

Итак, в добрый путь!

КАК УСТРОЕНА ШКОЛА ПОД ПАРУСАМИ

Парусник «Юнга» состоит из четырех частей.

Первая — это 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.

Называется корабельный скелет словом НАБОР. Потому что он набирается из отдельных деталей.

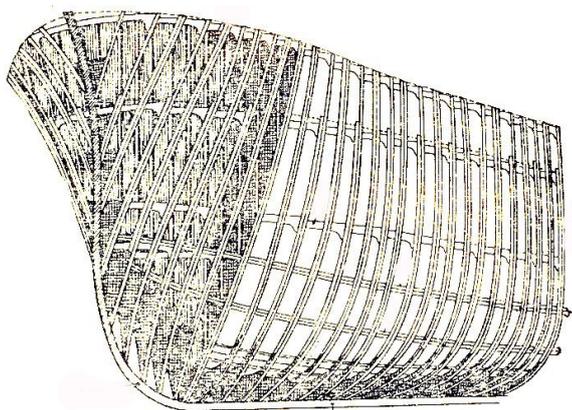


Теперь поговорим о носе и корме. Поставим на концах киля два невысоких (по сравнению с килем) бруса — вертикально или чуть наклонно. На носу для отличия пусть будет он чуть больше наклонен вперед. Вот так...

Каждый из таких брусьев называется ШТЕВЕНЬ. Это слово происходит от голландского "штевен". То есть "ставить". Итак, "штевень" значит "стоящий" или

"поставленный". Запомнить несложно, хотя слова иностранные. Дело в том, что государь император российский Петр Алексеевич в юности, когда задумал создавать русский флот, поехал учиться корабельному строительству именно в Голландию. Она славилась тогда этим делом. Петр работал плотником на судостроительной 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...

У того из штевней, что на носу, название **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 значит, "ахтер".



Поскольку набор корпуса напоминает скелет, ему нужны ребра. 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.

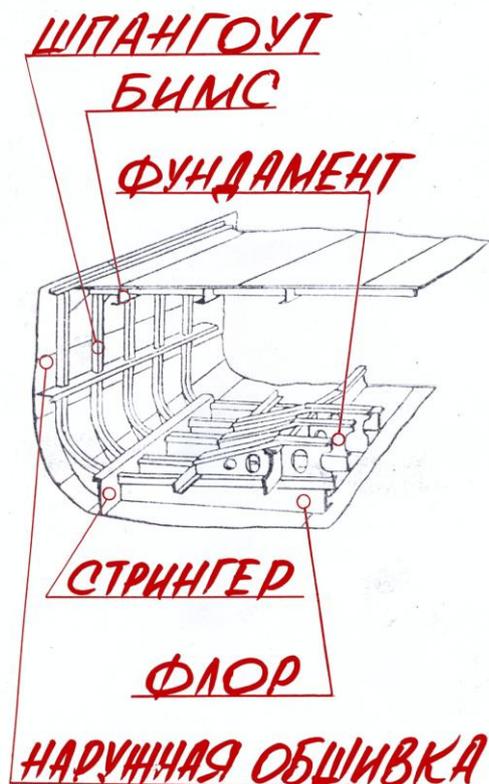
У каждого из шпангоутов своя форма. Те, что ближе к носу и корме острые. Самый широкий из них называется **МИДЕЛЬШПАНГОУТ**. Многие названия, которые имеют отношение к центральной части корабля, носят приставку мидель".

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.

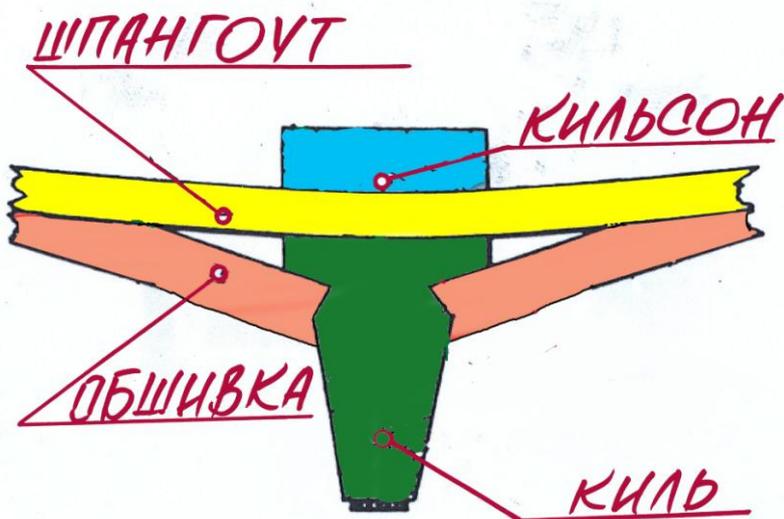
Для палубы в наборе корпуса необходимы сверху поперечные балки, — **БИМСЫ**. Бимсы делаются чуть изогнутыми, чтобы палуба получалась немного выпуклой и вода с нее скатывалась к бортам.

Обратите внимание, на длинную балку, которая лежит на нижней части шпангоутов. То есть корабельных ребер. Думаете, эта балка называется "киль"? Ничего подобного! Это особая



продольная связь. Киль – он внизу, под шпангоутами и днищем, а это – КИЛЬСОН.

Деталь, на которой лежит кильсон, называется ФЛОР. В округлых



шпангоутах флоры действительно похожи на полумесяцы, а в острых напоминают и треугольники. Флоры соединяют две половинки шпангоута. Вернее, две ветви. Если даже шпангоут цельный, все равно считается, что он состоит из двух ветвей: правой 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 корма 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 стали строить еще в конце девятнадцатого века. Прочность требовалась повышенная. Поэтому и обшивка у многих современных судов такая же, как у пароходов и теплоходов — из больших металлических листов.

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

ПАЛУБОЙ на судне принято называть не только верхний настил, но и всякий пол.

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).

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 так же важна, как водонепроницаемость обшивки. Палубы чаще всего делают из досок. Приятнее ходить по чистому теплему дереву, чем по раскаленному от солнца или ледяному от стужи железу. Да и красоты больше.

Драить палубу — то есть чистить ее до блеска, а потом "скатывать" — то есть 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.

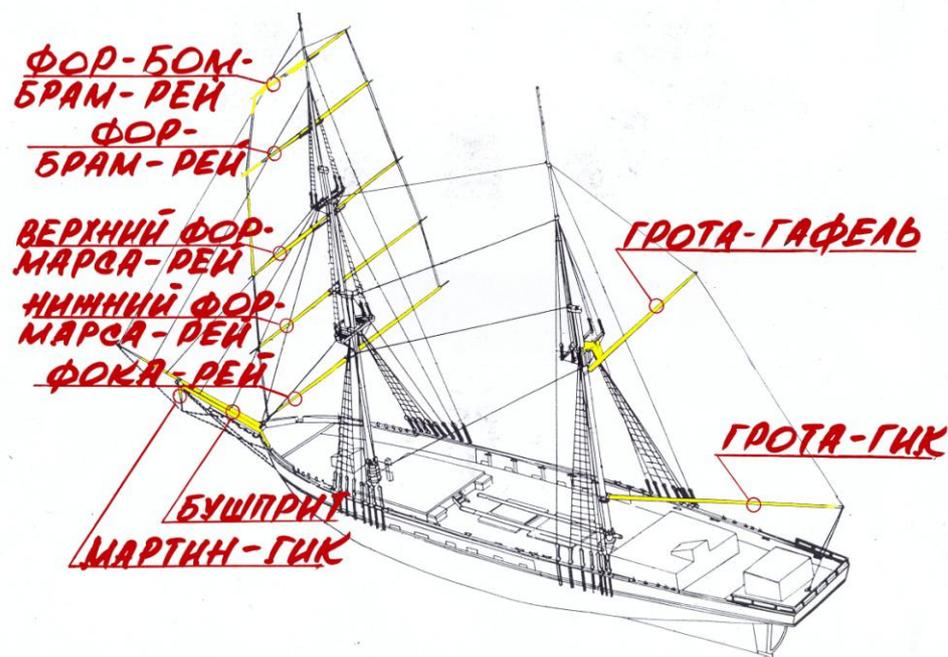
Палуба делится на разные участки. Возьмем самый типичный пример — судно с двумя мачтами, как наша бригантина "Юнга". Так вот, часть палубы от носа до первой мачты называется БАК. Палуба между передней и второй мачтами называется ШКАФУТ. Последняя часть — от задней мачты до кормы называется ЮТ.

Палубное ограждение называется ФАЛЬШБОРТОМ. Это слово означает, что борт этот выше основной части корпуса и окружает надпалубное пространство.

Вторая часть нашей бригантины – это РАНГОУТ. **Это мачты, бушприт, реи, гик и гафель.**

РАНГОУТ в переводе на русский язык это – "круглое дерево". Вспомните: "шпан-гоут" – "деревянное ребро". А "ран-гоут" – "деревянный 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. Как бы еще одна маленькая мачта, только лежачая, смотрит с носа вперед. Это – БУШПРИТ.

А вот поперечины на мачтах называются – РЕИ.

Реи вместе с парусами поворачиваются вокруг мачт. Они относятся к подвижному рангоуту. К нему же относятся детали, похожие на длинные прямые ветви, растущие из мачты, – ГИК и ГАФЕЛЬ. Они, как и реи, поворачиваются вместе с парусами.

Полная мачта бригантини "Юнга" состоит из трёх составных частей.

Нижняя – самая прочная, толстая и высокая называется КОЛОННА МАЧТЫ. Или просто мачта. К мачте – обычно сверху – крепится ее 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. К стеньге так же крепим третью часть. Это – БРАМ-СТЕНЬГА. Слово "брам" в рангоуте и в парусах всегда означает "третий". А "бом-брам" означает "четвертый". Значит, следующая часть будет называться БОМ-БРАМ-СТЕНЬГА.

На нашей бригантине две составные части делаются из одного "дерева" и разделяются только на словах. Как говорится, теоретически.

Крепкая обойма, которой соединяются части составной мачты называется ЭЗЕЛЬГОФТ. Верхняя часть мачты делается квадратной, чтобы эзельгофт был жестко закреплен на стеньге. А у стеньги, в свою очередь, верхняя часть тоже квадратная. И у брам-стеньги. И так далее. Кстати, верхняя часть у 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 нальется дождевая вода. А на верхушке самой верхней стеньги крепится КЛОТИК. Это такой приплюснутый деревянный шарик. В нем делаются отверстия со шкивами для фалов, на которых поднимаются флаги и сигналы.

Теперь поговорим о площадках на мачтах. Нижняя называется МАРСОВОЙ ПЛОЩАДКОЙ. Иногда ее называют просто МАРС. Эта площадка ставится на мачтах там, где мачта соединяется со стеньгой. На месте нижнего эзельгофта.

МАРСОВАЯ ПЛОЩАДКА

ЭЗЕЛЬГОФТ

ЛОНГА-САЛАНГИ

КРАСПИЦЫ

ЧИКОБЫ

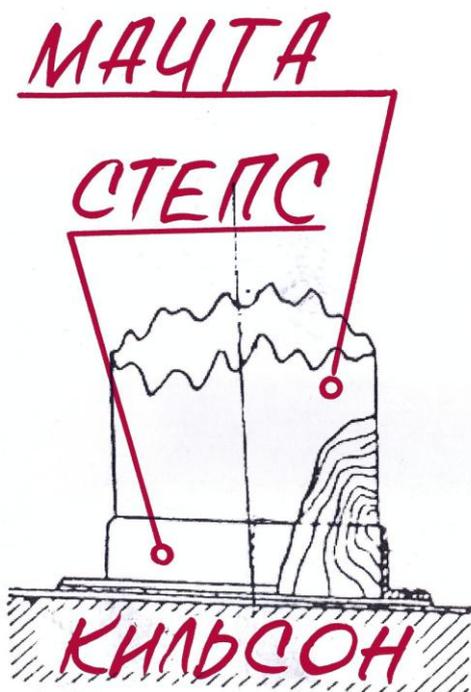


Название её тоже уходит во времена правления Петра I. У древних римлян был бог войны Марс. И у нас в России со времени Петра Первого, который весьма увлекался античными мифами, повелось все военное называть именем Марса. А на площадках, о которых мы говорим, на старинных кораблях размещались во время боя стрелки. А иногда ставились даже легкие орудия. То есть это были "военные площадки". Теперь марсы свою боевую роль потеряли, но название осталось за ними навсегда.

Две продольные балки и две поперечные образуют решетку. На них сделан настил из досок. В нем по сторонам два люка, чтобы матросы могли выбираться на площадку. У люков, кстати, забавное название: "собачьи дыры". Может быть, потому, что лазать в такие люки считалось "собачьей работой". Жизнь-то у матросов в прежние времена была нелегкая. Это марс старинной конструкции. На современных парусниках площадки выглядят легче и изящнее. Но у здешнего марса особенно хорошо заметна его конструкция.

Обратите внимание на продольные балки. Их название – ЛОНГА-САЛИНГИ. А поперечные балки именуется иначе – КРАСПИЦЫ. Это не единственная площадка на большой мачте. На следующем стыке, где стеньга соединяется с брам-стенгой тоже на месте нижнего эзельгофта, есть еще одна конструкция. Но она легонькая, без настила. Просто рама из лонгасалингов и краспиц. Эта рама – САЛИНГ.

У мачты ведь есть не только верхний конец, но и нижний. Надо познакомиться и с ним. Мачта уходит вниз через верхнюю и все промежуточные палубы, почти до самого днища.



Гнездо, в которое вставляется мачта, называется СТЕПС. Нижний конец у мачты называется ШПОР. Шпор устанавливается в степс.

Отверстие в палубе, через которое мачта уходит вверх называется ПЯРТНЕРС. Пяртнерс не просто отверстие в палубе. Спереди и сзади оно сжато бимсами, а по бокам — палубными стрингерами. И, кроме того, укреплено специальной деревянной "подушкой". Иначе мачта, покачиваясь, расшатает палубу.

Осталось только запомнить, как все мачты называются. Ведь на корабле у

каждой мачты свое имя.

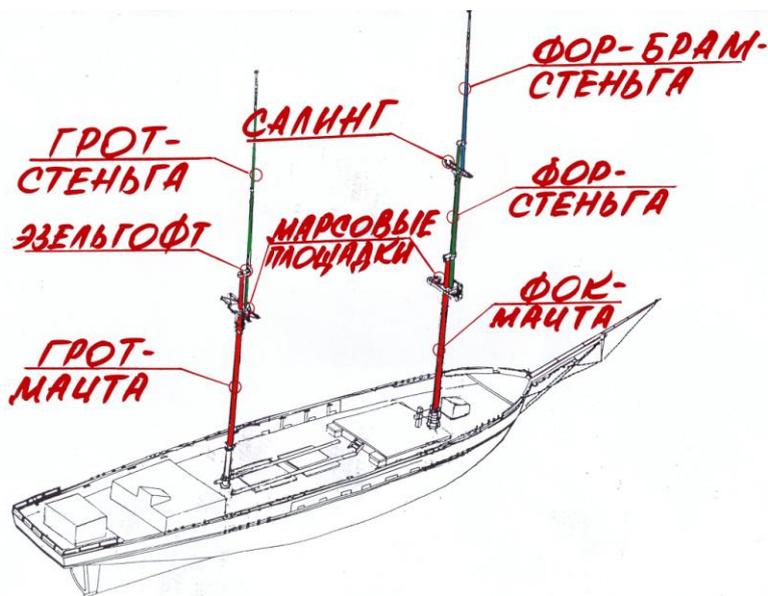
Дело обстоит так: передняя мачта всегда – ФОК-МАЧТА. Задняя – всегда БИЗАНЬ-МАЧТА (или просто "бизань"), а что стоит между ними, называется ГРОТ-МАЧТА.

На нашей бригантине мачт всего две. Их названия: фок-мачта и грот-мачта.

Каждая из составляющих их частей имеет приставку из названия своей мачты.

Проще всего с грот-мачтой. Там все ясно: "КОЛОННА ГРОТ-МАЧТЫ", потом "ГРОТ-СТЕНЬГА", "ГРОТ-БРАМ-СТЕНЬГА".

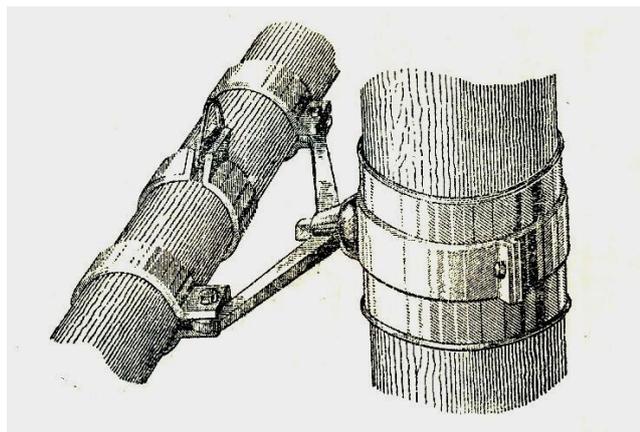
Есть названия и у площадок. "ГРОТ-МАРС", "ГРОТ-САЛИНГ". А вот с фок-мачтой посложнее. Там все, что выше колонны мачты, имеет приставку не "ФОК", а "ФОР". То есть "передний". "ФОР-СТЕНЬГА", "ФОР-МАРС", "ФОР-БРАМ-СТЕНЬГА" и так далее.



Но не забывайте: "фор" — это на стеньге и выше. А на колонне мачты — "фок".

Подвижный рангоут — это рей, гафели и гики. Начнем с РЕЕВ. Вы уже знаете — так называют поперечины на мачтах. Они для парусов. На нашей бригантине на фок-мачте пять реев, а на грот-мачте, — ГИК и ГАФЕЛЬ.

Сначала о том, как устроены рей. Это очень большие рангоутные детали. Например, на российском четырехмачтовом барке "Крузенштерн" нижние рей на обеих грот-мачтах длиной почти тридцать метров. Представляете? Если поставить торчком, то это высота десятиэтажного дома. А толщина у такого рея — как у большущей железной бочки. Если вы посмотрите на фотоснимок парусного судна, то увидите: в середине рей толще, чем на концах. У него, как говорят, форма веретена.



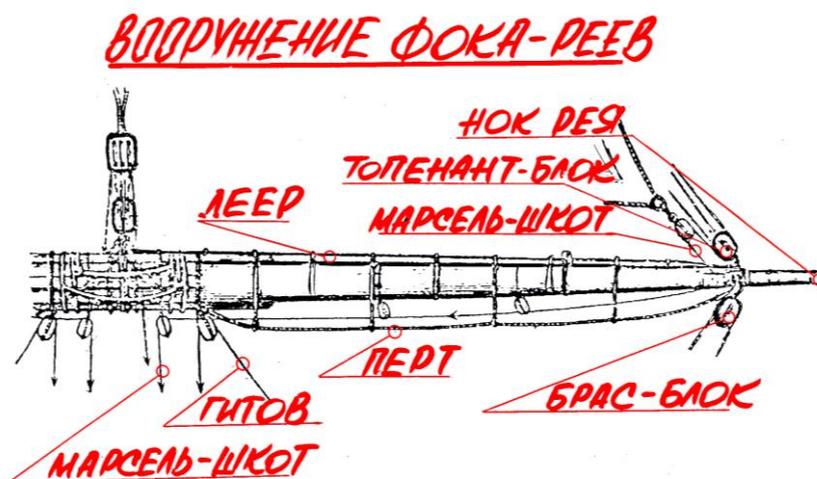
Это сделано для прочности.

Рей прикреплен к мачте особым приспособлением. Это БЕЙФУТ. Бейфуты бывают самых разных форм и конструкций. Но задача у них одна: это такие вертлюги или шарниры, с помощью

которых можно поворачивать рей в самые разные положения. Вместе с парусами или без них.

Трос, который тянется под реем на тонких подвесках-подпертках называется ПЕРТ. Матросы упираются в него, когда работают с парусами.

Встают на перт подошвами, ложатся на рей животом и грудью и тянут или распускают парусину. Раньше это была опасная работа. В наше время все матросы, оказавшись на высоте, пристегиваются к рею страховочными поясами. Теперь посмотрите на закругленные концы



реев. Называется такой конец НОК. Короткое слово, легко запоминается.

Теперь еще несколько слов о НОКЕ. Этим же коротким термином называется конец и у гика, и у гафеля. Тот, который далеко от мачты. А тот, что упирается в мачту, носит название – ПЯТКА.

Ну, а теперь приступим к названиям реев. Для этого надо, чтобы вы вспомнили, как называются стеньги и все, что есть на мачте.

На каждой составной части мачты ставится по одному или два рея.

Когда речь идет об отдельной мачте, рей, что снизу, так и называется НИЖНИЙ РЕЙ. А второй называется МАРСА-РЕЙ. Потому что он над марсовой площадкой.

Третий рей, который над салингом, на брам-стеннге – БРАМ-РЕЙ. На бом-брам-стеннге – БОМ-БРАМ-РЕЙ.

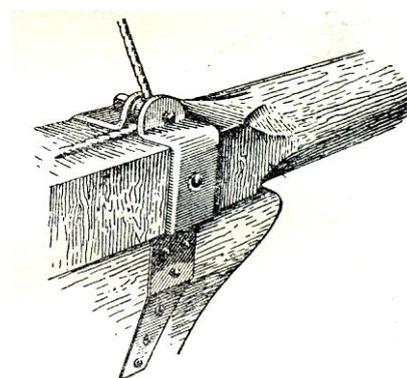
Напоминаю: про нижний рей на фок-мачте не говорит "фор-рей". "Фор" — это начиная со стеньги и марса. А то, что на колонне мачты — "фок". Но принято говорить "фока-рей".

Вот теперь самое время поговорить о гиках и гафелях. Когда на корабле как у нас их всего по одному, в названиях не запутаешься. На грот-мачте гик называется "грота-гик", а гафель — "грота-гафель".

БУШПРИТ тоже относится к рангоуту. Кстати, к неподвижному.

Здесь также необходимо знать названия частей. Задний конец бушприта называется шпор, как у мачты. Передний – нок, как у гика, гафеля или рея.

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 ВОДОРЕЗОМ. К нему-то и крепится ватервулинг. Вообще-то слово "вулинг" означает "крепление из троса". Потому что именно тросами в прежние времена бушприты закреплялись на водорезе.

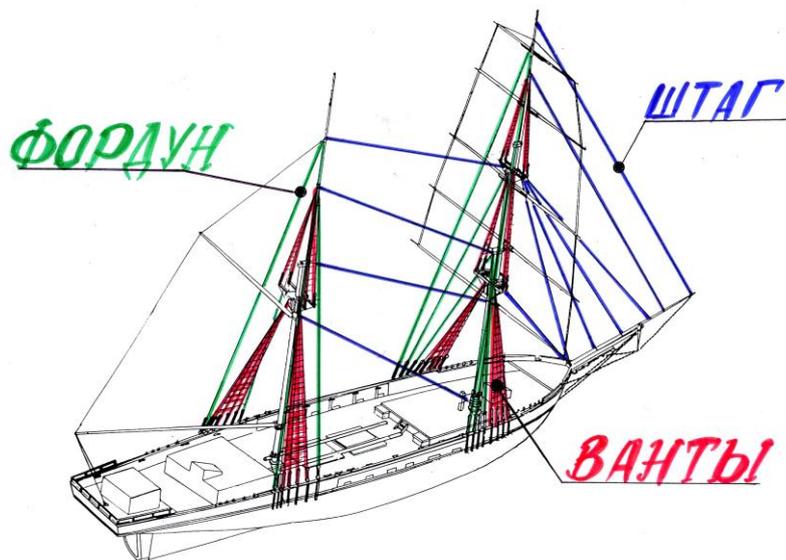
Простые, то есть из одного дерева бушприты бывают лишь на небольших судах. А на нашей бригантине бушприт имеет продолжение, называемое УТЛЕГАРЬ. Оно крепится к бушприту эзельгофтом.

А под бушпритом часто ставится еще одна рангоутная деталь. Такой отросток, который смотрит наклонно или вертикально вниз. Это МАРТИН-ГИК. Почему "гик" – понятно. Он похож на мачтовые гики.

Такелаж – это третья часть нашего парусника

Стоячим такелажем называются туго натянутые тросы. Чаще всего стальные, а раньше делали их 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 веревочные лестницы и идут от топа мачты к бортам. И называются соответственно: "ФОК-ВАНТЫ", "ГРОТ-ВАНТЫ", "БИЗАНЬ-ВАНТЫ". Бывают ванты и у стеньг. Они тянутся от верхушки стеньги к марсовой площадке. На фор-стеннге – ФОР-СТЕНЬ-ВАНТЫ, на грот-стеннге – ГРОТ-СТЕНЬ-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 вант — 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. Это – ТАЛРЕПЫ.

Слово "талреп" состоит из двух слов. Слышали про "тали"? Это приспособление из блоков, чтобы увеличивать силу натяжения. С помощью талей, например, поднимают тяжести.

Сейчас талрепы нижней своей частью крепятся к ВАНТ-ПУТЕНСАМИ, которые в свою очередь крепятся обычно прямо к бортам. Но раньше на парусниках снаружи, на уровне палубы, ставили неширокие длинные площадки – чтобы ванты расходились пошире и за счет этого держали мачты покрепче.

Такая площадка называется РУСЛЕНЬ.

Однако продолжим разговор о креплении вант. Вант-путенсы огибали снаружи русленя и под ними крепились к борту. Получались специальные оттяжки — похожие на короткие, идущие вниз, ванты. У них есть особое название — ПУТЕНС-ВАНТЫ. То есть такие ванты, которые снизу натягивают путенсы.

Есть путенс-ванты и выше, у стеньг-вант. Они идут вниз от марсовой площадки. Кстати, в наше время, когда русленей на парусниках уже нет, только эти оттяжки и принято называть путенс-вантами.

Вверху ванты специальными петлями — ОГОНАМИ — заводятся вокруг мачт и зацепляются за треугольные выступы, похожие на кницы, именуемые ЧИКСАМИ.

Так же крепятся и другие снасти стоячего такелажа: БАКШТАГИ, ФОРДУНЫ и ШТАГИ.

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

Фордуны тоже держат мачты с боков и сзади. Они уходят назад еще дальше бакштагов, потому что тянутся от самых верхних частей стеньг.

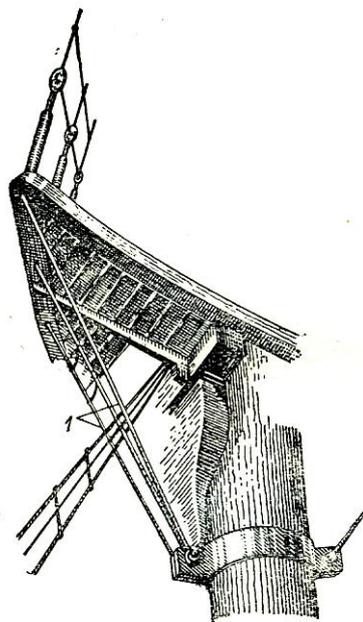
Набиваются эти снасти стоячего такелажа, как и ванты, с помощью талрепов. Но тогда талрепы внизу крепятся уже не к вант-путенсам, а к БАКШТАГ-ПУТЕНСАМ и ФОРДУН-ПУТЕНСАМ. А талрепы штагов — К ШТАГ-ПУТЕНСАМ.

До сих пор мы говорили о стоячем такелаже, который идет к бортам. Но есть тросы, про которые принято говорить, что они стоят "в диаметральной плоскости судна". Проще выражаясь, тянутся от мачты строго вперед. От фок-мачты ФОРШТАГ — к форштевню или бушприту. От других — прямо к палубе или к той мачте, которая впереди, например — ГРОТСТЕНЬШТАГ.

Штагов много. Иногда они протягиваются от каждой мачты и всех ее составных частей. Значит, на нашей бригантине их будет около десятка.

У каждого штага — свое имя. Мы их все перечислять не будем. Мачты и стеньги вы знаете, а названия снастей такелажа зависят от них.

АХТЕРШТАГ — это штаг, который идет не вперед, а назад. "Ахтер" — это ведь значит "задний"!



Иногда штаги, которые идут от самых-самых верхушек, называют топ-штаги, потому что от самых топов.

Будем считать, что мы на нашем корабле вы знаете весь стоячий такелаж.

ШКОТ – одна из самых важных снастей бегучего такелажа парусов. С помощью шкотов на корабле управляют многими парусами.

Шкот обычно вяжут в нижний свободный угол паруса. Какой парус, такое у шкота и название: "стаксель-шкот", "кливер-шкот", "фор-брам-шкот" и так далее. Когда познакомимся с парусами, эти названия станут понятнее.

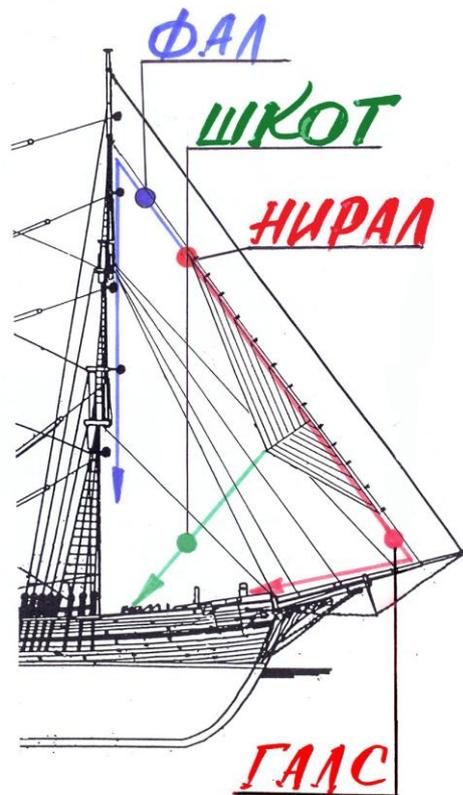
Иногда шкоты привязывают не прямо к парусу, а крепят на гике, к которому шнуруется нижняя кромка паруса. Такой шкот называется ГИКА-ШКОТ. Разумеется тоже с приставкой из имени паруса.

У ПРЯМЫХ парусов, которые ставятся на реях, шкоты служат не для управления, а для растяжки нижних углов — они оттягивают углы к тому рею, который стоит ниже. А углы самого нижнего паруса – к бортам.

А чтобы поворачивать реи (и тем самым ставить паруса в нужное положение), используют другие снасти из бегучего такелажа рангоута — БРАСЫ. Они крепятся к нокам реев, а потом через блоки идут вниз, где и попадают в мозолистые руки матросов.

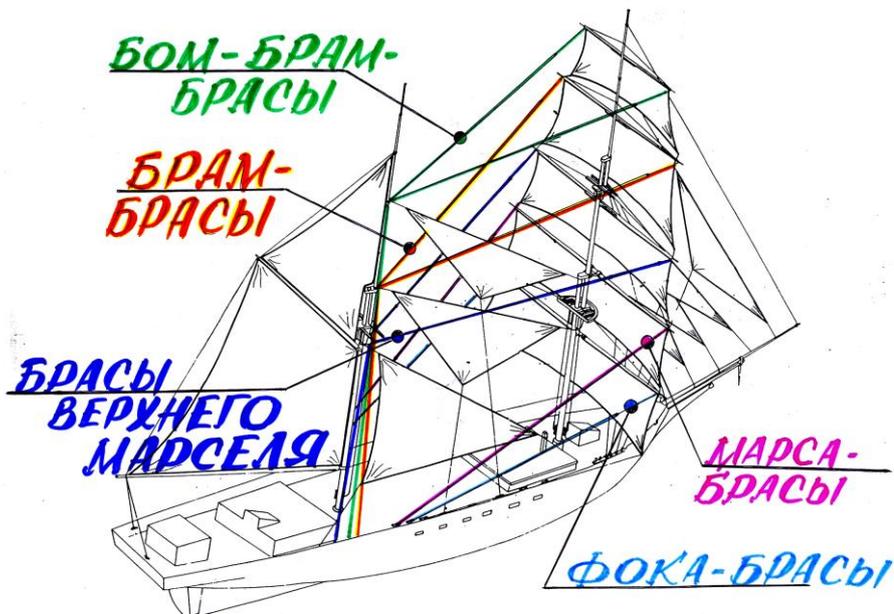
Одну снасть обычно приходится тянуть несколькими людьми — полотнища парусов и реи на корабле громадные.

Может быть, встречалось вам в морских книжках выражение "ОБРАСОПИТЬ РЕИ"? Это как раз и значит — повернуть реи в нужное



положение с помощью брасов.

В названиях брасов, разумеется, тоже есть приставки – от названий реев, к которым они прикреплены. Например, "левый фор-марса-брас", "правый крьюс-бом-брам-брас". Без этого матросы



сразу бы запутались: какую снасть тянуть?

Но чтобы управлять парусами и рангоутом, надо, чтобы они были поставлены как полагается. На стоянке косые паруса, гафели, а иногда и некоторые реи бывают опущены. Значит, их надо поднять. Для этого служат ФАЛЫ.



Фал – снасть для подъема парусов, частей рангоута, а также флагов, сигналов и разных корабельных предметов. Сперва фал идет вверх, затем в нужном месте продергивается через блок и тянется вниз.

И, конечно, у всякого фала тоже свое наименование: "стаксель-фал" (для паруса стакселя), "кливер-фал" (для паруса кливера) и так далее. Множество названий.

Такелаж называется бегучим потому, что в отличие от натянутого и неподвижного стоячего такелажа, бегучий то и дело в движении. Скользит в блоках. Блоков в бегучем такелаже множество, они облегчают усилия матросов, помогают проводить снасти в нужном направлении.

А снастей этих ох, какое количество!

ГИТОВЫ – для подтягивания углов паруса к своему рею, когда этот парус убирают. ГОРДЕНИ – для подтягивания нижней шкаторины прямого паруса. ДИРИК-ФАЛ – для подъема нока гафеля. ГАФЕЛЬ-ГАРДЕЛЬ – для подъема его пятки по мачте. Сотни названий, сотни концов. Если все снасти бегучего такелажа одного судна вытянуть по земле в линию, шагать вдоль нее будешь несколько часов. Например, на барке "Крузенштерн" длина бегучего такелажа — около двадцати километров.

Итак, основные снасти бегучего такелажа, это:

- ШКОТЫ – для управления парусами или притягивания нижних углов паруса к рангоуту.
- БРАСЫ – для поворота реев.
- ФАЛЫ – для подъема парусов, деталей подвижного рангоута, флагов, сигналов и различных предметов.

И есть еще одна снасть, которую надо знать. Она служит для выравнивания реев и гиков, для поддержки их ноков в правильном положении: чтобы реи не перекашивались, а гик не падал концом на палубу, когда убран парус. Такая снасть называется ТОПЕНАНТ.

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 кончена, ходовой конец крепят на специальном приспособлении. На небольших судах это УТКА.

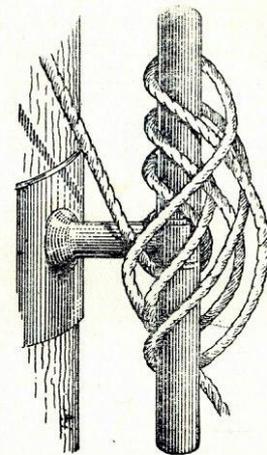
На внутренней стороне фальшборта, над палубой, тянутся вдоль всего судна крепкие брусья с отверстиями — КОФЕЛЬ-ПЛАНКИ. В каждое

отверстие вставляется кофель-нагель. Вы не забыли, что "нагель" – это "штырь", "гвоздь"?

Вот на эти-то кофель-нагели, вставленные в гнезда кофель-планок и наматываются ходовые концы бегучего такелажа. Говоря по-корабельному, ЗАДАЮТСЯ "ВОСЬМЁРКОЙ".

Запомните: конец, после того, как "восьмерка" 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 еще одно важное правило: во время работы никогда не наматывайте снасти на руку. Это соблазнительно — намотанный на ладонь конец тянуть легче. Но сколько любителей такой "легкой жизни" стали инвалидами — с раздавленными суставами или совсем без пальцев. Крепкий ветер как рванет парусину — может и руки оборвать.



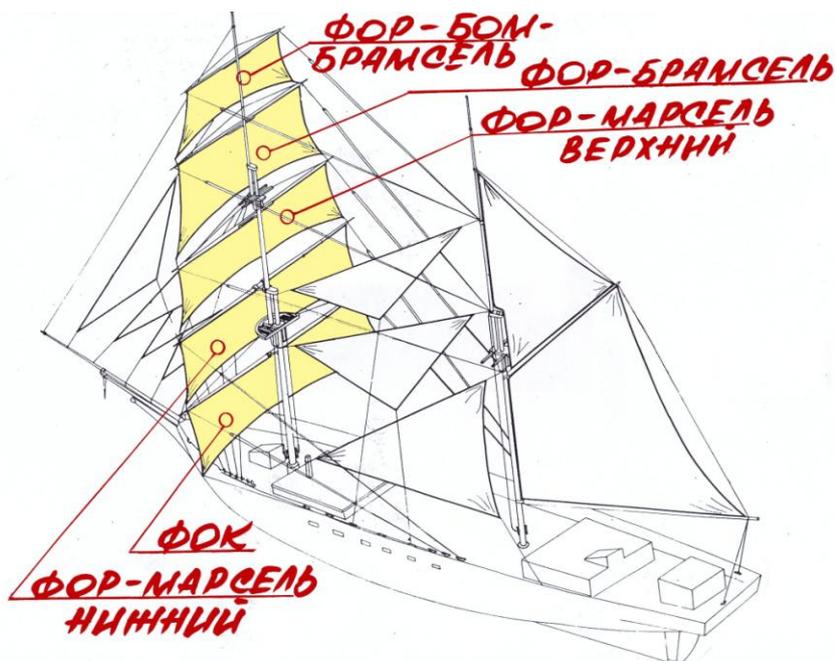
И, наконец, переходим к четвертой части нашей бригаантины, – парусам.

Паруса делятся на два главных вида: ПРЯМЫЕ и КОСЫЕ.

Прямые – те, которые ставятся на реях, прямо перед мачтами. У прямых парусов форма прямоугольников или трапеций. Нижний край иногда имеет полукруглую выемку, а нижние углы оттянуты в стороны.

Это одна из форм прямых парусов. Видите, они симметричны. То есть левая половина у них такая же, как и правая. Если их согнуть пополам, один край точно ляжет на другой.

Совсем иное дело с косыми парусами. Их как ни складывай, одна половина с другой не совпадает. И крепятся они к рангоуту или снастями не серединой, а передним краем – так, что при безветрии висят не поперек, а вдоль судна. Они похожи на треугольные или четырехугольные косые крылья.



С прямыми парусами все просто. Они не делятся ни на какие разновидности — прямые, вот и все.

А разновидностей косых парусов множество. Я расскажу про основные, имеющиеся на нашей бригантине.

Грот-мачта «Юнги» несёт гафельное парусное вооружение.

Здесь все дело в гафеле. Парус трисель - четырехугольный. Верхний край его шнуруется или крепится другим образом к гафелю, а нижний — к гику.

Видимо на рисунке нашей бригантин ты заметил еще треугольные паруса над бушпритом и между мачтами!

Когда определяют тип парусного вооружения, рассматривают паруса, которые стоят на мачтах. А те, что поднимаются на штагах и леерах, — стаксели и кливера. Такие паруса ставятся впереди основных, мачтовых, и есть обычно в любом виде парусного вооружения. О них мы поговорим позже.

Сейчас несколько слов о парусных тканях: дакроне, лавсане, дурадоне и так далее. Материя эта очень прочная, красивая, блестящая. А самое главное — она не гниет.

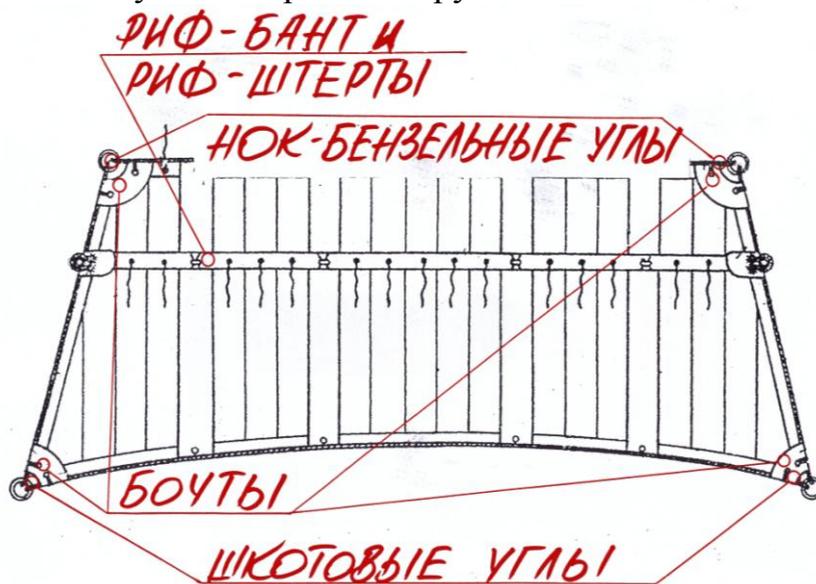
Но синтетика появилась не так уж давно. А паруса существуют тысячи лет. И шили их (а иногда шьют и сейчас) из растительных тканей. Обычно использовали для этого хлопковую материю. Парусная ткань должна обладать одним не переменным свойством: не растягиваться слишком сильно, а если уж растянется под напором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

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

Теперь — о краях паруса. Если их как следует не укрепить, первым же ветром парус будет изодран в клочья.

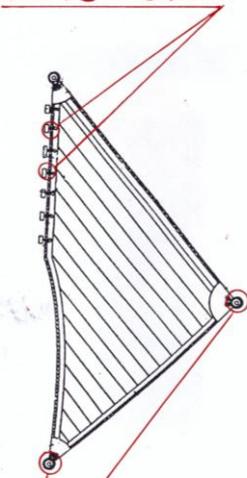
Пора сказать, что край паруса называется ШКАТОРИНА. На косом парусе их три: ПЕРЕДНЯЯ, ЗАДНЯЯ и НИЖНЯЯ ШКАТОРИНЫ.

На прямом парусе — ВЕРХНЯЯ ШКАТОРИНА, БОКОВЫЕ и НИЖНЯЯ. Это же касается и гафельного грота-триселя нашего корабля.



Все шкаторины обшиваются специальным мягким тросом. Работа по обшиванию называется ЛИКОВКА. А трос на шкаторине – ЛИКТРОС.

РАКСЫ



КРЕНГЕЛЬСЫ

Но для прочности паруса недостаточно и этого.

Особая забота мастеров – парусные углы. Самое время познакомиться с их названием.

Рассмотрим грота-топсель нашей бригантины.

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 угол – ФАЛОВЫЙ. К нему привязывается фал. Фалом поднимают парус.

Если же парус гафельный, как наш грота-трисель, то у него есть верхний задний угол. Нок-

бензельный. Почему "нок", это понятно:

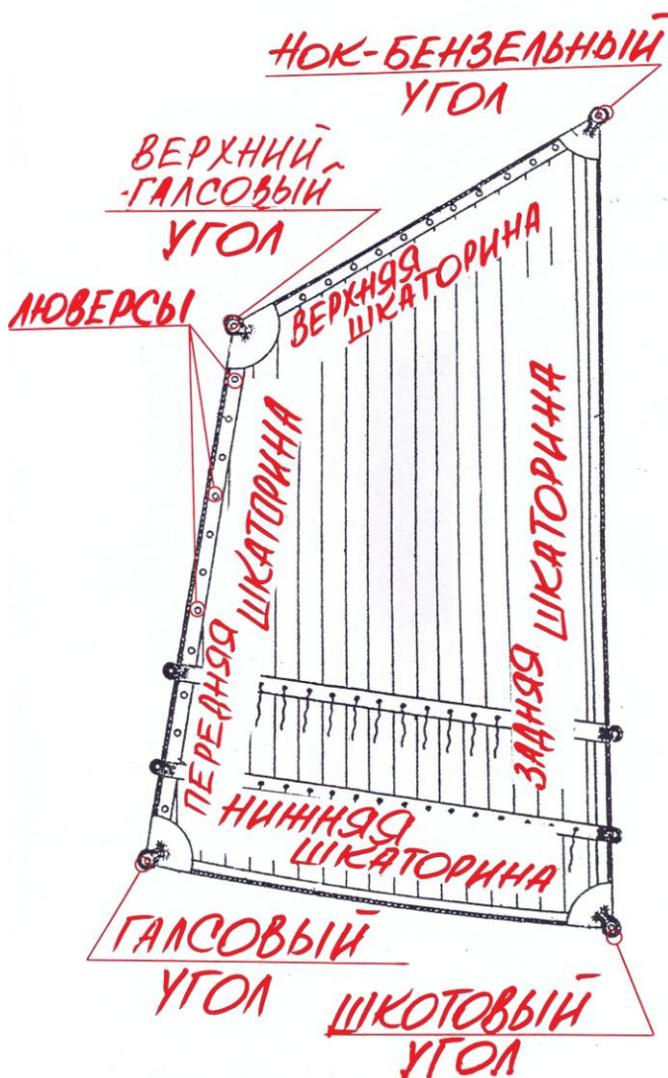
угол крепится к ноку гафеля. А крепится он бензелем, так называется специальная обмотка тросом.

Но вернемся к углам паруса. Их надо укрепить, иначе быстро истреплются и порвутся.

Для укрепления углов применяются специальные накладки – БОУТЫ. Их делают из той же парусины – складывают материю в несколько слоев, простегивают и пришивают к углам паруса.

Боуты бывают разных форм: квадратные, треугольные, полукруглые, в виде лепестков.

В боутах для ввязывания снастей делаются ЛЮВЕРСЫ. Люверсами называются пробитые в парусине и укрепленные по краям круглые небольшие отверстия. Края их укрепляются по-разному. Иногда просто обшиваются суровыми нитками. Или под эти нитки кладется металлическое колечко — по



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

Бывает, что на углах паруса делают КРЕНГЕЛЬСЫ. Это небольшие петли из троса. (Слово легко запомнить, если сравнить его со словом "крендель"; кренгельс – это такой веревочный "кренделек"). Чтобы кренгельсы не вытягивались, в них обычно вставляют металлические колечки из желобкового железа (иногда у них удлиненная, треугольная или каплеобразная форма). Это – КОУШИ.

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 продергиваются длинные тесемки. Плоские, плетеные РИФ-СЕЗНИ или круглые, крученые РИФ-ШТЕРТЫ. Они свисают с обеих сторон парусины. А чтобы не выскакивали из риф-люверсов, с каждой стороны делаются на них специальные узелки.

Теперь о том, как привязываются к реям верхние шкаторины. Сегодня рей – это же могучее дерево или труба. Руками не обхватишь! Сверху по рею идет специальный металлический прут – ЛЕЕР, к нему и подвязывается парус. Вокруг него и вяжут риф-штерты. А когда паруса убирают, их скатывают аккуратными валиками и укладывают на рей и крепят сезнями.

Слово "сель" – это видоизмененное голландское "зейл", то есть "парус". Поэтому окончание "сель" у большинства парусных имен. МАРСЕЛЬ – парус у марса, на марса-рее. На фок-мачте нашего корабля их два, – ФОР-МАРСЕЛЬ ВЕРХНИЙ и ФОР-МАРСЕЛЬ НИЖНИЙ.

Пошли дальше вверх. На брам-рее – ФОР-БРАМСЕЛЬ. На бом-брам-рее – ФОР-БОМ-БРАМСЕЛЬ.

Ну и нижний парус нашей фок-мачты называется ФОК.

А теперь о других косых парусах на бригантине. Когда мы изучали стоячий такелаж, то говорили о штагах. Напомню, что это натянутый трос, который идет от мачты вперед и вниз, от мачты, от стеньги. От каждой

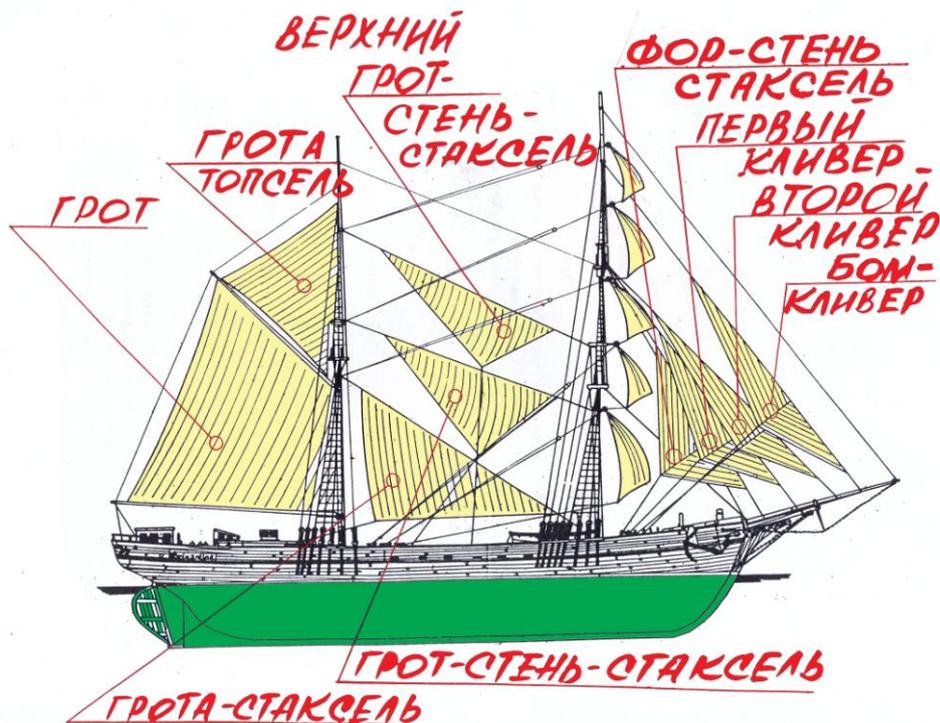


составной части мачты может тянуться штаг. Например, у нас от фор-брам-стенги – ФОР-БРАМ-СТЕНЬ-ШТАГ.

Вот на этом штаге и поднимается треугольный парус – КЛИВЕР.

"Стак" – видоизмененное слово "штаг". Значит, "стаксель" – "штаговый парус", "парус на штаге".

Поднимают стакселя, разумеется, стаксель-фалами. К передней шкаторине стакселя пришиты специальные крючки или карабины с защелками. Они скользят по штагу, когда матросы тянут фал. Называются они РАКСЫ.



Самый

близкий к мачте треугольник — тот, что стоит на штаге, идущем к форштевню – еще стаксель. Если он на фока-штаге, то ФОР-СТАКСЕЛЬ. Если на фор-стенг-штаге – то ФОР-СТЕНЬ-СТАКСЕЛЬ. У нас на «Юнге» – это полное название первого треугольного паруса фок-мачты. Вместе они не ставятся – или тот, или другой.

А вот дальше, над бушпритом, стоят уже КЛИВЕРА. Сначала просто КЛИВЕР. Затем – ВТОРОЙ КЛИВЕР, впереди него — БОМ-КЛИВЕР.

Раньше кливера крепились на специальных леерах и поднимались вместе с ними, но теперь они, как и стакселя, скользят раксами по штагам и леерам.

На нашей бригантине грот-мачта двухсоставная: колонна и стенга. Нижний парус – гафельный. На судне такой парус называется ТРИСЕЛЬ.

А над триселем ставится еще треугольный парус. Верхним углом он притягивается к топу стенги. Ну, разве можно такой парус назвать иначе как т о п с е л ь? На грот-мачте он называется ГРОТА-ТОПСЕЛЬ.

В заключении хочу кратко рассказать о судовых устройствах. Важнейшими из них на бригантине "Юнга" являются:

- рулевое устройство,
- швартовое устройство,
- якорное устройство.

РУЛЕВОЕ УСТРОЙСТВО состоит из трех главных частей.

Первая часть – 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 бригантине, как и в старину, системой управления остается колесо с рукоятями. А уж на парусниках такое колесо обязательно. А иногда бывает два колеса на одном валу – чтобы за шпаги могли держаться сразу несколько матросов. Одному рулевому в штормовую погоду управлять кораблем трудно.

Над палубой юта на специальных подставках установлено колесо с точеными спицами, с рукоятками-шпагами и медными кольцами. Колесо продолжает деревянный вал. Его несколькими витками охватывает толстый трос. Обои концами трос уходит вниз, через отверстия в палубе.

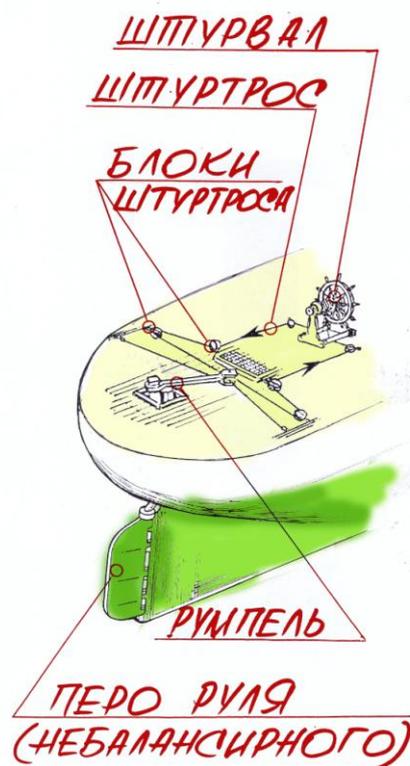
Рулевое колесо называется ШТУРВАЛ. Это название получилось из двух голландских слов: "штуур" – "руль" и "виль" – "колесо". А трос на валу между штурвалами называется ШТУРТРОС. Это уже передающая система. На современных судах вместо штуртроса – сильные машины и механизмы, но задача у них та же – они передают 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.

А лопасть, которая поворачивается в воде и меняет путь корабля, именуется ПЕРО РУЛЯ.

Итак, повторяю: рулевое устройство состоит из системы управления, передающей системы и 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.

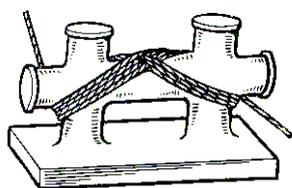


А бывает руль полубалансирный. Это когда передняя половинка пера по длине короче задней. Делается это, если надо освободить место для винта, на судне с двигателем.

А на парусниках (и на нашей бригантине) чаще всего ставят обыкновенный НЕБАЛАНСИРНЫЙ руль, у которого перо лишь с одной стороны баллера.

Без *ШВАРТОВОГО УСТРОЙСТВА* вам 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.

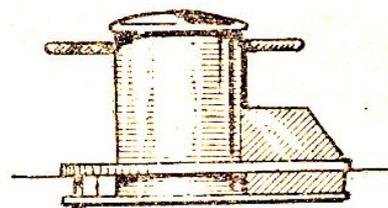


Одинарная называется БИТЕНГ, двойная, – КНЕХТ.

Перекаладина кнехта помогает удерживать намотанный трос.

На кнехт швартов

накладывают обычно "восьмерками". А перекаладина называется КНЕХТОВАЯ КРАСПИЦА. Впрочем, бывают кнехты и без краспиц.



А это приспособление называется КИПОВАЯ ПЛАНКА. Киповые планки тоже относятся к швартовому устройству. Служат для того, чтобы придавать тросам нужное направление. А то, если швартовы будут скользить, где им вздумается, мотаться по палубе, они могут наделать всяких бед.

Это довольно простая киповая планка. Бывают посложнее, с роликами, чтобы тросы не терлись о металл. Ролики называются РОУЛЬСЫ.

Ну, а теперь подведем итог. В швартовое устройство входят:

- битенги и кнехты,
- киповые планки,
- клюзы
- и сами швартовы.



Теперь поговорим о якорях. ЯКОРЬ – очень давнее изобретение человечества. Как появились лодки и корабли, так появилась и 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 роковыми 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.

А в наши дни якорь стал эмблемой флота во всех странах мира: он на пуговицах, на пряжках, на 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 надежности и безопасности корабля. Именно якорь во время бури держит корабль на безопасном расстоянии от коварных скал. Именно он не дает 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.

Каким должен быть "канатик", чтобы удерживать океанский парусник или пароход?

Был известен в свое время громадный пароход "Грейт Истерн", его построили в Англии в 1859 году. У него было шесть мачт для парусов и паровые машины, которые вращали винт и гребные колеса, расположенные по бортам. Каждое колесо размером было значительно больше цирковой арены. На этом пароходе плавал в Америку Жюль Верн и затем написал роман "Плавающий город". Так вот, якорные канаты парохода "Грейт Истерн" были толщиной около

метра!

Представляете, сколько с этими канатами было возни и сколько места они занимали на судне!

Потом канаты на судах стали заменять цепями, но моряки по привычке якорную цепь долго еще называли канатом. Случается, что и сейчас называют.

Цепи, конечно, удобнее: прочнее, занимают меньше места. Хотя при этом они тяжелее. Вот, посмотрите на "колечко" от такой "цепочки".

Звено якорной цепи на нашей бригантине 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 двадцать три, двадцать пять или двадцать семь метров (нечетное число). Соединяются смычки особыми звеньями,



которые размыкаются, а потом стягиваются резьбовыми соединениями. Их делают особенно прочными. На звенья наносят специальные пометки — марки, которыми отмечают число смычек в цепи.

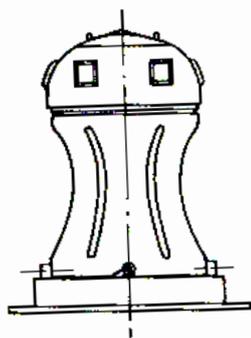
А теперь о том, как якорь на цепи или канате поднимают со дна морского. Руками такую "игрушечку" не вытащишь. Для этого есть специальные ворота.

Это еще одна часть якорного устройства. В наше время на больших судах эти ворота вращаются с помощью машин. Но кое-где, особенно на парусниках и на нашем судне, их до сих пор вертят матросы.

Какие бы ни были эти подъемные устройства — с двигателями или с ручным приводом — они все равно делятся на два вида. Если вал для каната или цепи стоит на палубе вертикально — это ШПИЛЬ. Если вал укреплен горизонтально — это БРАШПИЛЬ.

А теперь посмотрите в натуре.

Круглая ребристая тумба с утолщением внизу и в головной части, это шпиль. В "голове" шпиля есть квадратные гнезда 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 специальные носовые отсеки (они — тоже часть якорного устройства). Канат для этого обносят вокруг барабана шпиля или брашпиля. Чтобы он не скользил, на барабане есть специальные ребра — ВЕЛЬПСЫ. А для цепи делаются зубцы.

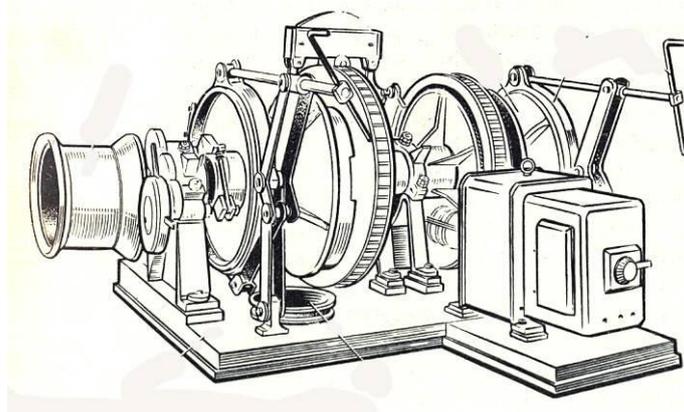
Когда подъемное устройство работает, канат или цепь тянет якорь из воды, проходит вокруг барабана и укладывается в отсек под палубой. Называется этот отсек КАНАТНЫЙ ЯЩИК. Даже если он служит для цепи, его часто по привычке называют не "цепным", а "канатным".

Отверстие сверху канатного ящика называется КЛЮЗ. Оно проделано рядом с брашпилем. Именно через него канат с барабана брашпиля попадает сюда. И укладывается между переборок складками.

В носовой части корпуса, в обшивке тоже есть клюз. Через него канат тянется к брашпилю — по специальной трубе через еще один клюз в палубе.

Клюзы — это не просто отверстия. Края их крепко окованы, иначе цепь или канат мигом перепилит обшивку и палубу.

Таким образом, что у нас получается? Якорное устройство



состоит из:

- якоря,
- якорного каната или цепи,
- шпиля или брашпиля,
- клюзов,
- канатных (цепных) ящичков.

Моряки во все века старались придумать самый надежный и удобный якорь, чтобы весом он был поменьше, а цеплялся за грунт крепче. 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. А я расскажу основное.

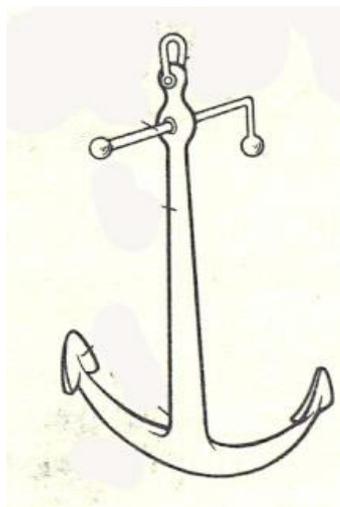
По своему устройству нынешние якоря можно разделить на три главных вида:

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 надежным до сих пор остается 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.

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 туловища, которое именуется веретено. А выше проушины со штоком – кольцо или скоба для якорного каната – РЫМ.

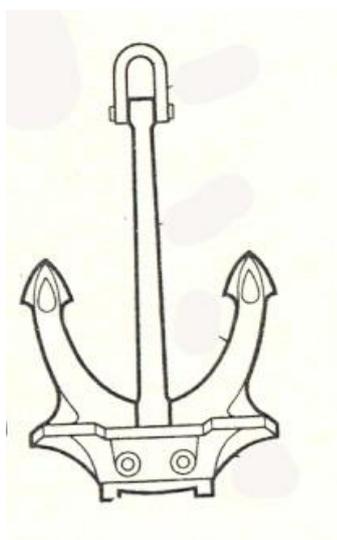
От нижней части веретена отходит два РОГА с треугольными лапами. Место, где рога соединяются с веретеном – самое прочное, оно называется ТРЕНД.

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, а рога с лапами... Одна лапа смотрит вверх, а другая обязательно врезается в дно.

Очень остроумное приспособление.

Плохо только, что у этого якоря шток всегда мешает при подъеме. 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 веса полтонны, а то и 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. Он-то чаще всего и применяется на современных судах. При подъеме 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 похуже, чем адмиралтейский.



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, читатель, у тебя есть представление об основных судовых устройствах.

Глава III. ПАРУСНЫЕ ШКОЛЫ МИРА

Краткий экскурс по парусным судам не может дать представления о всём разнообразии учебного парусного флота современности.

Однако можно уверенно утверждать — мировая школа подготовки моряков сделала свой выбор парты. И парта эта — под парусами.

Строят новые учебные парусники в Японии и Польше, Англии и Голландии, Финляндии и Канаде, Испании и Германии.

Ежегодно проходят европейские и всемирные парусные регаты, в которых участвуют десятки тысяч молодых людей. Такие встречи, спортивные соревнования и культурные обмены помогают молодым людям лучше узнать друг друга и увидеть мир.

Учебный парусный флот сегодня — испытанное средство укрепления мира и дружбы на планете. Ибо морякам, пожалуй, как никому другому очевидно, что моря и океаны не разделяют, а объединяют страны и народы.

Теперь – несколько строк о белокрылых пенителях морей – зарубежных учебных парусниках.

АРГЕНТИНСКИЙ КОРАБЛЬ «ЛИБЕРТАД»

Одно из крупнейших среди ныне существующих судов с полным корабельным вооружением.

Заложенный на верфи в Рио Сант-Яго в 1956 году, корабль «Либертад» был спущен на воду в 1960 году. С 1963 года он ходит под флагом аргентинского ВМФ. Корабль строился на замену старого учебного парусного судна «Президент Сармьенто», и в его конструкции был учтен опыт предвоенных плаваний таких судов различных стран.

С первых своих плаваний «Либертад» завоевал славу хорошего ходока. В первом же учебном рейсе он пересек северную Атлантику с запада на восток за 6 суток и 21 час, показав среднюю долговременную скорость 15 узлов.

«Либертад» принимает на борт 120 курсантов. На нем проходят стажировку курсанты последнего курса Военно-морской академии, их плавание длится до 10 месяцев.

«Либертад» совершил с курсантами на борту несколько кругосветных плаваний. Во время четвертого учебного рейса была зарегистрирована наивысшая скорость «Либертада» под парусами – 19 узлов.

За полвека своей корабельной жизни «Либертад» прошёл более 800 тысяч миль, побывав в портах 60 стран. Однако на международных гонках он ни разу не выходил победителем.



В 1979 и 1996 годах во время очередных учебных плаваний «Либертад» посещал нашу страну.

Фрегат «Либертад» – первый и пока единственный крупный учебный парусник, построенный на южноамериканском континенте.

ДАТСКИЙ «ДАНМАРК»

Сегодня под флагом Дании плавает относительно небольшое, но изящное судно с полным корабельным вооружением, которое было построено в Накскове (Дания) в 1932 году специально для подготовки кадров датского торгового флота.



Уже в следующем году после спуска на воду «Данмарк» вышел в свое первое учебное плавание со 120 курсантами на борту. В начале второй мировой войны корабль находился в США. Узнав об оккупации Дании фашистской Германией в 1940 году, экипаж принял решение остаться в Америке, где использовался в качестве учебного судна в составе флота береговой охраны. На нем прошло практику более пяти тысяч будущих офицеров ВМС США.

В 1945 году корабль вернулся в Данию, где продолжал использоваться в качестве учебного судна. В 1959 году «Данмарк» прошел капитальный ремонт, во время которого было заменено и устаревшее навигационное оборудование, и оборудование учебных классов.

В настоящее время на корабле может проходить практику до 80

курсантов.

Начиная с 1960 года, «Данмарк» участвует почти во всех соревнованиях по программе «Операция Парус» и продолжает служить делу подготовки морских специалистов для своей страны.

Корабль совершает регулярные рейсы из Копенгагена на Канарские острова и в Средиземное море, а также участвует в международных парусных регатах.

АМЕРИКАНСКИЙ «ИГЛ»

В составе флота береговой охраны США несет службу барк «Игл».

Барк был построен в 1936 году в Гамбурге на верфи «Блом и Фосс» специально для учебных целей. До начала второй мировой войны на нем проходили практику будущие офицеры военно-морского флота Германии. Во время войны парусник использовали для перевозки живой силы и техники. После окончания войны барк, по решению Потсдамской конференции, был передан США и он совершил переход из Германии к берегам Америки. Там он был капитально отремонтирован и под новым именем «Игл» стал использоваться в качестве учебного судна Академии береговой охраны.

Ежегодно барк совершает два учебных рейса по Атлантике и морям Карибского бассейна, а также рейсы в Европу.

В США барк пользуется большой популярностью. Во время частых заходов в порты Атлантического побережья США к месту его стоянки всегда стекается большое число местных жителей, желающих полюбоваться этим прекрасным судном. В США вышло в свет несколько книг, посвященных истории судна.



ИСПАНСКАЯ ШХУНА «ХУАН СЕБАСТЬЯН ДЕ ЭЛЬКАНО»

Многие считают, что первым мореплавателем вокруг света был Фернан Магеллан. Однако это не совсем так. Хочу напомнить, что Магеллан в 1521 году погиб в стычке с туземцами на острове Себу. Единственный уцелевший корабль экспедиции – каравелла «Виктория» вошла в 7 сентября 1522 года в родной порт в Испании под командованием Хуана де Элькано. Именно ему король Карл V пожаловал герб, на котором был изображён земной шар и девиз «Первый обошёл вокруг меня».

Именно это имя носит крупнейшая в учебном парусном флоте мира четырехмачтовая марсельная шхуна, принадлежащая военно-морской академии Испании в Марине. Шхуна была спущена на воду в Кадисе в 1927 году и вступила в строй в 1928 году. На передней мачте она несет четыре прямых паруса и три косых. На остальных трех мачтах - только косые паруса. В носовой части шхуна несет стаксель, три кливера и бом-кливер. Скорость судна под парусами достигает 14 узлов.



Судно неоднократно модернизировалось в результате чего современные материалы пришли на замену традиционным. Были увеличены бункера для топлива и пресной воды, установлено более современное навигационное оборудование, опреснительная установка и кондиционеры в кают-компани и офицерских каютах.

При штатной команде свыше 200 человек шхуна может принимать на борт 80 курсантов. «Хуан Себастьян де Элькано» проводит в море с курсантами на борту значительно больше времени, чем любое другое учебное судно, каждое плавание длится от 6 до 8 месяцев. На счету «Хуана» несколько кругосветных плаваний и более миллиона пройденных миль.

В 2008 году было торжественно отмечено 80-летие «Хуана Себастьяна де Элькано».

«АМЕРИГО ВЕСПУЧЧИ» ИЗ ИТАЛИИ

В 1931 году в составе ВМФ Италии появилось новое учебное парусное судно «Америго Веспуччи», которое было спущено на воду в Каstellамаре ди Стабия (близ Неаполя). Это судно имеет полное корабельное вооружение.

Итальянский учебный корабль невозможно спутать с каким-либо другим парусником. Если современные учебные парусные суда обычно напоминают классические винджаммеры, то «Америго Веспуччи» скорее похож на старинный линкор.

«Америго Веспуччи» носит имя знаменитого флорентийского мореплавателя, составившие первые карты Нового Света.

Парусник приписан к военно-морской академии в Ливорно и официально числится в итальянских ВМС.

Несмотря на невысокие ходовые и маневренные качества, «Америго Веспуччи» из-за своей яркой индивидуальности считается одним из самых известных парусных судов мира.

Высокий надводный борт с двумя белыми полосами придаёт кораблю сходство с трехпалубными линейными кораблями прошлого века, что было сделано не только из эстетических



соображений, но и по той причине, что на линейных кораблях прошлого могла размещаться многочисленная команда. Изначально корабль «Америго Веспуччи» имел экипаж около 500 человек, из которых 260 составляли курсанты.

С целью создания на корабле атмосферы «чистых» парусников прошлого, на нем почти полностью отсутствует механизация тяжелых работ, работы с якорями, парусами и такелажем во время рейсов выполняются курсантами вручную.

Для своих размеров «Америго Веспуччи» несет относительно небольшую парусность: общая площадь его 23 парусов 3100 квадратных метров, что, естественно, не выдвигает его в разряд хороших ходяков – максимальная скорость под парусами в свежий ветер не превышает 13 узлов. Слабые ходовые и лавировочные способности не дают возможности кораблю успешно выступать в международных соревнованиях учебных парусных судов.

Корабль неоднократно модернизировался и проходил капитальные ремонты.

В настоящее время корабль принимает на борт 150 курсантов и совершает с ними ежегодные учебные плавания в Атлантике продолжительностью от 3 до 5 месяцев. За свою долгую службу он совершил около сотни учебных рейсов и побывал во многих портах Европы, Африки и Америки.

НЕМЕЦКИЙ ТРЁХМАЧТОВЫЙ БАРК «ГОРХ ФОК II»

Учебное судно высшего военно-морского училища в Киле барк «Горх Фок» был построен в 1958 году на верфи «Блом и Фосс» с учетом опыта эксплуатации однотипных барков 30-х годов («Сагреш», «Мирча», «Игл», «Товарищ»). Он является лучшим ходяком из перечисленных барков и обладателем переходящего серебряного приза, разыгрываемого между этими судами. Барк назван в честь немецкого писателя-мариниста и поэта Йогана Кинау, писавшего под псевдонимом Горх Фок и погибшего в Ютландской битве в 1916 году на борту крейсера «Висбаден». Судно двухпалубное, с развитой носовой и кормовой надстройками. Среднюю часть под нижней палубой занимают два кубрика на 106 мест каждый. Всего «Горх Фок» принимает на борт 269 человек, в том числе 200 курсантов военно-морских сил Германии. Барк – легкое на ходу судно, обладающее способностью ходить значительно круче к ветру, чем другие, однотипные с ним суда.



С 1960 года регулярно участвуя в соревнованиях по программе «Операция Парус», парусник неоднократно был победителем. Обычно «Горх Фок» совершает в год три учебных плавания по Балтийскому, Северному и Средиземному морям, часто выходит в Атлантический океан. За кормой барка осталось около 600 тысяч миль. На его борту прошли практику уже свыше десяти тысяч кадетов.

Сегодня «Горх Фок II» – самый известный немецкий парусник. В его активе – кругосветное плавание и многочисленные победы в международных регатах.



НЕМЕЦКАЯ БРИГАНТИНА «ГРАЙФ»

Эта бригантина была спущена на воду в 1950 году в Варнемюнде и названа именем первого президента Германской демократической республики

Вильгельма Пика. Судно строилось к третьему международному фестивалю молодежи и студентов, который проходил в 1951 году в Берлине. Постройка его была осуществлена на средства, внесенные членами Союза социалистической немецкой молодежи и жителями прибрежных районов ГДР.

Небольшой учебный парусник водоизмещением 290 тонн принимает на борт 35 молодых кадетов при постоянном экипаже в 10 человек. На своих мачтах судно может нести 13 парусов общей площадью до 570 квадратных метров. Отличает судно редко встречающийся треугольный парус, – мунсель, расположенный на фок-мачте, выше бом-брамселя.

В девяностые годы XX века, после объединения Германии, бригантину подверглась ремонту и модернизации с целью улучшения условий подготовки будущих моряков, а также получила своё нынешнее имя.

ПОЛЬСКАЯ ШХУНА «ЗАВИША ЧАРНЫ»

Флагманское судно Союза польских харцеров – трехмачтовая шхуна



«Завиша Чарны». Шхуна эта была пере-строена из траулера в 1959-1961 годах и названа в честь легендарного польского рыцаря, героя Грюнвальдской битвы. В довоенное время под этим же названием плавала с харцерами на борту другая шхуна, которой командовал известный польский яхтсмен и горячий сторонник «оморячивания» молодежи М. Заруский.

Шхуна является сравнительно небольшим учебно-прогулочным судном водоизмещением 197 тонн, но она хорошо выдерживает штормовую волну и совершает дальние плавания с выходом на океанские просторы. Постоянная ее команда насчитывает всего шесть человек, а остальные 40 человек - это молодежь, на собственном опыте познающая тяжелый

труд моряка.

На борту «Завиша Чарны» имеется почтовое отделение со своим календарным штемпелем, на котором изображена шхуна.

ПОРТУГАЛЬСКИЙ «САГРЕШ»

Учебное судно португальского ВМФ называется в честь города, где Генрих Мореплаватель основал первую в мире мореходную школу – «Сагреш».

Этот парусник португальского ВМФ является трехмачтовым барком, построенным в 1937 году на верфи «Блом и Фосс». После второй мировой войны бывшее учебное судно Кригсмарине было передано США. В 1948 году его купила Бразилия и под именем «Гуанабарра» стала использовать в качестве учебного судна. В 1962 году барк был куплен Португалией на замену старого «Сагреша».

В ежегодных учебных рейсах на борту «Сагреша» проходят практику 180 курсантов Военно-Морского училища Португалии во время плавания его как в Средиземноморье, так и в Атлантическом и Тихом океанах. Барк неоднократно участвовал в соревнованиях «Операция Парус», но заметных успехов не добивался.

Корабль выделяется характерными крестами в стиле старых португальских мореплавателей. Они нанесены на все прямые паруса.



УЧЕБНЫЕ ПАРУСНИКИ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ

Парусные корабли неизменно привлекают к себе внимание общественности. Нередко им приходится играть роль «визитной карточки» своей страны на различных международных встречах, регатах, спортивных состязаниях и олимпиадах.

Парусник – идеальное средство для демонстрации флага, если воспользоваться сегодняшней морской



терминологией. Особенно хорошо это понимают руководители стран так называемого «третьего мира». Иметь крупный парусник для них – это вопрос национального престижа. И поэтому, сегодня белокрылые корабли из Южной Америки – постоянные участники международных и европейских сборов учебных парусных судов.

Четыре похожих друг на друга трехмачтовых барка – колумбийская «Глория», эквадорский «Гуайяс», венесуэльский «Симон Боливар» и мексиканский «Куатемок», - строились в Испании, на верфи в городе Бильбао, по заказу государств Южной Америки.

Надо заметить, что все эти корабли принадлежат национальным военным флотам. Сами парусники выглядят традиционно молодцевато, а их экипажи отличает бравый внешний вид.

«МИРЧА» ИЗ РУМЫНИИ



В 1938 году на верфи «Блом и Фосс» по заказу Румынии был построен трехмачтовый барк для замены старого учебного судна. Он получил имя «Мирча» в честь победителя турок в сражении под Добруджей в XIV веке.

После капитуляции фашистов в Румынии в 1944 году барк одно время плавал под советским флагом и носил имя «Риони», но вскоре был возвращен правительству дружественной Румынии.

В 1966 году «Мирча» прошел на верфи в Гамбурге

модернизацию, в ходе которой на нем было установлено современное навигационное оборудование, полностью заменены такелаж и паруса, установлен новый двигатель. При постоянной команде до 90 человек на барке проходят практику одновременно 140 курсантов.

ЧИЛИЙСКАЯ ЧЕТЫРЕХМАЧТОВАЯ БАРКЕНТИНА «ЭСМЕРАЛЬДА»

На смену старому учебному судну «Генерал Бакуэдано» правительство Чили в 1951 году решило приобрести у Испании заложенное в 1942 году на верфи в Кадисе парусное судно «Дон Хуан Австрийский». Это судно Испания начала строить для замены своего учебного судна «Хуан Себастьян де Элькано». Проект нового парусника базировался на чертежах уже прошедшего проверку временем и штормами «Хуана». Но по экономическим причинам Испания была вынуждена прекратить строительство этого парусника. По договору с Чили строительство возобновилось, и судно было спущено на воду в 1952 г.



По парусному вооружению судно относится к баркентинам, так как, в отличие от «Хуана Себастьяна де Элькано», на его фок-мачте были только прямые паруса. Общая площадь парусности баркентины около трёх тысяч квадратных метров. Судно было рассчитано на 80 курсантов при постоянном экипаже около 200 человек.

В 1954 году, когда баркентина была передана чилийскому ВМФ, ее назвали «Эсмеральдой». Учебный парусник стал шестым судном в чилийском военном флоте с этим названием. С 1955 года он стал совершать длительные учебные плавания, покидая порт приписки на срок до 7 месяцев.

Она совершила несколько кругосветных плаваний, побывала в более чем 300 портах мира, неоднократно участвовала в парусных регатах и однажды завоевывала главный приз – серебряную модель клипера «Катти Сарк».

ШВЕДСКИЕ «ГЛАДАН» И «ФАЛЬКЕН»

На однотипных
двухмачтовых
марсельных шхунах



«Гладан» и «Фалькен», построенных в 1947 и 1948 годах, проходят практику кадеты и мичманы военно-морских учебных заведений Швеции. Шхуна «Гладан» названа именем шведского линкора, а шхуна «Фалькен» стала седьмым судном военного флота Швеции, носящим это имя.

Эти шхуны плавают, как правило, вместе. Основной их район - Балтийское и Северное моря, но выходят они и на просторы Атлантики, пересекали ее уже несколько раз. С 1956 года шхуны регулярно участвуют в международных соревнованиях парусников. Шхуна «Гладан» неоднократно выигрывала гонки в своем классе.

На борту шхун проходят практику не только военнослужащие, но и учащиеся высших учебных заведений. Они знакомятся с морем, изучают основы морского дела и некоторые из них затем поступают в офицерские школы страны. На шхунах постоянный экипаж насчитывает 15 человек, кроме того могут принять участие в плавании 38 курсантов.



Глава IV. ТИПЫ ПАРУСНЫХ СУДОВ

Парусники всегда поражали людей своей красотой и особой грацией. Однако сегодня теплоходы практически полностью вытеснили парусные суда с арены мирового океана. Лишь учебные парусные суда, как будто сошедшие со страниц романов о пиратах и первооткрывателях, являются отголосками «золотого века паруса».

Для начала заглянем в историю, чтобы проследить развитие паруса. Неизвестно, кто и когда изобрёл парус, но когда это произошло, плот перестал быть игрушкой течений. Так началось господство парусов, продолжавшееся вплоть до начала 20-го века. Это вполне объяснимо, парус и вёсла долгие века были единственным способом передвижения в море. Но

вёсла требуют большого количества гребцов, да и далёко на них не уйдёшь. А ветер, способный двигать судно иногда с фантастической скоростью, позволял совершать длительные плавания. Подлинным «золотым веком» истории парусного флота стал конец XVIII-го – XIX-ый век, когда в море выходили великолепные военные корабли и торговые суда, закрывавшие своими парусами небо. В это же время сложились и основные типы парусников по типу оснащения парусами.

После изобретения паровой машины в военных флотах стопушечные парусные линкоры постепенно сдавали свои позиции пока ещё медленным и неуклюжим парходам, главным преимуществом которых стала способность идти, невзирая на силу и направление ветра.



Однако в торговом флоте, с недоверием смотревшем на прожорливые и неуклюжие парходы, продолжали использовать парусники, как наиболее дешёвое средство доставки грузов. Да что говорить, если долгое время парходы строили с парусным вооружением, на всякий случай, а то кто знает эту машину! Так продолжалось вплоть до изобретения быстроходных парходов, когда страны одна за другой стали отказываться от коммерческих парусников. Только прижимистые немцы, считавшие каждый пфенниг, не спешили расставаться с экономичным парусом, и выдавали заказы верфям на серии грузовых парусных судов.

После поражения Германии во Второй Мировой войне эти суда разошлись по всему миру. Новые хозяева, поразмыслив, решили преобразовать доставшиеся трофеи в учебные парусники. Флоту всегда требовались образованные кадры, а парусники давали наилучшую практику.

Число курсантов, которые могут пройти такую практику напрямую зависит от размеров корабля. В то же время размерения и водоизмещение подразумевают определённую площадь парусности.

Парусность судна, в свою очередь, напрямую зависит от количества мачт. Чем больше мачт, тем больше разных парусов можно поставить. Вспомним вторую главу - терминологию в обозначении мачт. **У**



одномачтовых судов мачта всегда называется грот, у двумачтовых – первая мачта – фок, вторая – грот, у трёхмачтовых мачты называются фок, грот и бизань.

В наши дни среди одномачтовых парусников больше всего распространены ЯХТЫ с косыми парусами, делающие их

скоростными и манёвренными. Именно благодаря косым парусам маленькие яхты оказываются маневреннее тяжеловесных многомачтовых судов.

Далее идут двухмачтовые суда. Когда-то самым ярким представителем этого класса был БРИГ, постепенно ушедший в историю, уступив своё место более лёгкой в управлении БРИГАНТИНЕ. БРИГ – судно, несущее на обоих мачтах прямые паруса, а на бизани ещё гафельный парус. БРИГАНТИНА на фок-мачте несёт прямые паруса, а бизань целиком занята гафельными парусами.

Среди двухмачтовых судов наибольшее распространение получили различные виды шхун, лёгких в управлении, быстрых и маневренных. ШХУНА на всех мачтах несёт либо гафельные, либо косые паруса. В эпоху расцвета парусной коммерции именно шхуны играли ведущую роль во всех транспортных флотах. Но не стоит думать что шхуны бывают только с двумя мачтами. В начале 20-го века в США была построена семимачтовая шхуна «Томас Лоусон».

В классе трёхмачтовых судов очень распространены шхуны и фрегаты. ФРЕГАТ, он же КОРАБЛЬ – наиболее старый тип парусника. В девятнадцатом веке практически все военные корабли имели парусное вооружение типа ФРЕГАТ. Фрегат по парусному вооружению очень похож на бриг, только между фоком и бизанью добавляется грот с прямыми парусами.



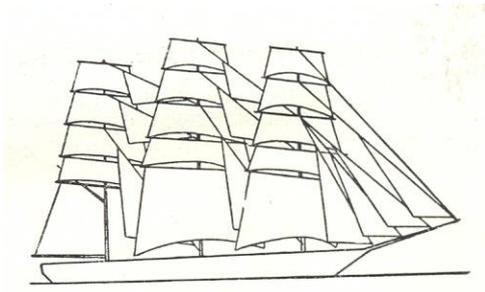
Сегодня БАРК потеснил фрегаты, ведь барк объединяет достоинства как шхуны, так и фрегата, отличаясь высокой скоростью и маневренностью. Барк лучше всего сравнивать с бригантиной, где добавлена грот мачта с прямыми парусами. Очень популярная сегодня ветка развития барка – БАРКЕНТИНА, у которой на грот и бизань мачтах стоят гафельные паруса.

Парусные суда принято классифицировать по их **вооружению**. Но вооружение это не ракеты и не орудия. По отношению к парусным судам слово «вооружение» значит только то, что эти суда укомплектованы или оснащены определённым количеством и типами парусов. В зависимости от вида вооружения *все парусные суда разделяются на суда с прямым вооружением, суда с косым вооружением и суда со смешанным вооружением.*

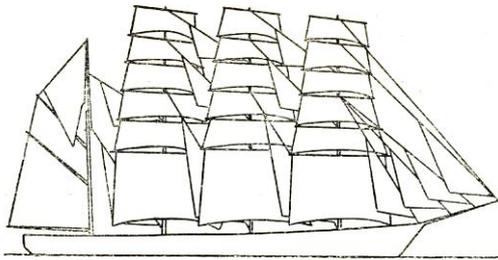
К *первой группе* относятся парусные суда, у которых основными (преобладающими) являются прямые паруса.

В свою очередь суда этой группы по количеству мачт, вооруженных прямыми парусами, подразделяются на следующие типы:

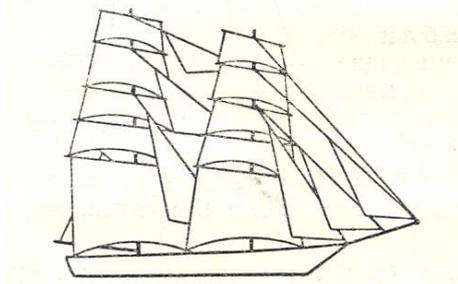
1) **КОРАБЛИ**, имеющие не менее трех мачт с прямыми парусами на всех мачтах;



2) **БАРКИ**, имеющие также не менее трех мачт, из которых все, кроме последней, имеют прямые паруса;



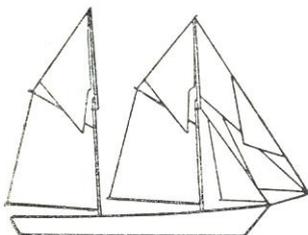
3) **БРИГИ** – двухмачтовые суда с прямыми парусами.



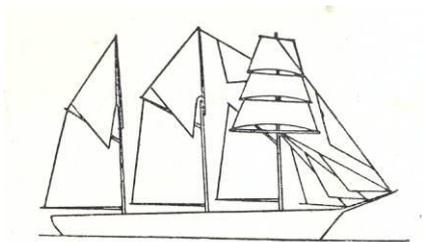
Ко **второй группе** относятся суда, у которых основными являются косые паруса.

Преобладающим типом судов этой группы являются **ШХУНЫ**, подразделяющиеся на **гафельные, марсельные и шхуны с бермудским вооружением**.

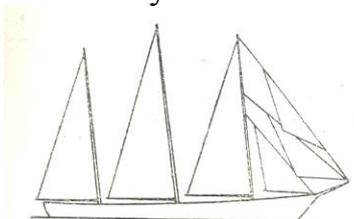
У **гафельных** шхун основными парусами служат триселя.



Марсельные шхуны, в отличие от гафельных, имеют на фок-мачте, а иногда и на грот-мачте, марселя и брамселя.



У *шхун с бермудским вооружением* основными являются паруса треугольной формы, передняя шкаторина которых крепится вдоль мачты, а нижняя – к гикю.



Помимо шхун, к этой группе относятся небольшие морские одномачтовые суда – **ТЕНДЕР** и **ШЛЮП**, а также двухмачтовые – **КЭЧ** и **ИОЛ**.

Тендером принято называть одномачтовое судно с горизонтальным выдвижным бушпритом.

В отличие от тендера шлюп имеет короткий, постоянно установленный бушприт. На мачтах же у обоих типов судов ставятся косые паруса (триселя и топселя).

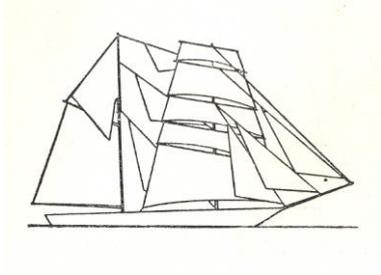
У судов типа кэч и иол передняя мачта вооружается так же, как и у тендера или шлюпа; вторая же мачта, расположенная ближе к корме, имеет по сравнению с первой небольшие размеры, чем и отличаются эти суда от двухмачтовых шхун.

На судах типа кэч вторая (небольшая) мачта ставится впереди румпеля, а на судах типа иол – позади румпеля.

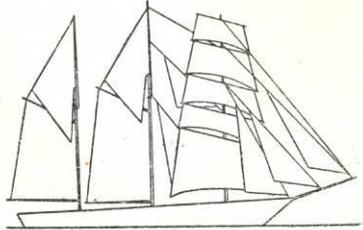
У *третьей группы* судов в качестве основных используются прямые и косые паруса.

К судам этой группы относятся:

1) **БРИГАНТИНЫ** – двухмачтовые суда, у которых первая мачта имеет прямые паруса, а вторая – косые;



2) **БАРКЕНТИНЫ**– трех- и более мачтовые суда, имеющие на передней мачте прямые паруса, а на остальных – косые.



Рассмотрев основные типы кораблей, вернёмся к современности, и посмотрим, какие страны используют парусники. Список этих стран очень велик: Россия, Великобритания, Франция, Германия, Швеция, Дания, Польша, Мексика, США, Канада, Венесуэла, Бразилия, Испания, Аргентина, Уругвай, Япония. Этот список можно продолжать и дальше, но наша цель – поведать о парусниках, а не помочь с изучением географии.



Многие страны интенсивно строят свои, современные учебные парусные суда. Ведь именно практика на паруснике даёт тот бесценный морской опыт, который поистине необходим будущим мореходам.

