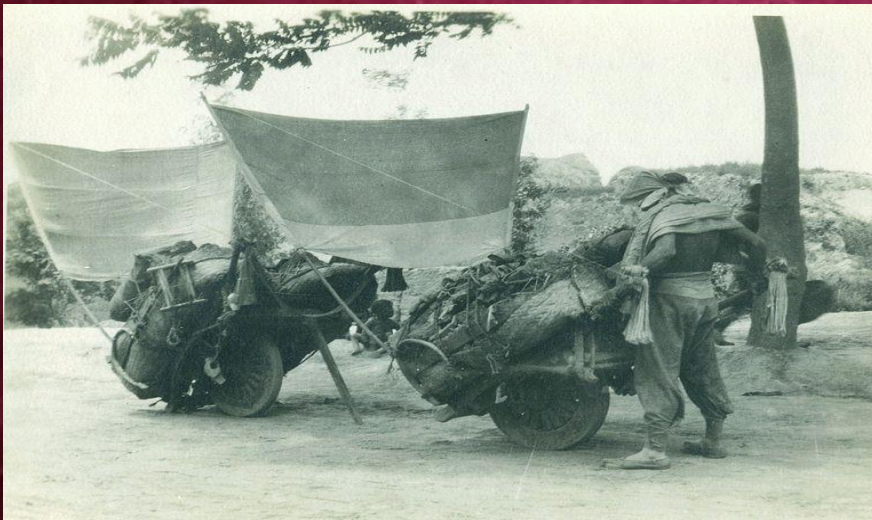


# Парусники мира



Древнегреческий историк Плиний приписывает создание паруса герою античной мифологии Икару. Другой историк Эллады, Павзаний, утверждает, что в первые парус поставил на своем судне при бегстве с острова Крит отец Икара – Дедал.



Парус широко использовался для создания вспомогательной движущей силы на повозках в Китае

*Парус - ткань или пластина, прикрепляемая к средству передвижения и преобразующая энергию ветра в энергию поступательного движения.*

Во многом благодаря парусу, а не веслам, критяне и финикийцы уже во втором тысячелетии до н.э. пересекали Средиземное море во всех направлениях. А в VII веке до н.э. по приказу фараона Нехо финикийцы обогнули Африку. Они вышли из Красного моря и отправились по южному (Индийскому) океану.



Как утверждают французы,  
в мире есть три прекрасных зрелища —  
скачущая лошадь, танцующая женщина  
и корабль, идущий под всеми парусами

Оноре де Бальзак

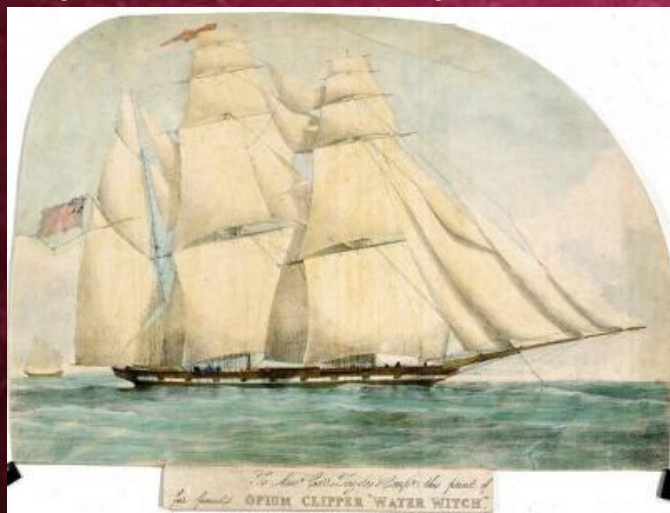


На самом деле, парусный корабль, несмотря на его техническую сложность, удивительно красив. Он являет собой пример гармоничного сочетания рациональности и экологической чистоты

Когда люди изобрели парус, точно неизвестно.

По мнению исследователей, он появился 5-6 тысяч лет назад, предположительно в Египте и Месопотамии; несколько позже и независимо – в Китае, Восточной Азии, Океании и Южной Америке.

Как это произошло – представить пожалуй можно. Вероятно, однажды первобытный человек заметил: ствол дерева с торчащими вверх ветвями, гонимый ветром, плывет быстрее, нежели ствол без веток. Это было настоящим открытием!



Опиумный клипер барк «Water Witch» в 1831 году

*Парусное судно (парусник) — судно, которое использует парус и силу ветра для движения. Первые парусные и парусно-гребные суда появились несколько тысяч лет назад в эпоху древнейших цивилизаций. Парусные суда способны развивать скорость, превышающую скорость ветра*



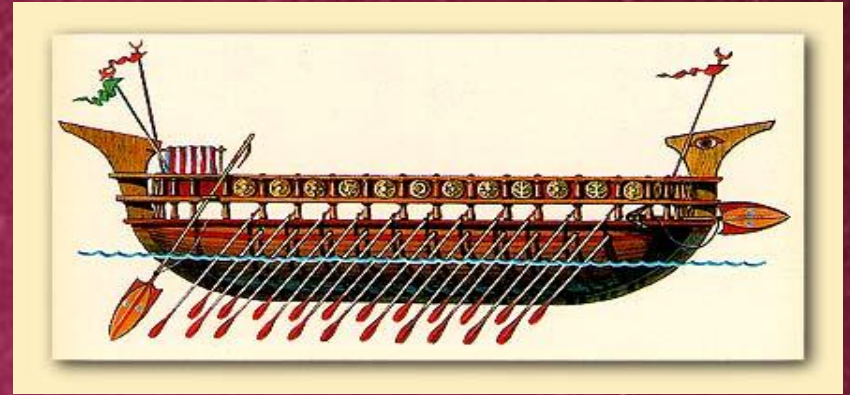
Несколько тысячелетий морские суда совершали свои неторопливые плавания преимущественно на вёслах. Паруса играли лишь вспомогательную роль. А ведь отказ от вёсел позволил бы улучшить мореходность (благодаря более высокому надводному борту), увеличить грузоподъёмность и дальность плавания (за счёт резкого сокращения численности экипажа и, следовательно, запасов провианта).



Палубное боевое судно Киевской Руси

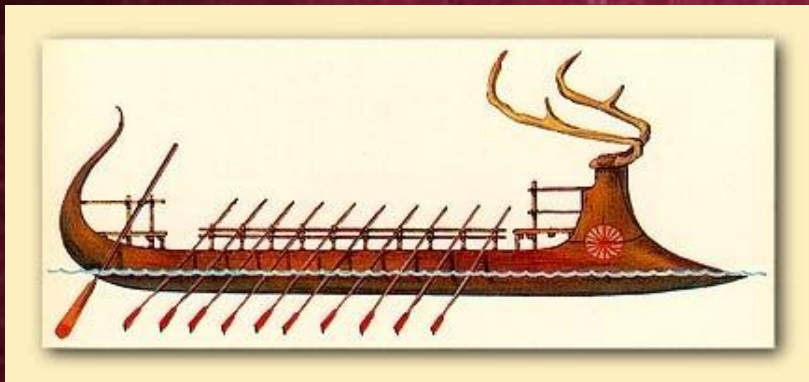
Самому древнему веслу, найденному археологами, - 9500 лет. Его обнаружили в Англии. Значит, уже в VIII тысячелетии до н.э. люди ходили в каботажные а может быть, кто знает, и в более далекие плавания.

Однако построить полноценный парусник древние корабли не могли. Во-первых, при относительно большой парусности ветер создаёт значительную нагрузку на мачты, которая передаётся на корпус. Обеспечить же требуемую прочность конструкции технология того времени не позволяла. Во-вторых, в рабовладельческом обществе было слишком много дешёвой рабочей силы, и использовать гребцов казалось куда выгоднее, чем усложнять парусную оснастку. Так или иначе но в течение 5 тыс. лет (до середины XIVв.) эволюция морского судна происходила крайне медленно.



Ассиро-финикийский боевой корабль





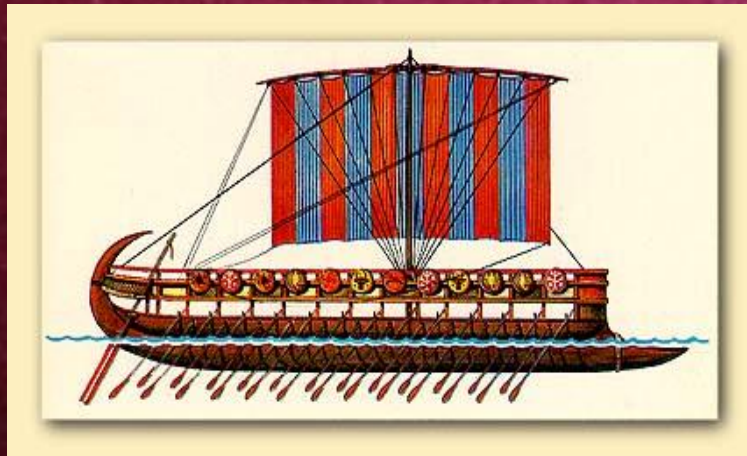
Критский корабль Эгейского моря. XI-VIII вв. до н.э.

Принято считать, что парусно-гребные суда классической конструкции появились в Финикии во II тысячелетии до н.э. Если у строившихся ранее египетских судов прочность корпусу придавал соединявший его приподнятые оконечности специальный канат-растяжка, то теперь для тех же целей служил сплошной деревянный киль.

Изменился и рангоут: мачты стали однодревковыми, а не Л-образными, как у Египтян. Наконец, вероятно, финикийцы изобрели подводный таран – оружие, способное уничтожить неприятельское судно в морском бою. Впоследствии все великие державы древности – Греция, Карфаген, Рим – строили военные и торговые корабли на базе финикийских прототипов.



Финикийский торговый корабль



Финикийский военный корабль

Первые серьёзные изменения в парусном вооружении античных судов датируются II-I вв. до н.э. Тогда на некоторых римских судах начали применять дополнительные наклонные мачты со вторым прямоугольным парусом небольшого размера – артемоном. Кроме того, на главной мачте поверх основного паруса иногда устанавливали одно или два вспомогательных треугольных полотнища. Характерно, что парусность увеличивалась не на военных, а на торговых судах: иметь на них слишком много гребцов в ущерб перевозимому грузу было невыгодно.



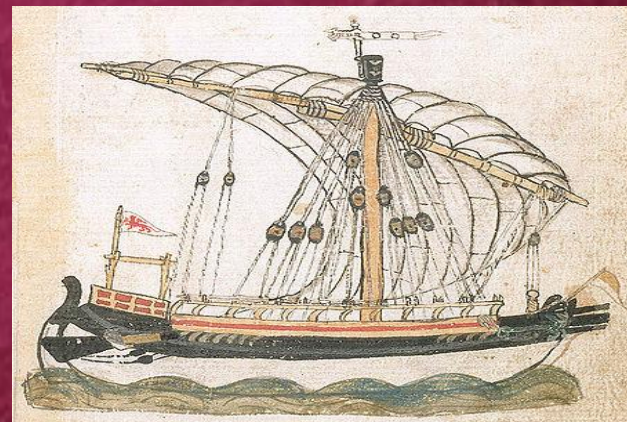
Следующий важный этап – использование паруса треугольной формы, прикреплённого к сильно наклонённому вперёд рею. Подобный парус по сей день называется латинским, хотя римляне скорее всего заимствовали его у арабов в IV в. н. э. С ним судно шло не только при попутном, но и при боковом или даже встречном ветре, поскольку могло лавировать, меняя галсы. Именно внедрение латинского парусного вооружения привело к созданию галеры – самого распространённого типа парусно-гребных судов на Средиземноморье.



Изображение галеры, Италия, около 1300 г. Видны один ряд вёсел, шпирон и парное хвостовое украшение-акростоль.



Парусная галера Петровского флота Двина



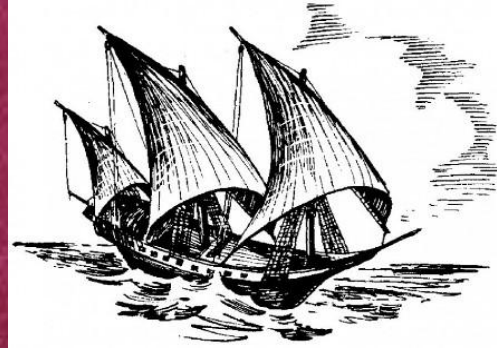
Венецианская тяжёлая торговая галера типа «Фландрия». Середина XV века.



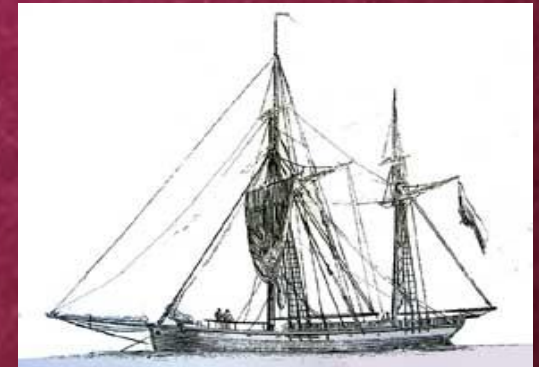
Галеры и их многочисленные собратья – дромоны, шебеки, галиоты, гемамы, галеасы и другие суда – предназначались в первую очередь для абордажного боя. Но по мере развития артиллерии ценность таких кораблей неуклонно снижалась. А после повсеместного перехода к тактике линейного боя в кильватерных колоннах потребность в них пропала совсем. И уже в середине XVIII в. Большинство флотов от галер отказались, эти суда сохранились только в России, Швеции, и Греции – странах, где изрезанные берега со множеством бухт и островов практически не позволяли маневрировать парусными кораблями. Последний раз галеры участвовали в боевых действиях в мае 1828 г. во время Русско-турецкой войны



941 год н. э., греческие дромоны атакуют ладьи русов.



Алжирская шебека



Двухмачтовый галиот



Первые случаи использования огнестрельного оружия на море относятся к XIV в. Согласно историческим хроникам, в 1333 г. в морском бою между испанскими и тунисскими маврами применялись бомбарды – короткоствольные пушки из кованого железа, стрелявшие каменными ядрами. Позже из бомбард вели огонь испанские корабли под Барселоной (1359 г.), затем сражавшиеся друг с другом флоты венецианцев и генуэзцев (1379 г.), англичан и французов (1387 г.)

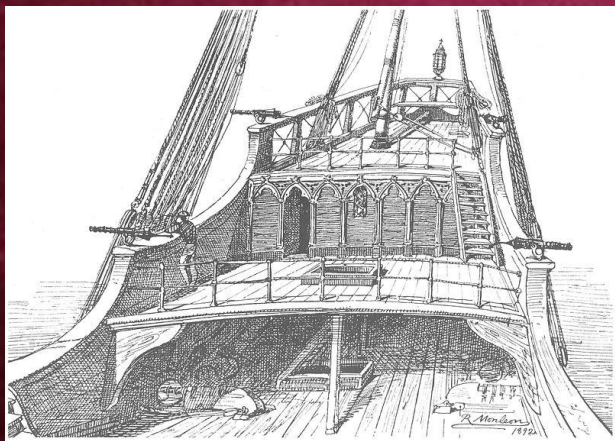


*Корабельная артиллерия - совокупность артиллерийского вооружения, установленного на боевых кораблях и предназначенного для применения по береговым (наземным), морским (надводным) и воздушным целям.*

С XV в. артиллерия стала неотъемлемой частью вооружения всех военных кораблей. Если первые пушки представляли собой кованые железные трубы, скрепленные снаружи кольцами, то вскоре орудия начали отливать целиком из бронзы или чугуна – в результате улучшились их баллистические характеристики. С 90-х гг. XV в. Каменные ядра заменили чугунными.



**Hendrick Cornelisz Vroom Бой 26 мая 1573 года на Харлеммермеер**



**Санта-Мария в 1892 г.**

В 1501 г. во Франции появилось важное изобретение - орудийные порты. Понимая, что размещение тяжёлых пушек на верхней палубе и надстройках резко снижает остойчивость судна, кораблестроитель Дешарж предложил вести огонь через отверстия в борту, прорезанные на уровне нижней палубы. Идею Дешаржа быстро подхватили его коллеги из других стран: внедрение орудийных портов позволило существенно увеличить калибр орудий и тем самым повысить мощь корабля. В свою очередь, изменилась и тактика боя: теперь стало возможно наносить роковые повреждения неприятельскому судну на определенной дистанции, не допуская абордажа.

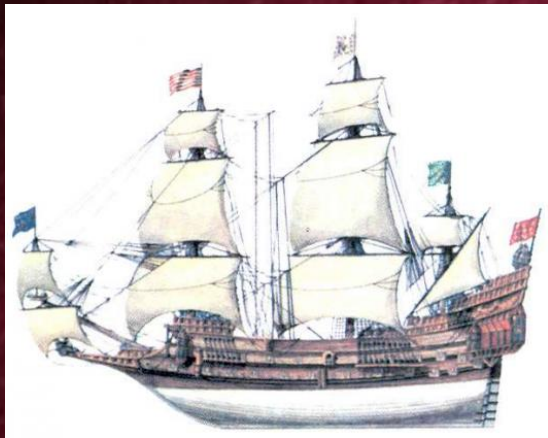


Все это повлияло на облик военных кораблей. Благодаря уменьшению высоты надстроек, более плавным и втянутым обводам корпуса возросли скорость и маневренность, корабли смогли идти круче к ветру. Подобные усовершенствования впервые были введены в британском флоте, что дало англичанам неоспоримые преимущества во время грандиозного морского сражения с испанской «Непобедимой армадой» (1588 г.). Её разгром довершил сильный шторм: в итоге из 132 кораблей, покинувших берега Пиренейского полуострова, домой вернулись только 50. Так наступил закат морского могущества Испании.



Ф. Я. Лутербург «Непобедимая армада»





Ла Куронн (Франция, 1636 г.)

Единственный в мире сохранившийся парусный корабль начала XVII века. Шведский боевой корабль, спущенный на воду летом 1628 года. Своё название корабль получил в честь царствовавшей в то время династии шведских королей Васа.

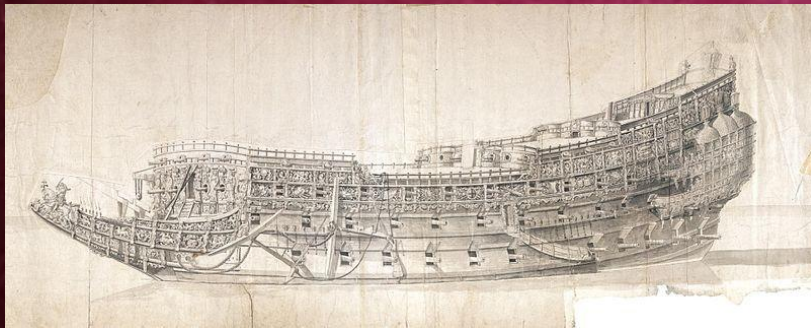


« за» (также « са», швед. Vasa)

Эволюция архитектуры военных кораблей XVII Столетия шла по пути дальнейшего понижения надстроек, увеличения площади парусов и отношения длины к ширине корпуса. Галеоны, основная ударная сила флота, превращались в линкоры, хотя провести чёткую грань между этими типами кораблей сложно (например, знаменитые суда «Ваза» и «Ла Куронн» называют и галеонами, и линейными кораблями).



По традиции первым линкором считают «Принс Роял», построенный в 1610 г. известным английским корабелом Финеасом Петтом. «Принс Ройял» имел водоизмещение около 1400 т, нёс 64 пушки одного калибра, установленные на двух палубах.



Парусный линейный корабль Sovereign of the Seas (при закладке), (1651-1660 года)



«Принс Роял», около 1661 года

Он был прототипом ещё более мощного корабля «Соверен оф зе Сиз» и «виновником» сооружения престижных линкоров в других странах.

В 1655 г. англичане спустили на воду 80-пушечный «Нэйсиби» (вскоре переименованный в «Ройял Чарлз»), ставший эталоном линейного корабля. С его постройкой боевой парусник приобрёл классические пропорции, почти не изменявшиеся до середины XIX в.



# Катти Сарк

Основные характеристики:

Водоизмещение: 935,8 тонн.

Длина полная: 85,4 м.

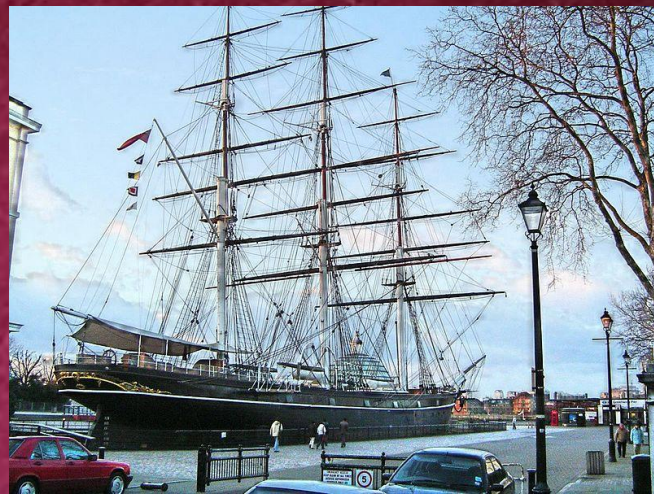
Длина корпуса: 64,8 м.

Ширина: 11 м.

Осадка: 6,7 м.

Высота грот-мачты от главной палубы до топа: 46,3 м.

Общая площадь парусов: 2980 м<sup>2</sup>.



«Катти Сарк»

Парусный грузовой клипер конца XIX века, участник знаменитых Чайных гонок. Был построен в 1869 году. Один из наиболее известных и один из двух сохранившихся до XXI века клиперов.

Судно серьёзно пострадало во время пожара 21 мая 2007 года. Повторное открытие после реставрации состоялось в апреле 2012 года.

Конструктивно это был композитный корабль: остов — из ковкого чугуна, обшивка выше ватерлинии — из тика и особой породы вяза — ильма Томаса. Дно судна ниже ватерлинии было обшито пластинами из сплава меди и цинка (т. н. мунц-металл).





А. Ю. Кожевников  
На картине гонка чайных  
клиперов " Катти сарк" и  
"Фермопилы" из Шанхая  
в Лондон

Интересна история его названия. Дело в том, что капитан Виллис очень любил поэзию Роберта Бёрнса и потому дал своему судну имя героини одного из произведений поэта – юной ведьмы Нэнни по прозвищу Короткая Рубашка. Соответственно носовая фигура клипера также изображала ведьму Нэнни, держащую в руке вырванный лошадиный хвост.



«Катти Сарк»  
2015 год

«Кати Сарк» эксплуатировалась на «чайной» линии, но показанные результаты оценивались как средние. Наивысшим достижением стало третье место в гонке, когда «Кати Сарк» пропустила вперёд только легендарных «гончих» — «Титанию» и «Фермопилы».

В 1954 году клипер «Кати Сарк» был поставлен на вечную стоянку в сухой док Гринвича.

Судно является популярной среди туристов достопримечательностью. Рядом с ней расположены Гринвичский парк, Национальный морской музей (англ. *National Maritime Museum*), бывший Гринвичский госпиталь (англ. *Greenwich Hospital*).



# Крузенштерн

**Основные характеристики:**

**Водоизмещение:** по летнюю ГВЛ 5805 т

**Длина по верхней палубе:** 114,5 м

**Ширина по мидель-шпангоут :** 14 м.

**Осадка:** 7 м

**скорость хода:** 17 узлов (ограничена руководством по вождению)

**Экипаж:** 120 (курсантский состав) + экипаж и офицерский состав



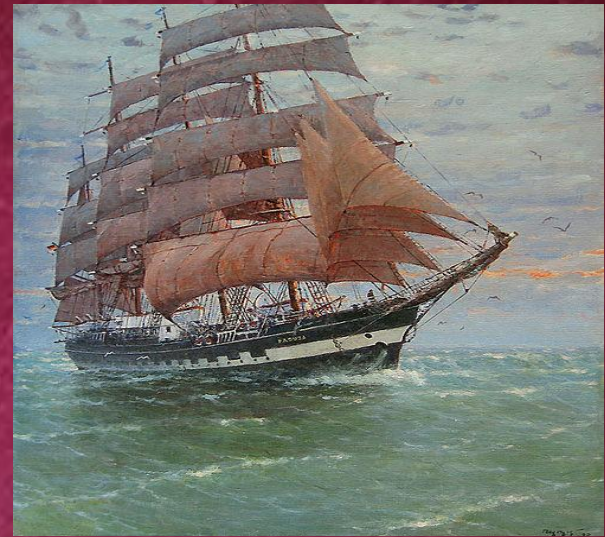
«Крузенштерн» в Бремерхафене в 2005 году

«Крузенштерн», был построен 24 июня 1925 года на верфи Дж. Текленборга в Гестемюнде возле Бремерхафена (Германия), при спуске названо *Падуя*, под заводским номером S.408, оснастка установлена на верфи Blohm & Voss в Гамбурге. Освящен и спущен на воду 23 июня 1926 года и 30 августа того же года под командованием капитана Карла Шуберга отправился в первое плавание.

«Падуя» принадлежала к знаменитой серии парусных судов, которые имели общее название «Летучий П-Лайнер», имена всех судов этой серии начинались с «П»: «Паньяни», «Печили», «Памир», «Пассат», «Померания», «Пекин», «Потоси», «Пруссия». Это серия судов была построена гамбургской пароходной компанией «Ф. Лайеш».

В 1946 судно перешло по репарациям в собственность СССР и переименовано в честь известного русского мореплавателя адмирала Ивана Фёдоровича Крузенштерна.

Настоящего триумфа корабль добился в 1992 г. на регате «Гранд Колумбус», посвященной 500-летию открытия Америки. В трансатлантической гонке Бостон – Ливерпуль барк, ведомый капитаном Коломенским, при свежем ветре развил рекордную скорость – 17,4 узла и вновь вышел победителем.



Е. Чуприн «Крузенштерн»

В честь 300-летия Российского флота «Крузенштерн» совершил кругосветное плавание (октябрь 1995 – август 1996г.). Как бы вспоминая свою юность, виндjammer обогнул мыс Горн, посетил порты пяти континентов, выдержал два жестоких шторма (один 12-бальный в Тихом океане) и прибыл в Санкт-Петербург точно в назначенный срок. Командовал барком 39-й капитан О.К. Седов, в качестве капитана - наставника на борту находился Г. В. Коломенский. Всего на судне отличную школу прошли 236 курсантов гражданских и военно-морских училищ, а также 26 юнг.



# Франс II

Основные характеристики:

Водоизмещение: 10 710 тонн

Длина между перпендикулярами: 118,6 м

Длина по верхней палубе: 131,90 м

Ширина по мидель-шпангоут: 16,90 м

Двигатели: Паруса, дизель

Мощность: 2 × 900 л. с.

Площадь парусности: 6 350 м<sup>2</sup>

Скорость хода: 17,5 узлов-под парусами

10 узлов-под двигателем



«Франс II»

**Французский пятимачтовый барк. До сих пор считается самым большим парусником в истории судостроения. Заложен на верфях «Chantiers et Ateliers de la Gironde» в Бордо в 1911 году.**

Судно использовалось для грузовых перевозок по маршруту Европа — Новая Каледония. Корабль также был замечен в портах Австралии, Северной и Южной Америки. В основном перевозилась руда, уголь и шерсть. В 1922 году 12 июля, в 43 милях от столицы Новой Каледонии Нумеа, «Франс II» наскочила на риф и владельцы ее бросили.

## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

- За 92 дня был доставлен уголь из города Глазго в Новую Каледонию.
- За 90 дней судно добралось до Лондона из Новой Зеландии, обогнув с юга Африку.
- Во время Первой мировой войны на борту были установлены 90-мм пушки.
- 27 февраля 1917 года по пути в Америку паруснику удалось ускользнуть, после наступления темноты, от немецкой подводной лодки.
- В 1919 году судовые двигатели были демонтированы.
- В 1944 году судно, которое до этого времени так и находилось на мели, попало под прицел американского бомбардировщика. Разбросанные после учебной бомбардировки останки корабля до сих пор находятся под водой.
- Во Франции существует проект «Возрождение Франс II».



## Галера «Тверь»

«Тверь» - 13-баночная (26-вёсельная) галера, построенная на тверской верфи для путешествия по Волге, предпринятого Екатериной II в 1767 году. В 1766 году капитана 2-го ранга П. И. Пуцина перевели из корабельного флота в галерный и отправили в Тверь, где ему было поручено руководить строительством на местной верфи галер для запланированного путешествия императрицы по приволжским городам.



А. К. Беггров Галера «Тверь» 1767 года

Согласно записи в Журнале Адмиралтейств-коллегии от 6 августа 1766 года, ввиду болезни галерного мастера Озерова в Тверь был направлен подмастер Щепин, которому было поручено начать постройку крупнейшей 12-баночной галеры.

Как указывает В. Чепелев, судно должно было строиться по чертежу 12-баночной галеры, разработанному мастером Михаилом Озеровым и утверждённому Адмиралтейств коллегией 6 декабря 1765 года.

Однако заменившим его мастером Михаилом Щепиным при постройке галеры были внесены изменения, выразившиеся в укорочении носовой и кормовой надстроек, а также добавлении ещё одной банки.

Вследствие этого существует расхождение между сохранившимися источниками о количестве банок (скамей для гребцов) у галеры «Тверь». Согласно чертежам, хранящимся в ЦВММ, галера «Тверь» имела тринадцать банок для гребцов на каждом борту, то есть должна была приводиться в движение 26-ю вёслами.



## Основные характеристики:

Длина между перпендикулярами: 39 м

Ширина по мидель-шпангоут : корпус — 5,75 м,  
с постицами — 7,65 м

Высота: надводный борт (нос) — 1 м,  
надводный борт (корма) — 1,9 м,  
от киля до гакаборта — 7 м

Двигатель: 13 пар вёсел,  
вспомогательные паруса

Скорость хода: на вёслах — до 8 км/ч  
под парусом — до 10 км/ч



Немногочисленные сохранившиеся фотографии галеры «Тверь» - единственное, что осталось от исторического судна

В справочнике морского историка Ф. Ф. Веселаго галера «Тверь» указана как 12-баночная и, соответственно, 24-вёсельная, а на плане П. К. Шебальского 1877 года показана как 11-баночная и, соответственно, 22-вёсельная.

Судно было изготовлено из дерева: набор - из дуба, обшивка и палубный настил - из сосны, элементы декоративной отделки - из липы и берёзы. Все детали судна, по свидетельству очевидцев, носили следы тщательной обработки.

Декор галеры «Тверь» работы неизвестных русских мастеров-резчиков состоял из деревянных фигур бога морей Нептуна, тритонов, наяд (русалок) и других мифических существ, олицетворяющих водную стихию, а также амуров (путти).

По окончании постройки галер П. И. Пущин производил испытание сооружённых судов посредством пробного плавания по Волге от Твери до Казани.

Галера «Тверь» была флагманским судном гребной флотилии, специально обустроенным для постоянного пребывания знатных особ: императрицы Екатерины II и двух фрейлин, командира галерного флота графа И. Г. Чернышёва.

Кроме того, во время путешествия на галере императрицу посещали придворные вельможи (например, графы Григорий Григорьевич и Владимир Григорьевич Орловы:135, следовавшие на галере «Казань»), послы иностранных государств. Датский посланник в России барон Ахац Фердинанд фон дерASSEбург, отмечал:

*...Нет недостатка ни в одном из техудобств, которые можно было бы иметь только в столице. На галере ея величества, называемой «Тверь», находится полное помещение с комнатой в роде залы, где она свободно обедает с двенадцатью собеседниками.*

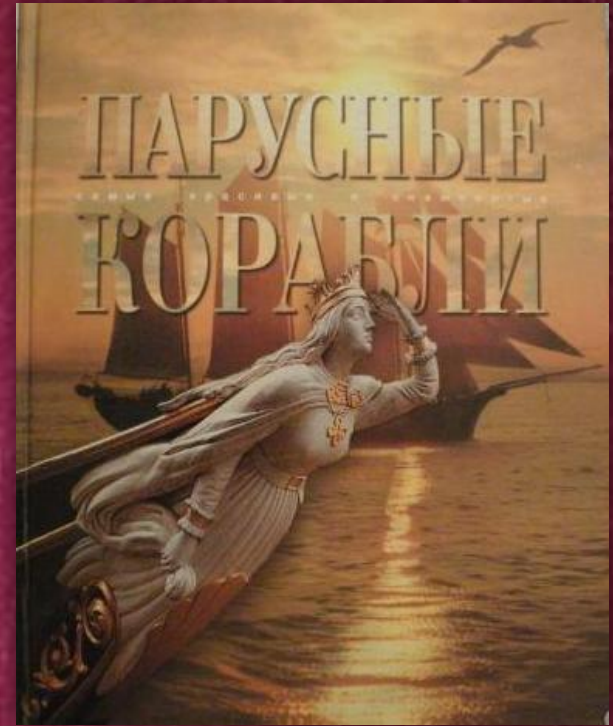


«Волжский вояж» Екатерины II на галере «Тверь» длился со 2 (13) мая, когда в два часа дня произошло отправление в путь от пристани Императорского путевого дворца, по 5 (16) июня 1767 года, когда в половине десятого часа П. И. Пущин высадил венценосную путешественницу в Синбирске, пройдя, таким образом, по Волге 1410 вёрст. В 1954 году, несмотря на протесты музейных работников, республиканское управление культуры сняло охрану галеры - единственного в мире сохранившегося образца гребных судов. В октябре 1956 года вследствие детской шалости павильон, в котором хранилась галера «Тверь» и катер Павла I, был уничтожен пожаром.



Колонна-памятник галере «Тверь» в Казани

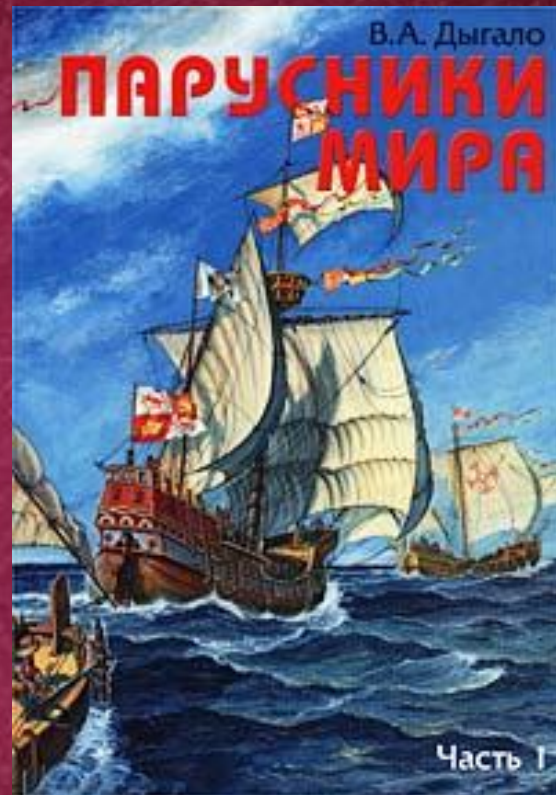
*Балақин С. А., Масляев Ю. А.,  
Парусные қорабли/Вед. Ред.  
Е. Ананьева.- М.: Аванта +,  
2003 - 184с.: ил. –  
(Самые красивые и  
знаменитые).*



**Место хранения: Научно-техническая библиотека СГУВТ,  
читальный зал №1 каб. 222**



*Дыгало В.А. Парусники  
мира. Часть 1/Худ. В. А.  
Дыгало, М. Ф. Аверьянов и  
Н. К. Вечканов – М.: ООО  
«Восточный горизонт»,  
2002. – 96 с. 150 ил.*



Место хранения: Научно-техническая библиотека СГУВТ,  
читальный зал №1 каб. 222

*Парусники мира /  
Автор-составитель  
Л. И. Рославлев. – М.:  
Майор, 2001. - 400 с. -  
(Мир увлечений; Выпуск 1)*



Место хранения: Научно-техническая библиотека СГУВТ,  
читальный зал №1 каб. 222



*Спасибо за внимание!*

*Выставка подготовлена читальным залом №1*