



О Б Ъ

УПРАВЛЕНІИ ТЕНДЕРАМИ.

Извлечено изъ «Морскаго Сборника».

САНКТ-ПЕТЕРБУРГЪ.

ПЕЧАТАНО ВЪ ТИПОГРАФИИ МОРЕСКОГО МИНИСТЕРСТВА,
ВЪ ГЛАВНОМЪ АДМИНИСТРАТИВНОМЪ УПРАВЛЕНІИ.

1875.



087

ПЕЧАТАНО ПО РАСПОРЯЖЕНІЮ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.



Нѣсколько словъ о тендерахъ и управленіи ими (*.)

(Извлечено изъ «Морск. Сборн.» 1849 г. № 9).

Слово «Tender» вовсе не означаетъ особаго, по вооруженію, рода судовъ. Такъ называютъ въ Англіи всякое судно, употребляемое для посылокъ изъ порта въ портъ или отъ эскадры, крейсерующихъ въ морѣ, несмотря на его оснастку; одномачтовья же суда съ косыми парусами, извѣстныя у насъ подъ именемъ тендеровъ, въ отъчизнѣ ихъ называются катерами (Cutters). Самое названіе, нѣкоторымъ образомъ, уже даетъ понятіе о качествахъ судна. Катеръ (пожалуй, тендеръ) ** долженъ быть боевъ, ловокъ и легокъ



Статья эта доставлена въ Ред. М. С. изъ Чернаго

Имени «тендеръ», въ теченіи прошлаго вѣка у насъ было извѣстно.

Первый у насъ катеръ Востокъ, заложенъ въ 1782 году и спущенъ въ 1786; онъ имѣлъ слѣдующія размѣренія: длина 80 фт., шир. 4 1/2 д., шпр. 26 ф. 6 1/2 д., глубина 9 ф.—Между тѣмъ

какъ мысль; вѣчно готовый пуститься къ указанной цѣли, обреченный на всегданнюю дѣятельность, даже въ минуты отдыха въ портѣ, онъ обязанъ быть на сторожѣ и по первому знаку вспорхнуть, какъ птица.

Командя тендеромъ сплнкомъ три года, изъ которыхъ $2\frac{1}{2}$ постоянно въ морѣ, я постигъ опытомъ разность между неловкимъ и должнымъ управленіемъ, и для будущихъ тендерскихъ командировъ, передамъ мои замѣчанія, вовсе не считая ихъ непровержимыми; напротивъ, я надѣюсь встрѣтить противорѣчія и буду радоваться, если изъ подъ пепла рушащихся одно другое мнѣній, всплыветъ искра истины. Здѣсь собраны замѣтки, на которыя навели меня разные случаи, и я далеко отъ того, чтобъ писать руководство къ управленію тендеромъ.

Приступаая къ описанію различныхъ дѣйствій на тендерѣ подъ парусами, сдѣлаю нѣсколько замѣчаній о вооруженіи его и изготовленіи въ гавани. Бушпритъ тендера почти одинакой важности съ мачтою и потому никакое вниманіе къ вѣрленію или сохраненію его не можетъ быть лишнимъ. Бушпритъ обыкновенно выстрѣливается

въ дыру, продавливаемую въ наборѣ съ лѣвой стороны форштевня, и шпоре его держится между двухъ кнехтовъ на багѣ. Кнехты эти пропускаются до набора, набуваются на бисенъ въ обѣихъ палубахъ и укрѣпляются желѣзными кнѣцами, нижнія вѣтви концы идутъ по верхней палубѣ и пришиваются къ ней болтами на двухъ бимсахъ. Крѣпленіе это недостаточно. Верхняя часть кнехтовъ, на которой весь напоръ бушпритнаго шлагтова, безпрестанно увеличивающійся тягою кливеръ-фала, ни чѣмъ не держится, и не рѣдко кнехты (особенно, когда болты въ кнѣцахъ оборжавѣютъ и станутъ ходить) подаются назадъ, на брашпиль. Для избѣжанія этого, должно брать къ обоимъ кнехтамъ желѣзныя тѣли изъ круглаго прутаго желѣза въ $1\frac{1}{4}$ д. толщиной: правая закладывается крѣкомъ за обухъ, нарочно вбитый въ штевень, а лѣвая за такой же обухъ, пропускаемый, вмѣсто обыкновеннаго болта, въ желѣзный брештукъ, скрѣпляющій наборъ надъ палубою; обѣ натягиваются на задней сторонѣ кнехтовъ гайками. Скоба, за которую берется ватеръ-штагъ, приводится на мѣдную обшивку, почти у ватеръ-линии, и отъ гальваническаго процесса скоро пропадаетъ; по этому необходимо имѣть запасную. Проѣшивать бушпритную дыру должно съ особеннымъ вниманіемъ, наблюдая, чтобъ бушпритъ удобно могъ вдвигаться внутрь за мачту. Верхній изъ роульсовъ, между которыми ходить бушпритъ, долженъ легко выниматься, если судну предстоитъ плавать зимою (какъ въ Черноѣ морѣ), для того, чтобъ имѣя барезазъ въ рострахъ, можно было приподнять шпоре и вдвинуть бушпритъ совершенно внутрь или даже спустить за корму. Какъ бы

въ Англіи для насъ были заказаны катера: *Дельфинъ* и *Меркурій*, привезенные въ 1788 году; къ концу этого года мы уже имѣли, сверхъ этихъ трехъ катеровъ, слѣдующихъ пять: *Надежный*, *Счастливый*, *Нева*, *Волковъ* и *Летучій* (заказаны 1788, спущ. 1789 г.), да еще шесть вновь строились: *Лебедь*, *Баклажъ*, *Гагара*, *Соколъ*, *Крестъ* и *Астробъ* (заа. 1788, спущ. 1789 г.) Въ томъ же 1789 году куплены въ Англіи катера *Лосъ* и *Олень*, и въ 1796 году катера *Диспанъ*.

ни былъ малъ конецъ буширита за бортомъ, отъ брызговъ, въ морозъ, между нимъ и ватеръ-штагомъ образуется масса льда; тяжестью своею она можетъ сломить буширитъ или повести судно къ гибели, чему бывали примѣры.

Всего чаще палубы тендеровъ текутъ у мачтовыхъ кнехтовъ и никакая конопать не спасаетъ отъ течи; причина ясна: въ кнехты проходятъ самыя важныя снасти; при тягѣ ихъ кнехты расшевеливаются и даже приподнимаются бимсами, на которые они нарублены. Непремѣнно должно бимсамъ верхней палубы и у кнехтовъ, связывать съ соотвѣтствующими имъ на кубрикахъ желѣзными пиллерсами на чехахъ.

Крѣпительные кнехты по борту, со шхивами, сквозь которые тянутся снасти, на тендерѣ вовсе негодны; да и вездѣ, допуская тягу снасти по одному только направленію, именно вилотъ къ борту, кнехты эти неудобны. Лучше всего дѣлать около нихъ блоки и самыя кнехты употреблять только для крѣпленія снастей. На тендерѣ мало мѣста, и ту же снасть приходится иногда тянуть въ разныхъ направленіяхъ.

Самая важная снасть на тендерѣ, гика-шкотъ. Для нея на гака-бортѣ три блока: одинъ двухшхивный и два одно-шхивные. Блоки эти берутся за обухи, служащіе въ тоже время крѣпительными болтами брусу, идущему поперекъ кормы и нарочно прибываемому къ контръ-тимберсамъ для прочной основы гика-шкота. Брусъ крѣпится къ набору желѣзными клинцами; деревянные лучше, и чѣмъ длиннѣ вѣтви ихъ, идущія по бортамъ, тѣмъ на большее число шпангоутовъ раздѣшается огромная сила гика-шкота.

Гиковъ и вообще желѣза нужно избѣгать по возможности. На тендерѣ главныя снасти, какъ-то ватеръ-штагъ, бакштагъ, мантили, клавьеръ и дрифтъ-фалъ гинцы и т. п. терпятъ много, и при малѣйшей неточности въ дугѣ, галъ легко разгибается; я замѣнилъ большую часть гиковъ паровъ коушей, взятыхъ одинъ въ другой и не рассказався въ перемѣнѣ.

Клетень, гдѣ ненуженъ, конечно вреденъ; но лучший способъ предохранить веревку отъ неминуемаго тренія всетаки клетневание, но не заводской веревочкой, какъ дѣлають щеголи, а штатнымъ плоскимъ шхимушгаромъ. Шхимушгаръ плотно прилегаеъ къ клетневнѣ и легко кладется такъ, что одинъ шлагъ нѣсколько находится на другой; при клетневаніи же веревочкой, остаются промежутки, въ которые удобно проникаетъ сырость. Всѣ ванты вокругъ юферсовъ и на футъ выше, должны быть клетневаны; ихъ здѣсь вѣчно треть оттяжкою гика, брифокъ-шкотами и т. п. Съ оплетками и филигранною работою всякаго рода, не худо проститься, вступая на тендеръ: она не долго продержится. Я говорю здѣсь о военныхъ судахъ. Яхта другое дѣло; это невѣста, обреченная вѣчно ждать брачной церемоніи въ подвѣчномъ нарядѣ.

Блоки чѣмъ больше, тѣмъ лучше, и понятіе, будто вооруженію придаютъ чистоту, уменьшая ихъ, совершенно ложное. Между тѣмъ сила теряется и на тендерѣ болѣе, чѣмъ гдѣ-нибудь, потеря ея падаетъ на людей.

Раздѣлавшись съ портомъ, вы выходите на рейдъ, не красоваться и ожидать посѣтителей, не стоять для эффекта—вась и не замѣчать,—а быть ежеминутно готовымъ ссораться съ цимъ и

летѣть, куда толкнетъ васъ воля начальника; слѣдовательно, всякая чопорность, всякое лишнее щегольство на тендерѣ не у мѣста. Паруса должны быть чисто загрѣшены, какъ на всякомъ воиномъ суднѣ, рангоутъ выправленъ, все прибрано къ мѣсту и снасти туго вытануты, но отнюдь не престопорены и даже не сложены въ обѣихъ бухты. Не говоря уже, что веревку попускаютъ принимать не естественное положеніе, выписывая ею приторные узоры на палубѣ, но на разборъ такъ уложенныхъ снастей требуется болѣе времени, нежели на съему съ якоря. У меня дѣлаютъ это въ портѣ только по воскресеньямъ, въ числѣ другихъ мелочей, отличающихъ праздникъ отъ будня; въ остальное время снасти подвѣшены ровными бухтами, каждая къ своему лопарю, и, при нуждѣ, стоятъ ихъ только бросить. Самая палуба отъ этого чище, т. е. на ней менѣе сору. Опрятность тѣмъ необходима, чѣмъ менѣе мѣста для жизни; слѣдовательно, на тендерѣ должно заботиться о ней болѣе нежели на другихъ судахъ; но, моя палуба, нужно помнить, что въ тѣснотѣ не возможно избавиться отъ сырости, и употребить всѣ средства къ просушкѣ вымытыхъ частей. Сносить ввизъ невысохшіе кубричные люки, чтобы скорѣе принять стройный видъ, на тендерѣ—преступленіе: они сохнутъ ввизу отъ жара камбуза, отъ чего поднимается тѣплый паръ, вредный людямъ и дереву. Вообще, на тендерѣ щегольство допускается только въ управленіи, и все, что не ведетъ прямо къ дѣлу, лишнее. Только обращая вниманіе единственно на должное, можно быть всегда готовымъ исполнить всякое порученіе, какъ бы внезапно ни сообщали его. Служба при-

нятая провизія, всѣ лица налитые водою, напаканхъ дальнихъ разслонѣ людей, канату именно столько, сколько требуется вѣтръ—и въ этомъ положеніи пуская застаетъ васъ приказъ самаго взыскательнаго къ вамъ начальника.

Едва успѣли вы оправиться и прудти въ рейдовый порядокъ, зловѣщие вымпела летятъ къ вѣтрику флагмана. Подвижной командиръ тендера несется на корабль начальника и получаетъ приказаніе перебросить пару словъ за какихъ-нибудь сотню миль. Начинается суматоха или лучше начиналась прежде, когда подъемъ гребныхъ судовъ на тендерѣ былъ дѣломъ великой важности и рѣдко обходился безъ ихъ поврежденія. Помню, какъ спускали по борту какихъ-то слизи, чтобы катеръ терло о нихъ, а не о сектора, и въ полномъ смыслѣ слова втаскивали гребные суда на ростры. Теперь это дѣлается легче и съ такою же увѣренностію въ цѣлости шлюпки, какъ на всякомъ другомъ суднѣ: ларчикъ просто открывался. На ночь брифокъ-рея, утвержденный тоненантомъ и горденемъ, завозятъ ночь-тали; ихъ и выложенную грота-гардель закладываютъ въ передній стропъ, а тали, взятыя за гафель (прежде ихъ брали за гикъ и для этого поднимали гикъ очень высоко), за бормовой. Гикъ съ гафелемъ заваливаютъ оттяжкою катеръ поднимается, далеко не касаясь борта. Когда киль минуешь планширъ, гикъ ставятъ прямо и имъ наводятъ шлюпку на блокн. Все это очень просто и удобно. Разумѣется, брифокъ-рей найтывать къ мачтѣ и въ зыбь берутъ оттяжки, какъ на всѣхъ другихъ судахъ.

Шлюпки подняты: остается поставить наруса и выпорхнуть въ море. Врадѣ ли на двухъ тенде-

рахъ нашего флота паруса ставятся одинаково! У всякаго особенная манера и самолюбiе, и своему мы подражаемъ не охотно; нужно сознаться въ этомъ недостаткѣ, болѣе или менѣе общемъ всемъ намъ морякамъ. Вступивши на тендеръ, я сталъ дѣлать по прежнему: гардель вертѣлъ на лебедкѣ, дирикъ-фаль тануль въ ручную, потомъ поднималъ стаксели и наконецъ топсель. Огромный гротъ шелъ къ верху медленно, не по характеру; и я сталъ доискиваться способъ, болѣе соответствующихъ моему темпераменту. Человѣкъ не практической ншцы всегда самыхъ замысловатыхъ средствъ къ достиженiю цѣли, какъ бы стыдился простыхъ способъ; а можетъ быть тщеславный умъ тѣшится, придумывая что-либо необыкновенное. Такъ было и со мною. Вида подъ рукою столько механизма, — лебедку, брашпиль и пр., я захотѣлъ воспользоваться имъ: гардель вертѣлъ на лебедкѣ, дирикъ-фаль на брашпиль, топсель-фаль поднималъ въ ручную и долго упорствовалъ въ принятой системѣ, забывая, что механическiя средства ведутъ къ экономiи силы людей насчетъ времени, а людей у меня довольно. Вертѣвши такъ и иначе, я убѣдился наконецъ, что самый простой способъ — скорѣйшiй и лучшiй, и теперь ставлю паруса слѣдующимъ образомъ: команда становится повахтенно на гардель и дирикъ-фаль (пропущенные на разныя стороны) и поднимаетъ ихъ въ ручную, *быстро*. Не смѣйтесь, господа! я не Гасконецъ; пишу тамъ, гдѣ всякой можетъ опровергнуть меня и ссылаться на свидѣтелей. Для скораго подъема, гафель долженъ идти горизонтально, слѣдовательно гардель доидетъ до мѣста прежде; люди съ нея переходятъ

на гика-тоннанты, и когда гикъ поднимется сколько нужно, становится на кливеръ-фаль. Другая вахта съ дирикъ-фала переходитъ на фокъ-фаль (фалы стакселей также пропущены на разныя стороны) и оба стакселя поднимаются вдругъ, бѣгомъ же. Когда фокъ будетъ на мѣстѣ, люди переходятъ на кливеръ и дирикъ-фаль гинцы и, поднявши до мѣста гротъ и кливеръ, поднимаютъ топсель. Всѣ снасти, которыя танутся одновременно, пропущены на разныя стороны и команда не перебѣгаетъ съ борта на бортъ для дѣйствiя. Такимъ образомъ у меня ставить паруса въ 3 или 3½ минуты. Только стоя на теченiи, не по вѣтру, способъ этотъ нѣсколько измѣняется; тогда прежде всего поднимаютъ гика-тоннанты: иначе гротомъ, надувающимся боковымъ вѣтромъ, сорветъ гикъ съ подшеса.

Увѣряютъ, будто съема съ тендеромъ на желаемый галсъ, дѣло удачи. Не допуская нашего русскаго *авось* ни въ какихъ случаяхъ на морѣ, я смѣло утверждаю, что съема на тендеръ, при постоянномъ вѣтрѣ (а при измѣчивомъ всякаго рода суда подвергаются также случайности), также вѣрна, какъ и на другихъ судахъ. Стоитъ только не распускать кливера, а поднимать его на бабзлахъ. Подъ однимъ фокмъ тендеръ вовсе почти не рыщетъ и непремѣнно укладывается въ желаемую сторону, при томъ подталкивать канатъ гораздо легче. Кливеръ даетъ тендеру ходъ мгновенно и, если вы снимаетесь съ якоря, то, не дожидаясь момента, что нельзя тотчасъ идти въ какую-нибудь сторону, осадите гротъ-галсъ и осадите фокъ на вѣтрѣ, пока продрейфуете нужное разстоянiе. Такимъ образомъ, распуская или



не распуская яливеръ, можно сняться съ тендеромъ въ пространствѣ, нѣсколько большемъ длины судна и бушприта.

Убравшись съ якоремъ (дѣло одной минуты, если снимаетесь съ небольшой глубины), тотчасъ прибавляютъ парусовъ. Если катаетесь по рейду или ожидаете приказанія подойти для переговора, конечно брифокъ-рей должно имѣть оттопленнымъ; но при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, въ морѣ я предпочитаю держать его внизу, прямо на топенантахъ. Всякая верхняя тяжесть значительна для такого малаго судна, какъ тендеръ, и оттопленный рей увеличиваетъ размахи на качкѣ. Брифокъ и полу-тонсель ставятся вмѣстѣ, обѣими вахтами. Для ввязыванія брифокъ-горденей и шкотовъ, назначается семь человекъ; по свистку они выносятъ парусъ, а всѣ остальные тянутъ гардель. Кончивши съ реемъ, поднимаютъ полу-тонсель до тона, гдѣ тошовые ввязываютъ въ него галсы и шкоты. Полу-тонсель долженъ имѣть по два галса и шкота для переноски съ одного пока брифокъ-рея на другой, при перемѣнѣ вѣтра или бурса. Послѣ подъема полу-тонселя, люди раздѣляются на его фаль и брифокъ-гордени, и оба паруса поднимаются вмѣстѣ. Тоновые тотчасъ сбрасываютъ внизъ полу-тонсель шкоты и гитовъ, а баковые вооружаютъ выстрѣлъ на навѣтренной сторонѣ. Для закладыванія выстрѣла, обыкновенно приливаются къ бугелю лебедки, у винтовъ, стягивающихъ обѣ его половинны (я разумѣю лебеду на матѣ), уши, въ которыхъ выстрѣлъ входитъ крюкомъ. Это неудобно; выстрѣлъ нужно проводить назадъ всѣхъ снастей, идущихъ въ передніе кнехты, а съ заложенымъ на выѣнный носъ его брифокъ-шкотомъ, при умѣренномъ

даже вѣтрѣ, дѣло довольно потопливо. Гораздо лучше на бугелѣ лебедки имѣть спереди секторъ, длиной около фута, съ обузомъ; снасти не помѣшаютъ заложить въ него выстрѣлъ и въ добавокъ по сектору выстрѣлъ легко скользитъ, когда выдвигаютъ его за бортъ. Полу-тонсель-гитовъ берется у меня за گوشъ, ходящій по тонкому шпиритъ на тонсельномъ рейтѣ, и тянется на бакѣ въ канифастъ-блокъ. Конечно, было бы удобнѣе основывать его, какъ обыкновенный лисель-гитовъ; но тогда понадобилось бы имѣть два гитова, ибо обѣ стороны паруса бывають на вѣтрѣ, и отъ этого произошла бы путаница. Вообще, на тендерѣ, по тѣснотѣ мѣста внизу и на тонѣ, должно избѣгать лишнихъ снастей, если безъ нихъ можно обойтись.

Убирая прямые паруса, спускаютъ сперва полу-тонсель, а за нимъ тотчасъ брифокъ и рей. Отдавалъ оба паруса вдругъ, брифокъ непременно упадетъ на полу-тонсель-гитовъ и помѣшаетъ тянуть его, а снасть эта должна выбираться очень скоро. Брифокъ-гитовыхъ вовсе не нужно; въ свѣжій вѣтръ стоять только вмѣстѣ съ парусомъ травить рей и осаживать третныя гордени; рей, тяжестью своею, поможетъ спустить парусъ. Для облегченія уборки парусовъ, лучше выпустить изъ нихъ вѣтръ, если обстоятельства позволяютъ. Вообще, на тендерѣ благоразумное употребленіе руля избавляетъ отъ многихъ тяжелыхъ работъ; наприкладъ: ставя тонсель, если вы придержитесь такъ, чтобъ онъ полоскалъ, галсъ и шкотъ натянута весьма легко; а оставивъ его наполненнымъ, то и другое сдѣлаете съ большимъ трудомъ. Также, если вѣтръ вдругъ зайдетъ и обстѣнитъ прямые паруса, спуститесь,

чтобъ они заплоскались—и вся огромная масса парусины брифака и полу-топселя уберется, какъ батистовый платокъ. При перемѣнѣ кливеровъ и взятій рифовъ у грота, обезвѣтреніе парусовъ еще важнѣе, и благотѣльное дѣйствіе руля, снимая половину бремени съ плечъ команды, должно составлять предметъ великой важности для заботливаго командира. Въ началѣ командованія тендеромъ, я не обращалъ на это должнаго вниманія и люди часто страдали приливами крови къ груди. *Завалию грудь*—это простое выраженіе боли, происходящей отъ поднятія чрезмѣрныхъ тяжестей съ сверхъ-естественнымъ усиленіемъ, мнѣ часто приходилось слышать. Въ послѣдствіи, волшебный руль исполнялъ обязанность искуснаго, благонамѣреннаго эскулана.

Безспорно, на тендерѣ не должное положеніе парусовъ въ разсужденіи дуящаго вѣтра, вредитъ ходу болѣе нежели на всякомъ другомъ суднѣ. Возмите корабль. Недостаточно потравленная контръ-бизань, слишкомъ туго вытннутый кливеръ-шкотъ или не до мѣста поднятый брамъ-фаль, мѣшаютъ ходу, конечно; но, если остальные паруса поставлены какъ должно, процентъ потери хода незначителенъ. На тендерѣ, при четырехъ или пяти парусахъ, каждый составляетъ огромную часть цѣлой парусности и, будучи поставленъ дурно, отнимаетъ $\frac{1}{6}$ или $\frac{1}{5}$ часть хода, даже болѣе, потому что заставляетъ вести много руля. Кромѣ того съ надраенными шкотами и чрезъ мѣру обрасопленными реємъ, тендеръ какъ-то неловокъ, жестокъ въ эволюціяхъ. Разность хода при излишніе натянутыхъ шкотахъ и при должной постановкѣ парусовъ разительна. Чтобъ доказать важность этого пред-

мета служившимъ у меня офицерамъ, катаясь по рейду и проходя мимо судовъ или близкихъ береговыхъ предметовъ, по которымъ легко можно было заключить объ измѣненіи въ ходѣ, я приказывалъ травить гнѣзъ и ставсели-шкоты, нарочно вытннутые болѣе нужнаго. Быстрота увеличивалась мгновенно, на глазъ, и судно бросалось впередъ, какъ благородный, ретивый конь, которому ослабили поводья.

Постановка нѣкоторыхъ парусовъ на тендерѣ не мало облегчается, отступая нѣсколько отъ принятыхъ способовъ. Малый топсель обыкновенно шуруется къ стеньгѣ или пристегивается къ ней стропками съ кматами: я то и другое коноптно, а при уборкѣ въ порывѣ, подвергается опасности самую стеньгу. Воспользовавшись софитомъ товарища, я взялъ въ люверсы передней шкаторины топселя глухія стропки: верхняя обносится воеругъ стеньги и продѣвается въ слѣдующую, эта въ третью и такъ далѣе до послѣдней, которая крѣпится сама за себя петлею. При подъемѣ, стропки закладываютъ такъ скоро, что фаль идетъ не останавливаясь, а при спускѣ стоитъ отдать только нижнюю стропку и вся шкаторина отдѣлится отъ стеньги. Таки же стропки я примѣнилъ къ штормъ-гроту и кливеръ-топселю, хотъ послѣдній ходить по упругой снасти и никогда не случалось, чтобъ стропки заѣдали. Разумѣется, онѣ должны быть щедро высалены.

До сихъ поръ мы дѣйствовали при благопріятныхъ обстоятельствахъ, прибавляли парусовъ и гарцовали; возьмемъ теперь тендеръ въ нинихъ отношеніяхъ. Свѣжѣетъ: судно остроильное, имѣющее къ ватеръ-линіи большой развалъ,

крепить до известной степени; опасаться нечего. Нельзя также бояться за джую мачту или карлина-стенгу; но тендеръ большихъ парусовъ не любитъ: они давятъ его къ водѣ безъ пощады и валяютъ, а ни какое судно не рассчитано ходить бокомъ. Ходивши очень долго съ другимъ тендеромъ, для опыта и убѣжденія, случилось одному изъ насъ, въ свѣжій вѣтръ, нести больше парусовъ, нежели другому. Соразмѣрившій парусности по силѣ вѣтра уходилъ, особенно, если товарищъ имѣлъ лишній верхній парусъ. Убравши лишнее, остававшій шелъ ровно. Итакъ, хотя вовсе не опасно нести на тендерѣ большіе паруса, ходъ судна отъ того нисколько не увеличивается, а деревья и снасти терять безъ пользы. Вѣтръ свѣжѣетъ,—берите рифы, *не заноситесь*, бабъ говорилъ мнѣ известный морякъ нашего флота. Заноситься во всемъ дурно и я вполне вѣрю словамъ почтеннаго ветерана.

Рифы у бушприта и грота должны браться одновременно. При этомъ, можетъ быть, вы будете убираться нѣсколько долѣе съ бушпритомъ, ибо часть людей отдѣлится къ гроту, но вообще справитесь скорѣе. Приведа для уборки кливера, обезвѣтрите и гротъ, и пять, шесть человекъ легко дотянуть шкентель; рифъ же можно вязать послѣ. Напротивъ, обратя всѣхъ людей къ кливеру, послѣ подъема его, нельзя будетъ привести для взятія рифовъ у грота безъ большой потери времени; а при наполненномъ парусѣ, шкентель дотанете съ трудомъ всею командою. У меня, по свистеу, одно отдѣленіе подвахтенныхъ выносить кливеръ и съ топовыми идти къ гроту; остальные три берутъ внутри стоявшій кливеръ, двигаютъ бушпритъ и поднимаютъ новый кливеръ;

окончивши это, онѣ переходить къ гроту, уже зарифленному, и поднимаютъ его на мѣсто. Для перемѣны кливера весьма удобно имѣть, вмѣстѣ бензела, которымъ найдутся шкоты къ углу паруса, строку съ клеветсомъ. Подъемъ новаго кливера лучше начинать не съ галса, а съ фала; приподнявши фаль до нѣкоторой высоты, тянуть галсъ, который тогда идетъ гораздо легче; остальную слабицу кливера выбираютъ гинцомъ. Разумѣется, въ бушпритѣ должны быть поворотные шлаготы съ отсѣдными планками; объ обыкновенныхъ и говорить нечего: это остатки старины. Кстати о кливерѣ. Нужно замѣтить, что подъ парусами переднія шкаторина его ту же штага и потому не можетъ быть слишкомъ прочна. По штагу она почти одной толщины съ фаломъ (шкаторина $5\frac{1}{4}$ д., а фаль 5 д.); но фаль двойной, и лигтрость,—хотя менѣе грубой спускъ придастъ веревкѣ значительную грубость,—мнѣ кажется не довольно толстымъ. На тендерѣ все ходитъ по мачтѣ, бушприту, стеньгѣ или дееру, следовательно должно быть наплатано саломъ какъ нельзя лучше. Кливеръ-фаль не худо брать на самый тонъ; тогда онъ будетъ противудѣйствовать дригъ-фалу, отъ котораго тонъ гнется назадъ. Единственная невыгода такой основы—затрудненіе переносить полу-гонсель съ одного нога брифокъ-рея на другой.

При шквалѣ спускайте тотчасъ фокъ. Находясь надъ пустою частью судна, онъ давитъ его къ водѣ болѣе другихъ парусовъ. Отдавайте гротъ, и, если успѣли привести, убирайте кливеръ; если же нѣтъ, жертвуйте имъ, не боясь травить шкота, лишь бы успѣлъ бушпритъ. Нѣкоторые не соглашались въ необходимости убирать фокъ;

Для доказательства вреднаго дѣйствія этого паруса, приведу примѣръ. Однажды я держался при свѣжѣмъ NO у береговъ Крыма подъ 4-мъ кливеромъ, зарифленными фокомъ и гротомъ. Вѣтръ постепенно свѣжѣлъ, но я не мѣнялъ грота, опасаясь быть отнесеннымъ теченіемъ. Тендеръ рылъ немилосердно и брызги окатывали налѣбу съ носа до таба-борта. Спустили фокъ и тендеръ запригаль по волнамъ съ легкостью серны; стало сухо на бабѣ. Кливеръ, напротивъ, поднимаетъ носъ и удерживаетъ судно отъ стремительнаго спуска съ волны, такъ что я предпочитаю нести вмѣсто зарифленнаго фокъ и 4-го кливера, третій, и для этого, думаю, не худо бы дѣлать этотъ кливеръ изъ парусины высшаго номера.

Повороты на тендерѣ, въ обыкновенную погоду, пустое дѣло. Вообще съ фокомъ у насъ обращаются какъ съ форъ-марселемъ и держатъ его слишкомъ долго на вѣтрѣ. Это ошибочно. При хорошемъ ходѣ, судно короткое и съ широкимъ мидель-шпангоутомъ, какъ тендеръ, дѣйствіемъ одного руля перекатится на другую линію бейдевинда; а при плохомъ, лучше травить гика-шкотъ и обезвѣтрить гротъ, нежели держать долго фокъ на вѣтрѣ. Парусъ слишкомъ близокъ къ центру вращенія судна и не столько заворачивается его, сколько валить бокомъ и останавливаетъ ходъ, а безъ хода судно заковано. Съ другой стороны, если вы штильбете и вѣтръ дѣлается съ кормы, а у васъ гикъ стануть и нужно привести въ бейдевиндъ, тѣсно будете ожидать, раздериуши стаксель-шкоты, чтобъ тендеръ, силою огромнаго грота, привело къ вѣтру. Завалите гротъ, дайте ходъ, и судно,

послушавъ руля, тотчасъ приведетъ. Руль на тендерѣ, при остротѣ кормы, дѣйствуетъ могущественно; но эта-самая причина и заставляетъ власть его умѣренню въ случаѣ нужды. Дохода со всею силою на перо, струя также дѣйствительно и мгновенно останавливается судно, и если нужно сдѣлать полу-поворотъ—этотъ вѣнецъ тендерскаго турвира—поставьте руль прямо, снимите гика-и потравите кливеръ—шкотъ; когда придете къ вѣтру столько, что дѣйствіе кливера на ходъ уменьшится: пройдете несравненно болѣе впередъ, нежели положивши много подъ вѣтръ.

При поворотахъ, особенно въ свѣжій вѣтръ и зыбь, руль также должно вѣлать постепенно. Въ такихъ обстоятельствахъ выбирайте моменты, когда море спокойнѣе и тендеръ не ныряетъ носомъ, предварительно приснувшись для увеличенія хода; стягивайте гикъ и травите кливеръ-шкотъ, не тотчасъ же, а когда придете румба три отъ вѣтра. Хорошій тендеръ перекатится непременно. Мнѣ случалось часто поворачивать оверъ-штатъ въ три рифа, а иногда въ четыре.

Поворачивая при волненіи черезъ фордевиндъ отнюдь не травите гика. Какъ бы сильно ни выбиралн оттяжку, все будетъ между нею и гика шкотомъ игра, и гикъ, на отлетѣ, станеть рвать. Огромный рычагъ этотъ, дѣйствуя на точку приложения шкота, всякій разъ, что его дернетъ, подастъ корму подъ вѣтръ, т. е. произведетъ въ суднѣ движеніе, прямо противное сообщаемому рулемъ. Лучше подтянуть до-нельзя грота-гитовъ и травить дирикъ-фалъ. Приводя къ вѣтру отъ линіи фордевинда, тащите шкоты постепенно, отводите руль и не давите судну бросаться

быстро къ вѣтру. Тендеръ вертикаль и приходитъ въ бейдевиндъ очень скоро; при этомъ въ вамъ можетъ показаться такой сѣдой гость, что вы съ нимъ не раздѣляетесь.

Штормовой гротъ, кажется, малъ. Пустой носъ тендера легко сбиваетъ волненіемъ. Притомъ часто случается надобность нести паруса болѣе настоящаго штормъ-грота при огромномъ волненіи. Вы не можете сдѣлать этого иначе, какъ поставя настоящій гротъ и подвергаясь всѣмъ несприятностямъ огромнаго гика, тогда какъ еслибъ штормъ-гротъ былъ полотно на два шпре, онъ могъ бы замѣнить настоящій въ рифахъ, безъ невыгодъ гика. Къ такому штормъ-гроту можно придѣлать три рифа, вмѣсто двухъ.

Мягъ не случалось поворачивать черезъ фордевиндъ въ штормъ, но я не рѣшился бы на это, не прикинувши штормоваго брифона: приходя на фордевиндъ, тендеру не подлѣ чѣмъ убѣжать отъ волненія. Вообще, на полномъ курсе, лучше брать лишній рифъ у босаго грота и нести брифонъ; подлѣ нимъ тендеръ будетъ тверже на румбѣ и не станетъ такъ рыскать, какъ подлѣ однимъ заваленнымъ гротомъ.

Кончалъ съ парусами, скажу нѣсколько словъ о *фалшивомъ рифѣ*. На гонѣ или при порывистомъ вѣтрѣ, требующемъ временнаго уменьшенія парусности, травите грота-гардель и стягивайте шкентель; галсъ закладываете за соответствующій шкентелю коушъ въ передней шкаторинѣ и оставляйте мяготъ не ввязавши рифъ-сезней. Парусъ будетъ стоять хорошо и дѣйствовать также какъ зарифленный, за исключеніемъ небольшой задержки вѣтра въ пузѣ у борта.

Становясь на якорь, должно всегда бросать его съ расхода, когда начинаете приводить. На тендерѣ нѣтъ прямыхъ парусовъ, которыми можно было бы вытянуть чѣмъ при заднемъ ходѣ. Чтoby не набросить чѣмъ на якорь, я употребляю весьма простое средство, перенятое отъ одного англійскаго шкипера: на разстояніи отъ рима, нѣскольکو болѣе глубины, кладутъ найтовъ изъ иради, довольно прочный, чtoby выдержать скорость чѣмъ отъ собственной ея тяжести, но обрывающійся при малѣйшемъ напряженіи каната отъ хода тендера. Якорь всегда поднимается чисто.

Нѣсколько словъ о жизни на тендерѣ. Всякій человѣкъ здѣсь на лицо; тѣснота не позволяетъ имѣть ничего и ничего лишняго; работа сама по себѣ не легка; надѣяться не на кого и каждый стоитъ за самаго себя всѣми силами своихъ мускуловъ. Постойное плаваніе, при вниманіи командира и офицеровъ, скоро доводитъ команду до нужной споровки въ работахъ; а видимой скорости, тамъ, гдѣ все танется гиндами и вертится валомъ, конечно не потребуетъ никто знакомый съ законами механики. Поэтому, въ тѣ небольшіе промежутки, когда тендеру случится стоять на якорѣ, ученые парусами и проч., и разныя такъ называемыя якорныя работы, дѣлаются излишними; но за то полезно, весьма полезно, приазывать команды въ свободныя минуты провѣтривать багажъ, переворачивать чемоданы, просушивать паруса, выносить все на верхъ изъ трюма и вообще всѣмъ мѣрами изгонять сырость, эту страшную изву тѣсныхъ жилищъ. Наконецъ, если и это сдѣлано, — предоставьте людямъ отдохнуть и наслаждаться всѣмъ тѣмъ комфортомъ, какой могутъ они имѣть, живя

въ скорлупѣ надъ бездною, готовою поглотить ихъ при малѣйшей оплошности.

Привычка и сила обстоятельствъ мирять со многимъ, и несмотря на преждевременные ревматизмы, теперь на тендерѣ я совершенно покоенъ духомъ. Въ хорошее время онъ тѣшитъ меня своею ловкою увертливостію; на немъ тогда нѣтъ ничего невозможнаго; въ бурное я повторяю свое младенчество, качаюсь какъ въ люлькѣ, безъ стонцовъ и скрипа, томлящихъ душу на великанѣ кораблѣ. Въ доказательство спокойствія тендера на волненіи, прибавлю, что строки эти написаны подъ штурмъ-гротомъ, въ минуты бездѣйствія, доставленнаго равнодушіемъ бурею.

*Командиръ тендера * * *.*

Еще о тендерахъ и управленіи ими.

(Извлечено изъ «Морск. Сборн.» 1852 г. № 6).

Mieux vaut tard, que jamais.

Большая часть читателей Морскаго Сборника вѣрно помнитъ прекрасную статью въ сентябрьскомъ номерѣ 1849 года подъ заглавіемъ *нѣскольکو словъ о тендерахъ и управленіи ими*.

Скромный авторъ анонимной статьи этой, командиръ тендера***, передавая будущимъ тендерскимъ командирамъ свои замѣчанія объ управленіи этими судами, самъ говоритъ, что не считаетъ ихъ неопровержимыми и прибавляетъ: «напротивъ, я надѣюсь встрѣтить противорѣчія и буду радоваться, если изъ подъ пера рушачахъ одно другое мнѣній, вспыхнетъ искра истины».

Я общалъ ему возраженія, и теперь, кончивъ свое поприще на тендерахъ, и избравъ свободное время, пишу нѣсколько замѣтокъ объ этихъ судахъ

болѣе потому, что считаю долгомъ всякаго морскаго офицера сообщать замѣчанія свои другимъ, чтобы имъ оставалось болѣе времени дѣлать съ своей стороны новыя. Сверхъ того, анонимную статью эту многіе приписывали мнѣ, потому что въ ней описывается большая часть того, что было сдѣлано на тендерѣ, которымъ я командовалъ. Сохраняя такое же инкогнито, какъ командиръ тендера, я*** для избѣжанія повторенія сказаннаго уже прежде меня въ Морскомъ Сборникѣ объ этихъ судахъ, придавъ этимъ замѣткамъ видъ дополненія къ опередившей ихъ статьѣ, и желаю, чтобы вмѣстѣ съ послѣднею, онѣ были полезны вновь поступающимъ на тендера.

Къ замѣчаніямъ командира *** о вооруженіи и изготовленіи тендера къ походу, я прибавлю слѣдующее: на тендерѣ каждое рангоутное дерево и каждая почти снасть—*капитальная*; по этому, послѣ перваго изготовленія къ походу, весьма полезно попробовать крѣпость всѣхъ тендерскихъ принадлежностей вооруженія прежде, нежели пустаться въ море и рисковать судномъ и командою въ случаѣ если лопнетъ какая нибудь скоба ватеръ-бакштага, или тому подобное. *Попробовавши* свой тендеръ въ рѣкѣ, т. е. неся въ бейдевиндъ полный гротъ и большой кливеръ при такомъ вѣтрѣ, который обыкновенно заставилъ бы меня взять два рифа и имѣть только 2-й кливеръ на бушпритѣ, вдвинутомъ до третьяго шлагтова, или даже 3-й кливеръ, я узналъ, что крѣпленіе бушпритныхъ кнехтовъ было недостаточно, и сдѣлалъ прутья, о которыхъ говорится въ упоминаемой статьѣ на стран. 2.

Необходимость запасной скобы для ватеръ-штага на форштевиѣ объясняется тѣмъ, что жс-

лазо съ мѣдью, погруженныя въ соленую воду, составляютъ гальваническую пару, въ которой неизбежно одинъ изъ металловъ разлагается прежде другаго: къ этому не лишне прибавить, что я нашелъ полезнымъ свинцовыя пластинки между мѣдною обшивкою и скобою ватеръ-штага, причемъ скоба явно медленнѣе портится. Прибавлю еще къ сказанному на стран. 2, что такъ какъ мѣдную половину гальванической пары составляетъ при этомъ дѣлая обшивка всей подводной части тендера, то вліяніе ея, по силѣ своей, не ограничивается одною скобою на форштевиѣ, но простирается и на значительную часть дѣла ватеръ-штага, на которой отъ этого оказываются раковины, что заставляетъ не забывать и эту дѣль послѣ продолжительнаго плаванія.

Необходимость, чтобы бушпритъ двигался мимо мачты я испыталъ мичманомъ, когда оттого, что мы не могли сдѣлать этого, тендеръ нашъ потерялъ эту важную часть своего вооруженія. Для спуска бушприта на бакштовъ, при поднятомъ барказѣ, недостаточно чтобы верхній роудсъ вынимался свободно; нужно было еще при вооруженіи тендера позаботиться чтобы желѣзная дуга, на которой виситъ между бушпритными кнехтами колоколъ, была выгнута на столько вверхъ на сколько бушпритъ понадобится приподнимать или снималась бы со всѣмъ. О движеніи бушприта я заботился не столько изъ предосторожности отъ замерзанія на немъ льда, сколько потому, что опасно, чтобы бушпритъ не могъ быть сломанъ канатомъ во время большаго волненія, въ возможности чего убѣряли старшіе командиры тендеровъ. Мысль свою о спускѣ бушприта на бакштовъ черезъ гака-бортъ и подъема его съ бакштова, при под-

внѣмъ баркасъ, я испытывалъ нѣсколько разъ съ помощію двухъ сей-талей съ тона и двухъ хватъ-талей съ гака-борта. я нахожу эту работу весьма не трудною, когда *тѣмъ барказа въ росте-разѣ*, но думаю, что при этой работѣ шлюнокъ трудно уцѣлѣть во время качки, если нельзя сдвинуть шлюнку въ правую сторону передъ выдвиженіемъ бушприта совсѣмъ внутрь, или если кнехты не отнесены отъ мачты на столько, что бы можно было двигать бушпритъ совсѣмъ не поднимая его выше шлюнокъ (*).

На стран. 5 авторъ говоритъ, что замѣнили многие гаки парными коушами, и что ему не приходилось въ этомъ раскаяваться; есть мѣста, гдѣ и тѣ и другіе съ пользою замѣняются *двойными* или *складными* гаками, напр.: у верхнихъ блоков эренсъ-талей, гдѣ коуши не позволяютъ переложить эренсъ-тали къ штормовому гафелю, а обыкновенные гаки были бы вредны, во первыхъ потому, что могли бы задерживать за гика-топенанты, а во вторыхъ потому, что за нихъ могъ бы захлестнуться гафъ-топсель-шкотъ; притомъ для просушки парусовъ, которые хранятся внизу, при парныхъ коушахъ нельзя переложить эренсъ-тали нижними блоками къ гафелю, а переложивъ ихъ, легче поднимать ими большіе паруса для просушки.

У кливеръ-шкота я пробовалъ эти гаки, но нашелъ, что тутъ киевельсъ со строенко, употребившійся на прежнихъ тендерахъ, гораздо удобнѣе.

Говоря о клетенгѣ (стран. 5), я, основываясь на опытѣ, смѣю увѣрить, что ватеръ-штагъ не

(*) Сосновый бушпритъ, когда выдвинуть его совсѣмъ, прибавляетъ 9 д. къ дифференту, а если спустить его на воду, дифферентъ увеличивается еще на $4\frac{1}{4}$ дюйма.

только клетенгомъ изъ заводской веревочки, но и клетенгомъ изъ штатнаго шкимушгара не предохраните отъ морюти, потому что онъ почти постоянно подверженъ погруженію въ море; по этой причинѣ (хотя бы его очень полезно было предохранить такою одеждою отъ тренія о канатъ и перлина) лучше оставить ватеръ — штагъ открытымъ, чтобы во-время увидѣть не надорвана ли которая нибудь изъ прядей этой снасти, больше всѣхъ другихъ подвергающейся тягѣ.

Имѣть, стоя на якорѣ, всегда подвѣшенный снасти, есть мысль, кажется, вполне принадлежащая автору статьи, вызывающему возраженія, и за нея командиры тендеровъ должны считать себя одолженными ему; потому-что пора бы намъ отвлечь вниманіе свое и труды людей отъ нѣкоторыхъ безполезныхъ мелочностей, до того вошедшихъ въ привычку, что мы часто забывъ будто не смѣемъ и подумать объ уничтоженіи ихъ.

Несомнѣнная польза просушки, по возможности чаще, всѣхъ частей судна, побуждаетъ замѣтить здѣсь что если командиръ, стоящаго на рейдѣ тендера, дадутъ въ распоряженіе два дня, онъ можетъ начиная съ утра, въ одинъ день сдѣлать слѣдующее: вылить воду изъ желѣзныхъ ящиковъ своихъ въ трюмъ, поднять всѣ ящики на палубу и, разложивъ на вымбонкахъ, вымыть ихъ, просушить, выкрасить и дать краскѣ высохнуть (выбравъ для этой работы хороший день); а въ вечеру спустить ихъ въ вымытый, выбѣленный и, высушенный трюмъ; слѣдующій же день употребить для наливанія ящиковъ свѣжею водою, на что, впрочемъ, въ портахъ подобныхъ Севастополю, относительно удобства въ этомъ отношеніи, мѣсто дня понадобится только часть, потому что

тендеръ подходить вплотъ къ крамамъ резервуара и можетъ налиться менѣе, чѣмъ въ полъ-часа, посредствомъ шланговъ, что было мною испытано.

Тендеру весьма скучно и онъ поднимаетъ пребывающаго суда. Прежде командира, изобрѣтательнаго автора анонимной статьи, за которую мы слѣдимъ здѣсь въ порядкѣ описанія, это дѣлалось съ большими затрудненіями, но теперь (стр. 7) брифокъ-рей пошелъ въ дѣло и ларчикъ сталъ просто открываться. Не должно однакожь употреблять брифокъ-рей подобно фока-рею судна большаго ранга: на него лучше заносить только легкія хваттали, которыя оттягивали бы носъ шлюпки отъ борта и стараться не поднимать ее ими, особенно при волненіи, потому что рей тонокъ, и прежде нежели нашъ авторъ рѣшился ввести у себя подъемъ съ помощію брифокъ-рея, онъ долго оспаривалъ этотъ способъ, основываясь на непрочности рея. Пятилѣтнее плаваніе, однакожь, вполне убѣдило насъ, что, занеся въ помощь брифокъ-топенанту фока-фаль, контра-брасу—грозгагальсъ-тали къ крамбалу и, принятовивъ рей къ мачтѣ или заложивъ его къ борту другія галсъ-тали, этотъ способъ совершенно безонасенъ. При большой боковой качкѣ случалось однакожь, что тотъ изъ столпихъ вмѣстѣ тендеровъ, на которомъ не было еще удобнѣе способа спускать шлюпки, оставлялъ ихъ на ростерахъ.

Средство сдѣлать подъемъ или спускъ шлюпокъ болѣе безопаснымъ во время большой качки, состоитъ въ слѣдующемъ: поставить брифокъ—выстрѣлъ стрѣлою въ кормовой части тендера (въ деревянный башмакъ съ выемкою для крюка выстрѣла), и утвердить его сверху талими къ подятому (но не заваленному) гикю, сзади лопаремъ

грозть-шкота, взятымъ въ канфасъ-блосъ у гала-борта, а спереди удерживая его хоть полутонселя-фаломъ.

Носъ-тали отъ носа выстрѣла отвѣдутъ корму далеко отъ борта, и этимъ способомъ, болѣе сложнымъ, нежели первый (который по этому въ обыкновенное время удобнѣе употреблять), случалось спускать шлюпки при такомъ волненіи, которое не позволяло сдѣлать этого обыкновеннымъ способомъ безъ большаго риска, относительно цѣлости ихъ. Когда поднимаютъ шлюпки съ помощію выстрѣла, тали закладываются на гафель противъ того мѣста, гдѣ приходится кормовой стронъ катера, когда онъ въ ростерахъ, а если гикъ намѣренъ заваливать, они закладываются далѣе къ носу гафеля, чтобы отводили носъ отъ задней ванты.

Есть рейды, гдѣ по качеству воды, шлюпки не должно долго оставлять въ ней, и тендеру легко сберечь ихъ, поднимая на ночь съ боковъ, и катеръ и гичку. Для этого нужно только имѣть на бугелѣ лебедки съ задней стороны мачты, обухъ, въ который закладывался бы брифокъ-выстрѣлъ своимъ крюкомъ. Поддерживая талими мантиль—топъ—бакштага, наружный носъ выстрѣла вы легко поднимаете катеръ къ нему и къ носу брифокъ рея, заложивъ въ помощь брифокъ-топенанту эливеръ-гвинецъ; съ другой стороны можете поднимать четверку къ носу рея и вытянутому топъ—бакштагу, занеся на послѣдній хваттали. Катеръ предпочтительнѣе поднимать съ той стороны, съ которой брошенъ якорь, а якорь лучше бросать съ правой; потому что на этой сторонѣ на брашпиль большаго мѣста для каната и слѣдовательно травить послѣдній или подни-

мать яворь будетъ тогда удобнѣе. Впрочемъ, сдѣлавъ лѣвую половину брашнѣи тоньше, а бушпритные кнехты на столько толще, чтобы можно было выемкою сзади, утонять до теперешнихъ размѣровъ ту часть лѣваго кнехта, которая приходится противъ брашнѣи—между послѣднимъ и кнехтомъ остается довольно мѣста для шлагоу каната и тѣмъ неудобство лѣваго каната много устранится. Это было отчасти сдѣлано на одномъ изъ прежнихъ тендеровъ.

Говоря о подъемѣ и спускѣ гребныхъ судовъ, замѣтимъ мимоходомъ, что тендеръ можетъ легко спускаться и поднимать въ роостеры свою четверку и подъ парусами, съ подвѣтренной стороны, не заноса никакихъ талей на гафель. Во время поворота оверъ-штагъ, ее лучше спускать съ будущей подвѣтренной стороны. Въ обоихъ случаяхъ не нужно приподнимать гика, и работа производится эренсъ-талами съ обѣихъ сторонъ, галсъ-талами отъ кормы шлюпки, къ кормовой шлюпъ-балкѣ, и талами гика-топенантовъ, вмѣсто сей-талей (пристопоривъ топенанты къ вантамъ). Брифоклей конечно, и при этомъ случай идетъ въ дѣло, и на лопаря эренсъ-талей закладываются блоки со свитями, въ которые продергиваются эти же лопари; это дѣлается для того чтобы подъемъ былъ легче для людей. Не входя въ большія подробности объ этой работѣ, прибавлю, что подвѣтренный фордунъ при ней, хорошо замѣняетъ гика-топенантъ своей стороны, если тали его основаны какъ мантиль-тали тонъ-бакштага, а не какъ тали стень-вантъ (это конечно понятно служащему на тендерѣ). (*) Барказъ же тендерскій (ка-

(*) При такой основѣ, фордунъ лучше полутопсель-фаза, когда ставать выстрѣги стрѣлы. См. выше.

кой бы легкой постройки онъ ни былъ), не должно при поднятыхъ парусахъ спускаться или подниматься посредствомъ гафеля, потому что тогда дюрнеъ-фаль составляетъ съ послѣднимъ очень острый уголъ и потому натруженъ и безъ такой тяжести.

Вытягиваніе и отдаваніе роостерныхъ найтововъ весьма облегчается, если въ рымъ, внутри шлюпки берутся толстые шкентеля, вмѣющие у наружныхъ концовъ своихъ, вѣтѣ уключинъ, желѣзные раздвижныя скобы (въ родѣ борги-стропныхъ). Прoderнувъ круглый стропъ въ палубный рымъ и заложивъ концы его въ такую скобу, должно заложить драекъ между обѣими половинами стропа, и скрутить его. Длинный конецъ драйла прихватывается ревантомъ къ роостерному блоку. При этомъ приспособленіи никогда не придется, передъ спускомъ гребныхъ судовъ, отдавать найтовъ заранее, потому что стропъ весьма легко выкладывается изъ скобы. Сверхъ того, найтовленіе весьма ускоряется. Чтобы вантовы не раздавали и тѣмъ не разслабляли шлюпку, хорошо ставить съ боковъ ея досчатые подиорки съ выемкою въ верхнемъ концѣ, которыя были бы нѣсколько выше уключинъ и принимали бы на себя все давленіе производимое найтовами внизъ. Такія подиорки очень сохраняютъ катеръ.

Къ предмету о гребныхъ судахъ, находящихся въ роостерахъ, прибавлю, что подводную часть тендерскаго катера очень хорошо красить бѣлою краскою: въ каютахъ тендера не свѣтло, а поставленныя надъ люками шлюпки еще больше затмѣваютъ ихъ.

Шлюпки подняты остаются поставивъ паруса и выторкнувъ изъ море, говоритъ командиръ тен-

деса *** на стран. 7. Теперь мѣсто сказать, что вмѣстѣ съ тендеромъ, которымъ онъ командовалъ, были спущены два другіе, и изготовлены почти одновременно. Всѣ три командира были молоды, и границами соревнованія на судахъ этихъ служили только сила и здоровье людей. Если авторъ упоминалъ, на стр. 19, что онъ переналъ, что нибудь у англійскаго шкипера, а на 13, послушался совѣта товарища относительно стропогъ, то онъ не справедливъ, что при составленіи своей статьи, дѣйствительно прекрасной (мы искренно повторяемъ это выраженіе, потому что она написана легко, понятно, бойко и ловко), умалчиваетъ совершенно о другихъ перениманіяхъ, и тѣмъ побуждаетъ читателей думать, что все прочее дѣлалось до него на тендерахъ тяжело и медленно, что для тендеровъ въ нашемъ флотѣ какъ будто не существовало прошедшаго, что не совѣты прежнихъ командировъ тендеровъ и опытныхъ людей, не соревнованіе новыхъ, какъ бы поставленныхъ рядомъ, чтобы посмотреть кто уйдетъ впередъ, было причиною, что на тендерахъ соединилось изъ свѣдѣній жадно собиравшихся со всѣхъ сторонъ, нѣчто цѣлое, дѣйствительно отличное отъ того, что дѣлалось на нѣкоторыхъ прежнихъ тендерахъ въ послѣдніе годы, когда они уже устарѣли и, почти безъ исключенія, годились только для брандвахтенныхъ постовъ.

Не на его тендерѣ, и не на томъ изъ трехъ, которымъ я командовалъ, начали впервые поднимать гротъ въ ручную, оставивъ лебедку для тяжелыхъ работъ. Не на его тендерѣ начали впервые поднимать паруса тѣмъ простымъ и простымъ способомъ, который онъ описываетъ и не

на его только тендерѣ гротъ поднимался *блѣзомъ* а поднимался онъ и на другихъ также *бѣгомъ*, и паруса ставились на другихъ обыкновенно даже скорѣе, нежели у него. Онъ говоритъ, что у него исполнилось это въ 3 и 3¼ минуты, и прибавлю, что впоследствии это дѣлалось у него 2¾ и 2½ минуты, а на другомъ тендерѣ въ 2½ и 2¼, и повторю слова автора (стран. 9): *я не Гасконеизъ*, для тѣхъ, которые лично имѣли возможность дѣлать сравненія и судить о дѣйствіяхъ на тендерахъ нашего флота, не по степени краснорѣчія командировъ ихъ. Прибавлю еще, что не довольствуясь тѣмъ способомъ подниманія парусовъ, который описанъ въ статьѣ командира *** и взявъ во вниманіе, что кливеръ въ осаду могутъ поднимать легко два человѣка (*), а фокъ и одинъ (получше ставить двухъ), у меня поднимались впоследствии, вмѣстѣ съ гротомъ, и эти два паруса тему и приписываю постоянный выигрышъ отъ ¼ до ½ минуты. Когда гардель застопорятъ (въ одно почти время съ дирифаломъ), дирифальные люди (число ихъ меньше гардельныхъ) поднимали гика-топенантъ и дирикъ-фаль гнестъ, а гардельные топселя, не переходя съ одной стороны на другую. Кливеръ-гнестъ же вытягивался поднимавшими кливеръ и фокъ, и послѣ брался на лебедку. Замѣчу однакожъ, что первый мой способъ проще, хотя вторымъ и выигрывается нѣсколько десятковъ секундъ.

Подниманіе кливера схваченнаго кабелемъ, когда снимаются съ якоря, перенято мною съ яхты

(*) Что испытано на третьемъ изъ трехъ тендеровъ-товарной при веревкѣ кливеровъ.

Нерешда, и оно оказалось вполне удобным не только для того, чтобы сняться на желаемый галсъ (стр. 8), но особенно при переѣхѣ кливеровъ. Для того же, чтобы сняться на желаемый галсъ, даже при переѣхивомъ вѣтрѣ, у меня на тендерѣ, сдѣлалось правиломъ отлагивать гнѣзги талиями (заложеными за него у грота-шкота), къ лѣвому борту, если фока-буель вытнута съ правой и обратно. Лишь только якорь отдѣлится отъ грунта и тендеръ покажется подъ вѣтеръ, талии эти снимались. Это средство помогло мнѣ однажды сняться отъ подвѣтреннаго берега, къ которому былъ очень близко.

Брифокъ и полутопсель (стр. 10), ставились у меня слѣдующимъ способомъ: по командѣ *брифокъ наверхъ, выстрѣль на правую* (или лѣвую), *полу-топсель на топъ!* шестеро кливерныхъ обѣихъ вахтъ выстрѣливали выстрѣлъ, остальные вахтенные выносили брифокъ съ подвѣтра. Кончивъ все это одновременно, всѣ поднимали рей, а между тѣмъ ввязывались гордени, шкоты и галсы обѣихъ парусовъ. Всѣ эти снасти закладывались кизелевыми кневелисами, вѣсенными въ концы ихъ, и двое унтеръ-офицеровъ обыкновенно усиѣвали заложить всѣ гордени, шкоты и галсы брифокъ къ тому времени, когда рей доходилъ до мѣста. Послѣ команды *стопъ брифокъ-гардель*, спускался фокъ и рей брасонился, вмѣстѣ съ выстрѣломъ если нужно; послѣ чего немедленно поднимались оба паруса такъ, что едва рей успѣетъ подняться, какъ паруса уже на мѣстѣ.

Секторъ съ обухомъ на передней сторонѣ бузгеля лебедки, для брифокъ-выстрѣла (стр. 10), очень удобенъ, и введенъ впервые на одномъ изъ прежнихъ тендеровъ.

Полу-топсель-гитовыми (стр. 11), у меня служили продолженія полутопсель-шкотовъ, и они дѣйствовали совершенно какъ обыкновенные марсалсель-гитовы: на срединахъ обѣихъ боковыхъ шкаторинъ паруса вѣсенены коуши, а у нижнихъ угловъ привязаны бочки и подѣлы вихъ кневелисы. Каждый полутопсель-шкотъ проходитъ черезъ бочекъ и потомъ черезъ коушъ на шкаторинѣ своей стороны къ ноку рейка, гдѣ привязанъ; ниже бочка, на немъ сдѣлана петля, и тотъ шкотъ, которому нужно быть готовымъ, не заложень петлею за кневелисъ.

При переносѣ полу-топселя на другую сторону, шкотъ отѣлаживался съ кневелисы и дѣлался гитовомъ, а гитовъ закладывался на свой кневелисъ.

Убиралъ прямые паруса, у меня спускали брифокъ и полутопсель вмѣстѣ; лишь-только реекъ послѣднаго доходилъ до нока рея командовалось: *брифокъ-рей - долой*, и онъ летѣлъ ввизъ, какъ марса-рей, (*) съ тою разницею, что громъ топчантовъ, еще и гардель переводилась на марку (**). Такъ какъ какъ эта снасть проходитъ черезъ многошкотовъ, а рей очень легокъ, то въ нѣсколько лѣтъ почти постояннаго плаванія не случилось отъ этого никакихъ поврежденій рею. Въ свѣжій

(*) Для удобнѣйшаго спуска брифокъ-рея и кливера на наружныхъ сторонахъ переднихъ кнехтовъ, у мачты, сдѣланы желѣзные планки со шкивами, открытыя снизу. Для удобства закладыванія грота-гардели и дирижаля на лебедку въ морѣ, тоже самое сдѣлано на внутреннихъ сторонахъ заднихъ кнехтовъ.

(**) Это отчасти перенято мною съ одного изъ прежнихъ тендеровъ.

вѣтеръ, и особенно при забрасоленномъ реѣ, прежде спуска послѣдняго, командовалось: *полутонсель — вѣсь травить*. Гитовъ проходилъ на шканци, черезъ блокъ на бакъ, и ложившійся на него брифокъ, нѣсколько не мѣшая тянуть его бѣгомъ.

Песа ночью, при свѣжѣмъ вѣтрѣ, брифокъ; чтобы, въ случаѣ внезапной перемены погоды, мгновенно убрать этотъ парусъ одною вахтою, случалось отдавать совѣтъ и надергивать брифокъ-топенанты, имѣя нижніе концы ихъ завернутыми на маркахъ. Отъ этого рей виситъ на гарде-ли и нокъ-горденяхъ; у этихъ трехъ снастей стоитъ безотлучно по человѣку, которые готовы по первому слову, *брифокъ-рей долой!* отдать свои снасти. Чтобы облегчить навѣтренный нокъ-гордень, полезно при этомъ раздёрнуть контра-брасъ, который много тянетъ нокъ внизъ.

Забываясь о мгновенной уборкѣ брифока, скажемъ нѣсколько словъ и о быстромъ спускѣ грота. До тѣхъ поръ, пока у грота не взято три рифа, если вѣтеръ свѣжѣетъ, нужно уменьшать паруса заранее, но когда у грота 3 или 4 рифа можно совершенно спокойно встрѣчать любой шеваль: при такой парусности стоитъ только *отдать* гардель, чтобы уменьшить гротъ почти до половины его площади. Гафель не ударится о гикъ потому что дирикъ фальъ удержитъ его (*). Та же причина побуждаетъ при взятіи 3-го и 4-го рифовъ, травить вмѣстѣ съ гарделью, и дирикъ-фальъ; когда же берутъ 1-й рифъ (а на нихъ

тендерахъ и 2-й), достаточно бывасть потравить гардель.

На тендерѣ надобно особенно дорожить спокойствіемъ команды, потому что большая часть работъ *аваральми*. Заштатить подъ всѣми парусами, чтобы встревожить всю команду, можно убрать брифокъ и полутонсель одною вахтою, если, отдавъ топенанты (нижніе концы которыхъ завернуты на маркахъ), поставить на полутонсель — гитовъ всѣхъ остающихся отъ гардели, нокъ-горденей и полутонсель-фала, и спустить полутонсель до нога рея, командовать: *брифокъ-рей долой*.

Коснувшись *марокъ* на брифокъ-топенантахъ, нельзя не распространяться объ этомъ предметѣ, потому что на тендерѣ и марен не кладутся, какъ на другихъ судахъ.

Такъ какъ у поднятаго брифокъ-рея только навѣтренные брасы вытянуты, а подвѣтренные должны быть отданы, и какъ середина рея, ходящаго по лееру, не имѣетъ твердой опорной точки, то навѣтренной нокъ, отгинаясь брасами внизъ, подаетъ весь рей подъ вѣтеръ; отъ этого послѣдній никогда не будетъ прямо, если марен клади съ обѣихъ сторонъ въ одно время, когда топенанты и брасы съ обѣихъ были вытянуты.

По этому марен должно класть такъ: когда на гардели положена марпа, установить рей прямо топенантами обѣихъ и брасами одной стороны (раздёрнувъ брасы съ другой), и положить марен на обѣихъ топенантахъ и вытянутомъ брифокъ-брасѣ (на контра-брасѣ не нужно, потому что онъ переходитъ вмѣстѣ съ вдвиганіемъ и выдвиганіемъ бушприта).

Потомъ установить рей прямо топенантами обѣихъ и вытянутыми брасами другой стороны,

(*) Конечно гроты могутъ имѣть такой покрой, при которомъ этотъ вопросъ изживается.

отдавать брасы на первой, и положить новыя марен на обѣихъ брифокъ-топенантахъ, и марсу на другомъ брифокъ-брасѣ.

Тогда, чтобы рей стоялъ хорошо на маркахъ, поднимать его до марки на гардели, и завернуть на марку навѣтренный брифокъ-брасъ, нужно чтобы навѣтренный топенантъ былъ закрѣпленъ на *верхней* своей маркѣ, а подвѣтренный на *нижней*. Марса на полутопсель-фагъ кладется на такомъ мѣстѣ, чтобы рей былъ на салингѣ, въ рукахъ у топовыхъ, длѣ ввязыванія шкота и галса, потому что, поднимъ полутопсель, люди съ него идутъ поднимать брифокъ-гардель.

У кливеръ топселя, вмѣсто кренгельсовъ или барашковъ на стеньгъ-штагѣ, къ которымъ его прежде приходилось привязывать, всякой разъ, когда нужно ставить этотъ летучій парусъ, а сдѣлать родъ крючковъ изъ полу-дюймаго круглаго желѣза, которые оставались всегда привязанными къ парусу и закладывались за стеньгъ-штагъ. Диаметръ ихъ былъ въ $2\frac{1}{2}$ диаметра штага, а отверстіе равно ему. Это оказалось удобнѣе стропокъ (стр. 13), которыя и на тендерѣ*** скоро были уничтожены у этого паруса, но неудобности ихъ на упругомъ стеньгъ-штагѣ.

Говяся съ другимъ судномъ, особенно въ военное время, или отлаживаясь отъ подвѣтреннаго берега, нужно, говорить одинъ писатель, имѣть много моральной храбрости, чтобы рѣшиться убавить парусовъ, когда свѣжѣетъ вѣтеръ. По тому, всякій командиръ конечно поставитъ себя долгомъ испытать волю: до какой степени выгодно нести много парусовъ, и когда уменьшеніе принесетъ пользу ходу. Хотя въ плаваніи, вмѣстѣ съ другимъ тендеромъ, случалось неодно-

кратно испытывать, что тотъ обгонялъ, который при усилившемся вѣтрѣ въ бейдевиндъ убиралъ гафтопсель (стр. 14), я отнюдь не приписываю это единственно уменьшенію парусности (хотя, конечно, есть предѣлъ и этому). Постоянный лагъ Клемана (*Clement*), описанный въ октябрьской книжкѣ М. Сб. 1850, еще въ 1843 году показывалъ несопровержимо, при испытаніи его на англійскомъ пароходѣ Влазеръ (*), что когда пароходъ положить при полномъ ходѣ руль на бортъ, то теряетъ тотчасъ ровно половину хода. Что же долженъ отнимать тендерскій большой руль, если онъ много на вѣтрѣ? Если руль много на вѣтрѣ при большемъ гафтопсели, замѣните этотъ парусъ малымъ и выиграете, не смотря на уменьшеніе площади парусности, или прибавьте кливеръ-топсель, чтобы уровнять руль, если вѣтеръ позволяет. Третья стеньгъ-ванта и шторикъ-гафель, въ помощь красницамъ, давали мнѣ средства нести всѣ три топселя (**) въ весьма свѣжій вѣтеръ, а на тендерѣ крену болѣе нечего. О *слишкомъ* большой парусности скажу, что она не только *задерживаетъ* ходъ креномъ, потому что при большомъ кренѣ всѣ ванта-путисы бурвуютъ въ водѣ и что никакое судно не рассчитано ходить бокомъ какъ повторять командиръ***, но вредитъ ходу еще и тѣмъ, что давить носъ, какъ при попутномъ вѣтрѣ, такъ и въ бейдевиндъ. По этому, тѣмъ больше ходу, тѣмъ больше нужно сажать тендеръ на корму, если не убавляете парусовъ,

(*) См. The Practical Mechanic and Engineer Magazine 1843 года стр. 346.

(**) Гофъ-топсель, полу-топсель и кливеръ-топсель.

и тогда выиграете, что также случалось испытывать, при плаваніи вмѣстѣ съ другими тендеромъ. Идя на фордевиндъ или въ бакштагъ, если кливеръ закрыть другими парусами, вдвиньте бушпритъ на найтовъ, чтобы увеличить дифферентъ.

Вообще гикъ и бушпритъ—дѣй такъ же, съ помощью которыхъ тендеру легко сойти съ мели незавоза верна, если онъ приткнулся слегка, но которыя и во всякомъ случаѣ могутъ при этомъ быть полезны. Заваливъ гикъ до вантъ и пославъ на него команду, накрѣните тендеръ до 8° и слѣдовательно гикъ значительно приподнимется; посплавъ же всѣхъ на бушпритъ при заваленномъ гикѣ, дифферентъ на борту значительно уменьшится, а вдвинувъ весь бушпритъ и положивъ гикъ на подушку, увеличится.

Къ предмету о погоняхъ въ военное время прибавлю, что если сломятся реекъ полутонселя, этотъ парусъ можно временно замѣнить малымъ гафтонселемъ, — гафсовой его уголь приходится какъ-разъ къ навѣтренному ноку брифокъ-рея.

Сдѣлавъ же на концы брифокъ-выстрѣла стѣнные бугеля, въ родѣ лисель-спиртныхъ, и употребляя катерную мачту или тендерское весло, вмѣсто лисель-спирта, запасный фокъ можно поставить какъ ундеръ-лисель.

Для поступающихъ вновь на тендера, всегда было вопросомъ: при какихъ парусахъ который изъ 5-ти или 6-ти кливеровъ должно нести? отвѣтъ простой: соображайтесь съ рулемъ, но позаботьтесь еще въ портѣ, чтобы длина переднихъ шкотовъ въ некоторыхъ кливеровъ вашихъ позволяла нести ихъ при различно выдвинутомъ бушпритѣ, т. е. 2-й кливеръ на 2 и 3-мъ шлагтоѣ. 3-й на 3-мъ и 4-мъ (чтобы имѣть больше средствъ уравни-

вать дѣйствіе руля (*). Особенно полезенъ 3-й кливеръ; смотря по дифференту (который зависитъ отъ нѣсколькихъ фудовъ сухарей или углей, и нѣсколькихъ десятовыхъ ведеръ воды), по силѣ вѣтра и волненію—этими парусомъ приходилось уравнивать руль, начиная отъ полныхъ парусовъ (т. е. имѣя большой гафъ—тонсель и кливеръ—тонсель), до грота въ 4 рифа, съ отданною гарделью (причемъ площадь грота почти равна площади штурмъ-грота). Разумѣется съ уменьшеніемъ задней парусности нужно при 3-мъ кливерѣ брать сначала одинъ рифъ у фокъ, потомъ два, а наконецъ со всѣмъ спустить этотъ парусъ. Вообще замѣчено, и даже вошло въ поговорку между англичанами, что фокъ парусъ *давящій*, а кливеръ *поднимающій* и дѣйствительно, безъ фокъ тендеръ всегда легко поднимается на волны и притомъ долѣе не понадобится вдвигать бушпритъ.

Я уже сказалъ выше, что перемѣна кливеровъ очень облегчается, если новый кливеръ поднимаютъ схваченнымъ баблками. Прибавлю, что спускъ старого кливера и подъемъ новаго облегчается переносомъ кливеръ-нирала на подвѣтренную сторону, что присоветовалъ мнѣ командиръ третьего

(*) Такъ какъ мѣста въ борту для кливеръ-шкотовъ разсчитаны для всѣхъ этихъ парусовъ въ одномъ мѣстѣ, и слѣдовательно не придется для того же кливера, если бушпритъ не на соответствующемъ ему шлагтоѣ, то у меня, прихватившись шкотъ къ крамболу, если имѣлъ 3-й кливеръ, неси бушпритъ на 2-мъ шлагтоѣ и т. п.; но согласенъ съ мнѣніемъ, что полезно перенести шкоты болѣе впередъ, а для коренныхъ концовъ шкотовъ имѣть одинъ обухъ впереди шкота, а другой позади.

изъ товарищей-тендеровъ. Для этой снасти есть бухъ на форъ-штевнѣ, передъ штагомъ; не вилесивайте нижній блокъ-вирала въ этотъ бухъ, а пусть онъ на якорѣ закладывается за него кнебельсомъ, но въ морѣ, послѣ каждаго поворота, переносится подвѣтеръ, къ погону фока-шкота. Отъ этого людямъ на штевнѣ больше мѣста перекладывать галсъ и шкоты кливеровъ, а кливеръ-фальный блокъ приходитъ прямо въ руки къ тѣмъ, которыхъ обязанность закладывать на него голову новаго паруса. Не дожидаясь команды, они должны вдвоемъ поднять послѣдній до мѣста; когда же галсъ будутъ тянуть, тогда не трава фала, раздергивается кливеръ-гинецъ.

Кливеръ надлежитъ всегда выносить съ подвѣтра, потому что туда, за фокъ, спускается тотъ, который мѣняють. Если же перемѣну производить во время поворота, нужно вынести его на *будущую* подвѣтренную сторону, перенеси заранѣе кливеръ-виралъ.

Къ сказанному въ началѣ 15 стран. упоминаемой статьи прибавлю, что кливеръ при извѣстныхъ обстоятельствахъ, можно сохранить спустившись на фордевиндъ. Когда же пришивалъ убрали гротъ и спустили фокъ: можно выбрать моментъ, чтобы спуститься (безъ грота, тендеръ мгновенно повернется подвѣтеръ) и, перейдя линію галфанда, опять поднять фокъ, подъ прикрытіемъ котораго убрать кливеръ. Могутъ быть случаи, когда и обыкновенную перемѣну кливера удобнѣе сдѣлать спустившись столько, чтобы его закрыло фокомъ; убравъ же кливеръ, мгновенно привести я лечь въ дрейфъ.

Есть еще одинъ способъ уборки кливера въ свѣжій вѣтеръ, который при невозможности дру-

гихъ способовъ, можетъ быть полезенъ, именно: сей-талями, заложенными за шкотовой уголь паруса двукливиннымъ блокомъ и, проведя лопарь ихъ на шканицы, подвѣтеръ, гдѣ и однокливинный блокъ закладывается за рымъ. На шкотъ-шкентеляхъ я сдѣлать стропки, чтобы легко было закладывать тали за уголь наполненнаго паруса.

Такъ какъ бушпритъ находится на лѣвой сторонѣ, уголь составляемый съ нимъ лѣвымъ ватеръ-бакштагомъ значительно меньше того, который образуетъ правый. Поэтому въ морѣ, когда якорь убранъ внутрь, лѣвый бакштагъ лучше закладывать дальше назадъ, нѣтъ для того особый бухъ. Это тѣмъ болѣе полезно, что ватеръ-штагъ также помогаетъ бушприту гнуться въ правую сторону. Вытягивая табелажъ бушприта, послѣ вдвиганія или выдвиганія его, у меня было правиломъ, какимъ бы галсомъ ни шли, тянуть въ одно время ватеръ-штагъ и бакштагъ съ лѣвой, а послѣ уже правый ватеръ-штагъ. Кливеръ-галсъ съ тою же цѣлью былъ пропущенъ внутрь съ лѣвой стороны бушприта.

При сомнительныхъ поворотахъ оверъ-штагъ, приспустите, чтобы получить больше ходу, и потомъ, давши тендеру тронуться къ вѣтру, отдайте кливеръ и фока-шкоты, стягивайте гикъ и кладите руля не вдругъ, но быстро; ходъ все равно потеряете, но важно, чтобы тендеръ *прежде* того перекатился чрезъ линію вѣтра.

Также, во время поворота черезъ фордевиндъ, въ свѣжій вѣтеръ намъ совѣтуютъ (стр. 18), приводъ съ фордевинда, не давая тендеру бросаться быстро къ вѣтру, потому что онъ вертлявъ и приходитъ въ бейдевиндъ очень скоро; при этомъ, прибавляетъ командиръ тендера***, къ

вамъ можете пожаловать такой сѣдой гость, что вы съ нимъ не раздѣляетесь. Я же скажу (здесь дѣло идетъ о свѣжемъ вѣтрѣ): улучате моментъ и *напозуйтесь* тѣмъ, что тендеръ *вертлявъ и приходится быстро къ вытру*; иначе къ вамъ легко вѣятися съ боку валь.

О поворотѣ чрезъ фордевиндъ можно еще прибавить, что вмѣсто того, чтобы травить дирик-фаль, я находилъ иногда очень выгоднымъ травить *гардель* (*).

Относительно штормъ - грота скажу, что тотъ же командиръ одного изъ прежнихъ тендеровъ (стр. 18), который подаль голосъ въ пользу болѣе - широкаго штормъ - грота, присовѣтывалъ намъ мѣнять гротъ на штормовой, и обратно, слѣдующимъ весьма удобнымъ образомъ:

Прежде, для перемѣны большаго грота на трисель или штормовой - гротъ, первый спускался совсѣмъ, и когда его закрѣпять, ставился малый.

Чтобы не лишать судна задней парусности, отчего оно будетъ падать подъ вѣтеръ и людямъ придется крѣпить гротъ при большей боковой качкѣ, можно и лучше, занести заранее на топъ тали, которыя бы служили дирик-фаломъ для штормъ-грота, и тогда, отдавъ и выложивъ отъ большаго гафеля гардель, оставлять дирик-фаль поднятымъ, поднимая схваченный штормъ - гротъ гарделью и сей талими, а дирик - фаль травить, и гротъ крѣпить уже тогда, когда малый парусъ поставленъ. Вмѣсто зренсъ-талей къ малому га-

фелю, могутъ, при такой перемѣнѣ, служить воювые гитовы его.

Обратно при перемѣнѣ штормоваго на большой гротъ, нокъ большаго гафеля поднимается дирик-фаломъ, штормовой берется на гитовы и спускается, гардель отъ него переладывается къ большому гроту и поднимается вмѣстѣ съ гнга-топенантами.

Вмѣсто того, чтобы ставить штормъ-гротъ, когда вѣтеръ дуетъ съ берегу или нѣтъ ешезиби, можно нести большой гротъ, отдавши гардель и вытянувъ грота - гитовы. Чрезъ это парусность будетъ нѣсколько меньше полнаго штормъ-грота но за то центръ ея не подастся впередъ и судно можетъ выигрывать.

Идя въ море, штормъ-гротъ долженъ быть привязанъ къ своему гафелю и закрѣпленъ погику схваченнымъ талѣ, какъ схватываютъ трисели на другихъ судахъ, когда возмуть ихъ на гитовы.

Въ заключеніе прибавлю (см. стр. 20), что строки эти написаны вовсе не подъ штормъ-гротомъ, но что поставивши этотъ парусъ можно отпустить тендерскую команду *на низъ*, не исключая и большей части вахтенныхъ.

*Командовавший тендеромъ**.*

Николаевъ, февралъ 23, 1851 года.

(*) Вообще же при порывистомъ вѣтрѣ, и особенно ночью, люди у меня не отходили отъ *гардели*, а не отъ дирик-фала.

О поворотѣ чрезъ фордевиндъ на тендерахъ.

(Извлечено изъ «Морск. Сборн.» 1849 г. № 3).

Поворотъ чрезъ фордевиндъ есть, какъ извѣстно каждому моряку, одно изъ самыхъ важныхъ дѣйствій на морѣ, ибо оно нерѣдко производится при крайчайшемъ вѣтрѣ и при великомъ волненіи. Тогда это дѣйствіе становится весьма тяжелымъ для всякаго рода судовъ, и особенно заботливымъ для каждаго капитана.

Поворотъ чрезъ фордевиндъ на тендерахъ умножаетъ заботливость капитановъ, по образованію сихъ судовъ, и по расположенію на нихъ рангоута и парусности. Слѣдовательно, этотъ поворотъ на тендерахъ, подвергающій ихъ иногда неизбѣжнымъ потерямъ и поврежденіямъ, мнѣ кажется, долженъ быть подчиненъ положительнымъ правиламъ, чтобы незнаніе управляющаго не могло увеличить затруднительнаго положенія, въ какомъ тендеръ и безъ того можетъ находиться. И потому—то двѣ статьи, помѣщенныя на страницахъ Морскаго Сборника, совершенно противорѣчащія одна другой на счетъ этого важнаго дѣйствія на морѣ,

заслуживаютъ особенное вниманіе морскихъ офицеровъ, и какъ это не есть дѣло вкуса или новой теоріи, а дѣло чисто практическое, и можетъ быть иногда дѣломъ гибели или спасенія отъ 30 до 50 человекъ,— то какъ командующій военнымъ тендеромъ, я почитаю и себя нѣсколько въ правѣ принять участіе въ этомъ вопросѣ.

Въ Ноябрьской книжкѣ 1848 года, въ статьѣ «изъ записокъ стараго моряка», сказано: «Мнѣ случалось даже видѣть, что тендера въ сильнѣйшій вѣтеръ, при двухъ или трехъ рифахъ у трота, поворачивая чрезъ фордевиндъ, вмѣсто того, чтобы отдать дириксъ-фалъ и подтянуть какъ можно болѣе анануть, оставляютъ ихъ на своихъ мѣстахъ, а стягиваютъ трота-шкотъ до тѣхъ поръ, пока имъ не придется вѣдаль судна, и тогда кладутъ руля на бортъ на-вѣтеръ. Въ такомъ положеніи тротъ конечно мѣшаетъ катиться подъ-вѣтеръ и тендеръ, при поворотѣ, или совсемъ не слушается руля, или описываетъ огромный кругъ.»

Въ Январской книжкѣ 1849 г. въ статьѣ «Замѣчанія объ управленіи тендеромъ» напечатано: «я, въ продолженіе двухъ-лѣтняго командованія тендеромъ Варягъ, испытывалъ неоднократно, что этотъ тендеръ, имѣющій превосходная морскія качества, несравненно удобнѣе и скорѣе поворачиваетъ чрезъ фордевиндъ, не заваливая трота и не отдавая дириксъ-фала, а напротивъ, стягивая шкотъ и подтягивая трота-чалъ-оттяжку до нельзѣ. При этомъ, тендеръ совершаетъ поворотъ, какъ въ сильнѣйшій, такъ и въ тихій вѣтеръ при боленіи, (исключая штиля и маловетрія), безъ всякаго затрудненія, спокойно; описываетъ меньшую циркуляцію и скорѣе кончаетъ поворотъ.»

Вотъ два мѣня, совершенно противоположныя въ отношеніи одного и того же предмета.

При всемъ уваженіи моему къ сужденіямъ опытныхъ моряковъ, мнѣ, признаюсь, показалось страннымъ въ «запискахъ стараго моряка» замѣчаніе: что были тендера, на которыхъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, не подтягивали гротовой апарути, не травили дирик-фала, а еще стягивали гика-шкотъ и приводили гикъ вдоль судна. Но развернувъ Январскую книжку Морского Сборника и перечитывая «замѣчанія объ управленіи тендеромъ», я убѣждаюсь въ моей излишней самонадѣльности, и хотя не имѣю права ставить себя въ число морскихъ офицеровъ, могущихъ рѣшить неоспоримо этотъ вопросъ, однакоже нахожу его доступнымъ для каждаго моряка, а себя считаю какъ бы обязаннымъ подать голосъ въ пользу или противъ новаго способа, помѣщенного въ этой статьѣ, для поворота чрезъ фордевиндъ на тендерахъ.

По моему разумѣнію, поворотъ чрезъ фордевиндъ есть необходимость, къ которой прибѣгаютъ военныя суда только въ томъ случаѣ, когда не могутъ безъ нее обойтись; которая допускается только при невозможности поворотить оверъ-штагъ, по причинѣ рѣзкаго вѣтра, или большаго волненія, или при зыби и маловѣтріи. Тендеръ же долѣе прочихъ судовъ удерживаетъ это преимущество; ибо образованіе и вооруженіе тендера способствуютъ ему болѣе, нежели всякому другому судну, къ легкимъ поворотамъ и движеніямъ «противъ вѣтра» и обратно, менѣе къ движеніямъ и оборотамъ «по вѣтру.»

И такъ, смотря на поворотъ чрезъ фордевиндъ на тендерѣ, не какъ на неистинное качество его

въ обширномъ и покойномъ заливѣ, но какъ на дѣйствіе, къ которому онъ приступаетъ въ открытомъ морѣ, зарифленный всѣми рифами, при рѣзкомъ вѣтрѣ съ порывами, и при большой волнѣ, я несомнѣнно увѣренъ, что въ такихъ обстоятельствахъ всякій тендеръ, на которомъ рѣшится начать поворотъ чрезъ фордевиндъ, *стяжная гика-шкотъ до мѣста и не трогая дирик-фала*, прокатится медленно до линіи галфвинда, самаго важнаго и тяжелаго момента въ поворотахъ, и тутъ, получивъ вѣтръ перпендикулярно къ площади гота и поставивъ себя между валами, онъ скорѣе потеряетъ мачту, или черинетъ всѣмъ подвѣтреннымъ бортомъ, или покроется валомъ съ наветра, нежели тронется подъ вѣтръ чрезъ линію галфвинда. Единственное средство къ избѣжанію этой крайности и къ переходу безъ потерь чрезъ эту линію, есть: травить дирик-фалъ и гика-шкотъ, чтобъ доставить полное дѣйствіе переднимъ парусамъ и тѣмъ ускорить переходъ тендера къ бакштагу.

Въ подтвержденіе моихъ словъ и затруднительнаго положенія, въ какое приводится судно, *стяжная гика-шкотъ и не трогая дирик-фала*, повторимъ замѣчаніе, сдѣланное въ той же статьѣ на 3-й страницѣ: «часто (при двухъ рифахъ у гота), приходя въ положеніе около 3-хъ или 4-хъ румбовъ полное циркуляція, доло не перекатывается чрезъ эту линію, не смотря на значительный ходъ и положеніе парусовъ. Вѣдствие этой неповоротливости конечно увеличивается и безъ того значительная циркуляція». Такая продолжительная неповоротливость возможна только при новомъ способѣ управленія и дѣлается оче-

видною, смотря на положеніе парусовъ. Ибо, не говоря о волненіи, что можетъ быть причиною, что судно, идучи въ галфвиндъ съ значительнымъ ходомъ, имѣя руль на борть навістрѣ, долго не катится подѣ вѣтрѣ? ничего болѣе, утверждаю я, какъ несообразное положеніе заднихъ парусовъ, поставленныхъ прямо перпендикулярно напору вѣтра, и упорное сопротивленіе грота дѣйствию переднихъ стакселей, почему руль, гнѣз, мачта и самый тендеръ, подвергаясь чрезвычайнымъ усиліямъ, не могутъ избѣгнуть значительныхъ поврежденій. И для отвращенія столь долгой неповоротливости и увеличивающейся циркуляціи, главныхъ недостатковъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, употребляется дѣйствіе совершенно противное, а именно: травать дирикъ-фаль и гнѣз-шкотъ, чтобы гротъ, обезсиленный такимъ образомъ, не препятствовалъ тендеру съ наименьшею циркуляціею и съ наибольшею легкостію катиться подѣ вѣтрѣ.

Разсмотримъ теиерь внимательнѣе замѣчанія командира яхты Варягъ относительно дирикъ-фала и гнѣз-шкота.

Не дозволяя себѣ травить дирикъ-фала во время поворота чрезъ фордевиндъ въ крѣпкій вѣтръ и при больномъ волненіи, онъ слишкомъ увеличиваетъ опасность положенія гафеля, говоря: *«что тогда середина гафеля, отъ внезапнаго удара на нее грота, непременно соломится.»* Не только не выломится непременно, но врядъ-ли когда-нибудь гафель получитъ поврежденіе въ этомъ случаѣ, безъ какого-либо частаго упущенія потому что гротъ, лишенный полной своей силы опущеніемъ гафеля, уже не можетъ наносить ему тѣхъ напоровъ, которые гафель долженъ выдер-

живать и при полномъ гротѣ. Размахи гафеля неизбежны при многихъ случаяхъ на тендерѣ, также какъ и общее движеніе всего во время качки, но они не такъ опасны для грота, нѣсколько удерживаемаго вѣтромъ; ибо при сообразномъ опущеніи гафеля, есть всегда возможность предупредить случайности, вслѣдствіе которыхъ парусъ накладывается на носъ гафеля. Впрочемъ это уже не относится къ повороту, а къ ловкому и искусному управленію гротомъ, или къ управленію безъ снаровка и безъ опыта.

Командиръ яхты Варягъ (стр. 57) допускаетъ травить дирикъ-фаль *«только при незначительномъ волненіи, въ тихій вѣтръ при маломъ ходѣ, когда тендеръ не слушается руля.»* Почему же онъ помогаетъ дѣйствию руля въ тихое время, когда руль покоенъ и легко управляемъ, а въ крѣпкій вѣтръ, поворачивая чрезъ фордевиндъ, при значительномъ ходѣ, когда руль дрожитъ отъ напряженія и всю корму приводитъ въ содроганіе, тогда при новомъ его способѣ: *«стягивать ника-шкотъ до мѣста передъ поворотомъ, руль претерпѣваетъ невыносимое сопротивленіе, почему въ этомъ положеніи онъ оставляетъ его безъ помощи и не позволяетъ себѣ потравить дирикъ-фаль, хотя бы для того только, чтобы не повредить руля.»*

Наконецъ на той же 51 страницѣ сказано, что допускается травить дирикъ-фаль: *«когда бываемъ вынуждены приблизиться къ этому средству, чтобы миновать опасность.»* Такое заключеніе служить достаточнымъ опроверженіемъ всего, выше въ этой статьѣ сказаннаго о выгодахъ способа не *«травить дирикъ-фаль, и нѣтъ сомнѣнія, что часто будутъ вынуждены прибѣгать къ этому сред-*

ству и въ опасныя минуты при поворотѣ чрезъ фордевиндъ.

Ограничиваясь сими замѣчаніями о недостаткахъ этого способа въ отношеніи дирикъ-фала, я почтаю необходимымъ травить дирикъ-фаль по слѣдующимъ причинамъ:

1) Для выполненія начального, кореннаго правила при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, употребляемаго на всѣхъ судахъ отъ двухъ-весельнаго ала до стонущаго корабля, т. е. ослабленія задней наружности для наибольшаго содѣйствія рулю.

2) Чтобы облегчить положеніе тендера по приходѣ его къ линіи галфунда и ускорить переходъ его къ бакштагу полною силою переднихъ парусовъ.

3) Для выгоднѣйшаго удержанія своего мѣста и уменьшенія круга, описываемаго тендеромъ при спускѣ его къ фордевинду. Чтожъ касается до второй половины поворота, то всѣмъ извѣстно, съ какою стремительностію тендера бросаются къ вѣтру другаго галса, и циркуляція въ этомъ случаѣ никогда не бываетъ значительною.

4) Чтобы гротъ, встрѣчая вдругъ сильный напоръ вѣтра съ новаго галса, съ наименьшею тяжестью переброшенъ былъ на другую сторону, вслѣдствіе чего дирикъ-фаль немедленно и безъ большаго труда поднимается до мѣста.

Переходимъ теперь къ гика-шкоту.

Здѣсь авторъ статьи не только не позволяетъ себѣ травить гика-шкотъ, но напротивъ стягиваетъ его до мѣста, чтобы начать поворотъ чрезъ фордевиндъ. Эта мысль новая и дѣйствіе въ полномъ смыслѣ обратное общепринятымъ правиламъ при поворотѣ. Откуда явилась эта мысль? И для чего это дѣйствіе? Не понимаю.

Чтожъ касается до замѣчаній, помѣщенныхъ въ статьѣ этой о неудобствахъ травить гика-шкотъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, то я прошу снисхожденія у автора ея къ моимъ возраженіямъ объ этомъ предметѣ. Замѣчанія его, какъ и приводимыя имъ прихвѣры, позволяютъ думать, что онъ на мысль свою, о поворотѣ чрезъ фордевиндъ, былъ наведетъ неправильнымъ управленіемъ нѣкоторыми судами. *«Представимъ себѣ, говорить онъ, на страницѣ 58: огромный тендерный шкотъ, почти лежащій на подвѣтренныхъ вантахъ (въ полный бакштагъ) и разпущенный надъ нимъ гротъ: легко выгнать всю опасность при переносѣ гота на друую галсъ, не говоря уже о томъ, что команда никогда не имѣетъ для сего надлежащей снаровки и расторопности.»* Слова эти объясняютъ, что на судахъ, здѣсь представленныхъ, гикъ оставалъ лежать на подвѣтренныхъ вантахъ до полного бакштага, дѣйствіе гота не ослабляли опущеніемъ гафеля, что, вмѣстѣ взятое, конечно затрудняло своевременное стягиваніе гика-шкота и могло имѣть вредныя слѣдствія. Напротивъ, можно представить себѣ, и мнѣ кажется безъ всякой опасности, тендерскій гикъ, не лежащій на вантахъ, ибо это лишнее при поворотѣ, но отваленный до бакштага; гротъ надъ нимъ не распущенный, но по возможности обезсиленный потравленнымъ дирикъ-фаломъ, и видѣть, какъ не мудрено съ нимъ управиться, и какъ не тяжело всей командѣ стянуть гика-шкотъ до мѣста, прежде нежели тендеръ придетъ на линію фордевинда.

Далѣе сказано въ той же статьѣ на страницѣ 59: При переходѣ чрезъ линію фордевинда *«шкотъ,*

оставшись на одних заваль-талахъ (*) и представивъ силъ вѣтра всю площадь огромнаго грота, неминуемо оборветъ заваль-тали, съ быстротой будетъ переброшенъ на другую таль и разобьется о подвѣтренные ванты.» Этотъ результатъ и прижѣръ, приведенный о такомъ же управленіи на шкунѣ Смѣлая у Кавказскихъ береговъ, очевидно представляютъ несообразность распоряженій во время поворота. Гика-шкотъ обыкновенно травятъ до тѣхъ поръ, пока тендеръ не перейдетъ линію галфвинда, послѣ чего начинаютъ его стягивать по немногу; при полномъ же бакштагѣ, гикъ непременно долженъ быть поставленъ вдоль судна и гика-шкотъ дотянутъ до мѣста и закрѣпленъ съ обѣихъ сторонъ, чтобы размахъ гика былъ наименьшій и чтобы переброшенный гротъ задержался на гика-шкотѣ, а не на шкентель-талахъ, которыя, при этомъ положеніи гика, уже не имѣютъ никакого дѣйствія. Оставляя же на шкентель-талахъ гикъ съ площадью огромнаго грота, при встрѣчѣ сильнаго напора вѣтра съ новаго талса, чтобы гикъ махнулъ всю тяжестью отъ навѣтренныхъ до подвѣтренныхъ вантъ, и еще въ добавокъ къ тому «начать травить шкентель-тали», какъ сказано о шкунѣ Смѣлая, — это уже такая неосторожная и непростительная смѣлость, которой жертвами почти неминуемо должны быть, если не руки и головы работающихъ, то конечно гикъ или мачта этого судна (**).

(*) Оттяжка, служившая для завала гика, названа въ штатѣ шкентелемъ, а не гикъ-бакштагомъ, а потому и тали эти пригодно называть шкентель-талами (см. стр. 59).

(**) Служивъ на крейсерованныхъ отрядахъ у Черноморскаго берега въ 44 и 45 годахъ и вспоминая объ этихъ

Главнѣйшія же невыгоды новаго способа стягивать гика-шкотъ до мѣста, передъ поворотомъ чрезъ фордевиндъ, повторяю, состоятъ въ слѣдующемъ:

1) Положеніе гика и грота не только способствуетъ дѣйствію руля, непремѣнное условіе поворота, но напротивъ проявляетъ наибольшее противодѣйствіе напряженію руля и при крѣпкомъ вѣтрѣ и значительномъ ходѣ дѣлаетъ не только возможнымъ, но почти необходимымъ поврежденіе румпеля и руля и даже потерю ихъ.

2) Положеніе гика и грота перпендикулярное напору криваго вѣтра, не допустить тендеръ, лежащій поперекъ волненія на линіи галфвинда, выбиться изъ этого волненія безъ важнѣйшихъ потерь и безъ крайней опасности самаго судна.

Наконецъ 3) Положеніе гика и наполненнаго грота, до того увеличиваетъ кругъ, описываемый тендеромъ при поворотѣ, что въ виду подвѣтреннаго берега, нѣсколько подобныхъ круговъ, самымъ кратчайшимъ образомъ доставятъ его на берегъ, а въ открытомъ морѣ, какое-либо счисленіе не будетъ въ состояніи вѣрно опредѣлить его мѣсто.

Не знаю, могутъ ли назваться только невыгодами такіа послѣдствія; но твердо увѣренъ въ томъ, что всѣ онѣ уничтожаются до возможной степени, когда травятъ гика-шкотъ передъ поворотомъ, и стягивать начинаютъ неравнѣ, какъ тендеръ докатится уже до линіи бакштага.

Крейсерахъ съ особеннымъ удовольствіемъ и признательностью, а не только не былъ свидѣтелемъ подобныхъ оплошностей, но и не вѣрилъ бы имъ, еслибъ ни говорилъ о нихъ самъ очевидецъ.

Надѣюсь, что все мною представленное въ этой статьѣ, служить достаточнымъ удостовѣреніемъ, что я не могу согласиться на убѣжденіе, выраженное командиромъ яхты Варягъ на страницѣ 61 теми словами: «Удобство же поворота чрезъ фордевиндъ, стягивая гика-шкоть, каждый командиръ тендера оцѣнитъ ночью, когда трудно уловить какъ за людьми, такъ и за направлениемъ ветра.» Не только не могу оцѣнить его, но нахожусь вынужденнымъ сказать, что въ крѣпкій вѣтръ и при большомъ волненіи, ничего опаснѣе и неудобнѣе новаго способа стягивать гика-шкоть передъ поворотомъ чрезъ фордевиндъ, я не могу себѣ представить.

Болѣе же всего удивило меня, что этотъ способъ предлагается для употребленія въ Океанѣ съ слѣдующимъ замѣчаніемъ: «Находясь въ Океанѣ, когда волненіе доходитъ до необыкновенной ярости», сказано на страницѣ 61, спускаясь въ бакштагъ, даютъ время тендеру разбѣжаться и потому спускаются на фордевиндъ.» Такъ неужели стягиваютъ гика-шкоть до мѣста передъ поворотомъ чрезъ фордевиндъ для того, чтобы дать время тендеру разбѣжаться? Не знаю. Но думаю, что такое замѣчаніе не требуетъ возраженій. Не рѣшаюсь также дѣлать опроверженій на другое предложеніе въ той же статьѣ, о двукратномъ снятіи съ якоря, гдѣ совѣтуютъ выйти изъ узкости подъ однимъ фокомъ, и бросивъ якорь на обширномъ мѣстѣ, снова сниматься съ якоря подъ всеми парусами; равно какъ и на злоупотребленія, какия въ ней производятъ съ клиперами при перемѣнѣ ихъ, — не рѣшаюсь начать новыхъ опроверженій на это, потому что подобныя задачи и продолжительныя о нихъ разсуж-

денія, могли бы невольно заставить нашихъ читателей вспомнить и повторить слова безсмертнаго Адмирала Русскаго флота, Императора Петра I, о первоначальныхъ маневрахъ своихъ учениковъ:

«Что все то было яко младенческое играние, а искусства ниже вида.»

И потому, для окончанія моей статьи, я подталкиваю гротовую анапу, травлю еще разъ гика-шкоть и дырявъ-фалъ, я кладу руль на бортъ, чтобы обратить вниманіе моихъ читателей на другой галсъ, въ другой статьѣ, слѣдующей въ этомъ №, конечно менѣе сухой и болѣе занимательной, нежели описаніе о тендерѣ, зарывающемся между валами.

Лейтенантъ Суцовъ.

Замѣчанія объ управленіи тендеромъ.

(Извлечено изъ «Морск. Сборн.» 1849 г. № 1).

Управленіе тендеромъ дѣло трудное; оно болѣе требуетъ практики, чѣмъ управленіе какимъ-либо другимъ судномъ; дѣйствія на тендерѣ совершенно различны отъ дѣйствій на судахъ съ прямыми парусами, и по огромности главнѣйшихъ парусовъ, требуютъ особеннаго знанія, внимательности и сноровки.

Число этихъ судовъ у насъ весьма ограничено, а потому и офицеровъ, знакомыхъ съ ихъ управленіемъ весьма немного; руководства же о службѣ на тендерахъ вовсе не имѣется, ни печатнаго, ни рукописнаго. Вотъ почему, принимая вахту или командованіе тендеромъ, легко подвергнуться осужденію, при самыхъ обыкновенныхъ работахъ, хотя также не всегда справедливому; что мы и видимъ въ статьѣ «изъ записокъ стараго моряка», гдѣ авторъ говоритъ о поворотѣ тендеровъ черезъ фордевиндъ.

Представимъ себѣ тендеръ обыкновенной постройки, въ морѣ, при слѣдующихъ обстоятельствахъ, имѣя предписаніе слѣдовать къ извѣстному

мѣсту со всевозможною скоростью, онъ лавируетъ при рифъ-марсельномъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, и несетъ третій кливеръ, фокъ въ одинъ рифъ, гротъ въ два рифа и стеньгу имѣетъ въ рострахъ. Если при этихъ условіяхъ онъ не въ состояніи поворотить оверъ-штагъ, то по необходимости поворачивается черезъ фордевиндъ. Приступая къ такому повороту, по правиламъ «старого моряка», заваливаютъ гнѣзъ, подлагаютъ грота-галсъ-оттяжку до нельзы, и кладутъ руль полъ-борта на вѣтръ. Надобно замѣтить, что при большомъ волненіи невозможно отдавать дриркъ-фала; ибо при качкѣ, гафель оставаясь на одной гарде-лѣ и на вытянутыхъ съ навітра эренсъ-талахъ (если допустить это), дѣлаетъ стремительные размахи; тогда, вдругъ задержанный съ боку эренсъ-талами, онъ приходить въ сильное содроганіе, и если не оборветъ эренсъ-талей, то середина его, отъ внезапнаго удара и напора на нее грота, непременно выломится; когда же эренсъ-тали раздрернуты, то гафель, подхвативъ покомъ своимъ гротъ, наброшенный на оный вѣтромъ, изорветъ парусъ, который при такомъ вѣтрѣ располосуется. Дриркъ-фаль допускается травить, но никакъ не ниже діагонали грота, т. е. лавія отъ топа мачты къ ноку гика, и то при незначительномъ волненіи, въ тихій вѣтръ, при маломъ ходѣ, когда тендеръ не слушаетъ руля и вообще, когда бываемъ вынуждены прибѣгнуть къ этому средству, чтобы миновать опасность. Въ остальныхъ случаяхъ лучше спустать гротъ совсѣмъ, не смотря на то, что на ходу, когда гротъ наполняется, его чрезвычайно трудно поднимать. Для предупрежденія подобныхъ затрудненій, должно заблаговременно расчисты-

вать курс, соображаясь съ мѣстностію. Такъ, напримѣръ, гораздо лучше сниматься съ якоря безъ грота и, выйдя на чистое мѣсто подъ однимъ фокомъ, снова бросить якорь и поставить паруса по силѣ вѣтра. — когда, по снятіи съ якоря, нѣтъ возможности пройти впередъ лавиромъ, что болѣею частью исполняется легко, или зная, что придется спускаться, когда тендеръ, имѣя еще слишкомъ малый ходъ, не слушая хорошо руля и парусовъ, будетъ описывать значительную циркуляцию, послѣдствія которой могутъ быть опасны.

Продолжая поворотъ черезъ фордевиндъ и приходя въ галфиндъ при свѣжемъ вѣтрѣ и волненіи тендеръ пойдетъ не менѣе восьми узловъ, имѣя въ тоже время размашистую боковую качку, часто, приходя въ положеніе около 3-хъ или 4-хъ румбовъ по нѣмѣ линіи бейдевинда, долго не прекращается чрезъ эту линію, не смотря на значительный ходъ и положеніе парусовъ. Вслѣдствіе этой неповоротливости, конечно увеличивается и безъ того значительная циркуляция, и тѣмъ болѣе чѣмъ больше ходъ, волненіе и неизбежная съ ними рискованность судна. Постепенно увеличивающійся ходъ заставитъ наконецъ повиноваться рулю и придти въ полный бакштагъ; тендеръ побѣжитъ до одиннадцати узловъ. Представимъ себѣ тогда огромный тендерный гнѣзъ, почти лежащій на подвѣтренныхъ вантахъ и распущенный надъ нимъ гротъ, и при этомъ, тендеръ рысущій иногда болѣе чѣмъ на четыре румба: легко видѣть всю опасность при переносѣ грота на другой галсъ, не говоря уже о томъ, что команда иногда не имѣетъ для сего надлежащей снаровки и расторопности. Тогда и особенно во время переноса грота, достаточно переложить лишніе

четверть шлага (*), чтобы гротъ несвоевременно наполнился нѣскольکو съ противнаго галса. Тендеръ немедленно рыскнетъ къ вѣтру новаго галса; гротъ тотчасъ же вѣсь наполнится съ противоположной стороны, не смотря на то, что для исправленія ошибки, руль будетъ переложень на противный бортъ, — уже будетъ поздно; тендеръ не будетъ слушать руля, по причинѣ несообразнаго положенія грота. Гнѣзъ, оставшійся на однихъ завалѣхъ - таляхъ (**) и представивъ силѣ вѣтра всю площадь огромнаго грота, неминуемо оборветъ завалѣхъ-талей, съ быстротой*будетъ переброшенъ на другой галсъ, и раздробится о подвѣтренные ванты; при чемъ не рѣдко терается и самая мачта (***).

Не случилось мнѣ подвергаться подобному несчастію на тендерахъ, но крейсера у Кавказскихъ береговъ былъ однажды виновникомъ неудачнаго поворота чрезъ фордевиндъ, на шкунѣ «Смѣлая» (****) и совершенно убѣдился, что при такомъ способѣ поворота чрезъ фордевиндъ, все вышесказанное гораздо легче можетъ случиться, чѣмъ обыкновенно предполагаютъ. Гротъ, остав-

(*) Что также можетъ случиться отъ ослабѣвшаго штуртроса, при обыкновенной его основѣ.

(**) Въ штатѣ эти тали называю гнѣзъ-бакштагами, но какъ они служатъ для того, чтобы заваливать гнѣзъ, — то на нѣкоторыхъ судахъ подобнаго рода называютъ ихъ завалѣхъ-талями, что кажется яснѣе и для команды гораздо понятнѣе, тѣмъ болѣе что на тендерахъ и безъ того много бакштаговъ.

(***) Какъ напряжить это случилось на тендерѣ «Снаповъ» въ 1836 году, въ открытомъ морѣ.

(****) На шкунахъ при поворотѣ чрезъ фордевиндъ, какъ извѣстно, необходимо брать почти тѣхъ предосторожности съ восьми гротомъ, какъ на тендерахъ.

шивъ на старомъ галсѣ лишнихъ, можетъ быть, нѣсколько секундъ, чрезъ эту потерю, момента котораго не должно было упускать при переносѣ гика, вырвало изъ руки и сорвало съ планки заваль-тали, которая начала трезвѣть; гикъ съ такою силою ударился о подвѣтренныя ванты, что мачта, и даже самая шкунга, сильно задрожали и запачались. Людей при этомъ никого не ушибло, но снесло верхъ руки на кормѣ, и выбросило нѣсколько коекъ.

Зная послѣдствія этого способа поворота чрезъ фордевиндъ, и слыхавъ отъ опытныхъ моряковъ, что тендеръ съ хорошими качествами поворачиваетъ чрезъ фордевиндъ, не заваливая грота, я въ продолженіи двухъ-лѣтняго командованія тендеромъ Варягъ, испытывалъ неоднократно, что этотъ тендеръ, имѣющій превосходныя морскія качества, несравненно удобнѣе и скорѣе поворачиваетъ черезъ фордевиндъ, не заваливая грота и не отдавая дирикъ-фала, и напротивъ стягивая гвешкоть и подтягивая грота-галсъ-оттяжку до нельзя. При этомъ, тендеръ совершаетъ поворотъ, какъ въ свѣжій, такъ и въ тихій вѣтръ при волненіи, (исключая штиля и маловѣтрія), безъ всякаго затрудненія, спокойно; описываетъ меньшую циркуляцію, и скорѣе кончаетъ поворотъ, избѣгая такимъ образомъ описанныхъ выше случайностей. Въ самомъ дѣлѣ, хотя тендеръ, у котораго гикъ-тали стянута, сначала медленнѣе спустится, можетъ быть, нежели когда гротъ заваленъ, но зато, по мѣрѣ того, какъ онъ будетъ уклоняться отъ вѣтра, направленіе гика будетъ менѣе способствовать дѣйствию вѣтра на гротъ, чѣмъ при заваленномъ гикѣ, и потому ходъ его будетъ меньше, но достаточный для дѣйствія руля. По

этому тендеръ, не заваливши грота, опишетъ меньшую дугу и приведетъ къ вѣтру на другой галсъ на вѣтрѣ того мѣста, котораго онъ достигъ бы заваливши гротъ и подвергнувъ тѣмъ себя опасности потерять парусъ, гикъ и даже мачту. Удобство же поворота чрезъ фордевиндъ, стигивая гика шкотъ, каждый командиръ тендера еще болѣе оценитъ ночью, когда трудно усмотрѣть какъ за людьми, такъ и за направленіемъ вѣтра.

Находясь въ океанѣ или въ открытомъ морѣ, когда волненіе доходитъ до необыкновенной ярости, поворотъ чрезъ фордевиндъ требуетъ большой циркуляціи. Спускаясь въ бакштагъ, даютъ время тендеру разбѣжаться и потомъ спускаются на фордевиндъ, чтобы судно имѣло хорошей ходъ, уходило отъ валовъ, которые, въ противномъ случаѣ, легко могутъ вѣстаться на борму, какъ это случается и на судахъ съ прямыми парусами.

Одно изъ самыхъ безпокойныхъ положеній командира и вахтеннаго офицера, когда тендеру приходится идти чистымъ фордевиндомъ; все вниманіе должно обратить на то, чтобы не перебресило гротъ. Если отъ переменъ вѣтра или отъ невниманія рулеваго къ своему дѣлу, тендеръ рисковать больше чѣмъ дозволяетъ положеніе парусовъ, гротъ можетъ наполниться съ противоположной стороны и тогда тендеръ подвергается тѣмъ же пагубнымъ послѣдствіямъ, какія бывають при поворотѣ чрезъ фордевиндъ при заваленномъ гикѣ. Въ узкости или на рейдѣ, чрезъ подобный случай, легко можно высочить на берегъ или наскочить на ближайшее судно. Въ такихъ обстоятельствахъ, и когда въ послѣдствіи будетъ предвидѣться надобность привести, лучше не убирать грота, но гика-шкотъ стягивать до нельзя.

На просторѣ же хорошо оставаться подъ однимъ брифъ-фокомъ и даже подъ однимъ фокомъ, если сила вѣтра даетъ достаточный ходъ; или не убирая грота, избирать курсъ не чистый фордевиндъ, но румбовъ 14 отъ вѣтра, при чемъ ходъ несомнѣнно долженъ быть лучше, потому, что передніе паруса наполняются, и слѣдовательно, выигрывая въ ходу, не уклоняясь далеко отъ настоящаго курса, избѣгаютъ опасности отъ переброшеннаго грота. Черезъ извѣстный промежутокъ времени, разставляя людей по мѣстамъ, съ осторожностію переваливаютъ гротъ и переносятъ шкоты на другой галсъ. Лавируя такимъ образомъ, при попутномъ вѣтрѣ и слѣдя за перемѣнами оного, ничего не терится.

Послѣ всего этого не должно, кажется, удивляться, что нѣкоторые тендера поворачиваютъ черезъ фордевиндъ, не заваливая грота, чего можетъ быть не въ состояніи были исполнить тендера прежней постройки. Но что-бы кто-нибудь сталъ поворачивать черезъ фордевиндъ или даже спускаться, не подтягивая грота-галсъ-оттяжку, или, какъ въ старину называлось зануть, то трудно предполагать возможность подобной опасности.

Если судно съ прямыми парусами, входя въ узкую мѣстность встрѣчаетъ перемѣну въ силѣ вѣтра. оно можетъ, не затрудняясь, убавить, перемѣнить, закрѣпить свои паруса, оставаясь подъ унтерзейлами, имѣя при этомъ достаточный ходъ, чтобы судно слушалось руля и слѣдовательно, не измѣняя своего курса, принять всѣ мѣры къ собранію рангоута и парусовъ. Также въ случаѣ погони или при другихъ какихъ либо обстоятельствахъ, такое судно можетъ прибавить или

уменьшить парусовъ, смотря по силѣ вѣтра. Для тендеровъ нѣтъ этихъ удобствъ; на нихъ, болѣе чѣмъ на казенныхъ-либо другихъ судахъ, должно быть въ подобныхъ случаяхъ предусмотрительнѣе. При усиливающемся вѣтрѣ, должно заблаговременно убирать парусности; особенно входа въ узкости гдѣ, не имѣя возможности привести или риснуть на короткое время, на тендерѣ почти нѣтъ возможности прибавить или убавить парусовъ.

Въ свѣжій вѣтеръ на тендерахъ трудно поставить тонсель такъ, чтобы онъ хорошо стоялъ и приносилъ существенную пользу; но если это необходимо, то поднявши его преимущественно съ навістру, сколько можно выше тона мачты, привести тендеръ почти противъ вѣтра, чтобы тонсель, вмѣстѣ съ стоявшими парусами, совершенно обезвѣтрился; тогда, не теряя времени, выдрать тонсель-фалъ и галсъ, и шкотъ дотянуть до мѣста или вытянуть сколько будетъ возможно, имѣя въ виду, чтобы тонсель хорошо стоялъ, и ремень при тягѣ шкота, или впоследствии, отъ размаховъ рангоута, не сломался. Все это должно окончить какъ можно скорѣе, чтобы, при постепенномъ уменьшающемся ходѣ, тендеръ могъ еще слушаться руля и лечь на тотъ же галсъ; въ противномъ случаѣ, потерявъ ходъ, тендеръ волненіемъ и вѣтромъ долго будетъ уваливать подъ вѣтръ, пока наполнятся паруса, судно возьметъ ходъ и тѣмъ дастъ возможность привести на желаемый курсъ; такимъ улуценіемъ столько-же можно потерать, сколько можетъ доставить пользы поставленный тонсель, особенно тогда, когда онъ ставится на короткое время и разстояніе. Тонсель поставленный при свѣжемъ и весьма крутомъ вѣтрѣ, значительно увеличиваетъ кренъ и часто

обезвѣтривается, а потому приносить немного пользы. Спускать тонсель удобнѣе съ наѣвѣтру, а еще легче во время поворота. Спускаясь, заваливая гротъ и подтагивая грота-галсъ-отяжку, не должно упустить изъ виду, что тонсель много мѣшаетъ тендеру уваливаться подъ вѣтръ.

Если тендеръ имѣетъ ходъ и слушаетъ руля, то при шквалѣ съ подвѣтра или навѣтра, спустить тонсель всегда легко, исключая случая, когда отъ невниманія къ этому дѣлу, онъ садеть на дирикъ-фаль. Въ штиль и маловѣтріе, въ ожиданіи швала лучше заблаговременно спустить фокъ и даже вливверъ, и остаться подъ однимъ гротомъ.

При внезапно шквалѣ прежде всего должно спускать фокъ, который давить носовую часть, заставляетъ тендеръ зарываться и тѣмъ отнимаетъ возможность какъ слѣдуетъ править рулемъ. Спусти фокъ, должно стараться привести тендеръ противъ вѣтра, для чего можно раздернуть вливверъ-шкотъ; если не смотря на эти мѣры, тендеръ будетъ класть или онъ ляжетъ на бокъ, тогда, чтобъ не потерять мачты, или избавиться отъ непріятнаго положенія, лучше спускать гротъ а потомъ, управившись, поставить паруса по силѣ вѣтра. Часто случается, что, отдавши гардель и дирикъ-фаль, галель съ его огромнымъ парусомъ, приди на треть длины мачты отъ тона, остановится и съ такою силою прильнетъ къ вантамъ, что трудно съ нимъ убраться, ежели курсъ не позволяетъ обезвѣтрить гротъ; эти трудности много увеличиваются при морозахъ, особенно послѣ дождей или снѣговъ; тогда рубать гардель и дерить-фаль; а ежели и это не поможетъ, и предвидится потеря мачты, то должно, не теряя вре-

мени, разрѣзать нѣсколько полотнищъ самой средины; тогда пузо грота силою вѣтра извернется въ ключи. Спасши такимъ образомъ мачту, гротъ можно замѣнить запаснымъ или шторнымъ.

Такъ какъ тендеръ имѣетъ одну только мачту, которая сообразно вѣсу и назначенію ея, сравнительно, гораздо больше мачтъ судовъ другихъ ранговъ, то на прочность ея вооруженія должно обращать особенное вниманіе. По небольшому числу и расположенію вантъ на этомъ судѣ, каждая по себѣ составляетъ важную часть прочности вооруженія мачты; и потому, чтобъ онъ держали ровно, необходимо имѣть одинаковыя талрена, и при тягѣ не замѣнять ихъ новыми только у нѣкоторыхъ, а всегда мѣнять всѣ талрена вмѣстѣ; ибо новый трость танетса болѣе стараго, чрезъ что ванта съ новымъ талреномъ прежде ослабнѣетъ чѣмъ другія и потому мачта останется на тѣхъ вантахъ, у которыхъ талрена старые. Вооружающій не долженъ также предоставлять тягу вантъ кому нибудь.

На тендерахъ, болѣе чѣмъ гдѣ-либо, не слѣдуетъ красота или чистота вооруженія предпочитать его прочности. На тендерѣ, надежна и прочно вооруженномъ, покойнѣе и съ большою увѣренностію можно выдержать шторъ, чѣмъ на всякомъ другомъ судѣ.

При увеличивающемся волненіи, когда не предвидится возможности ставить тонсель, стеньгу должно спускать въ ростри заблаговременно; упустить время, значить оставить ее въ тягости себѣ и тендеру, на все время сильнаго волненія

и вѣтра, ибо въслѣдствіи нѣтъ никакой возможности послать людей на тонъ, выкачивавъ шлагтовъ. Выбѣстѣ съ этимъ, класть въ помощь вантамъ надежныя сей-теги и закладывать запасный ватеръ-штагъ. Рейки съ тонселями и брифъ-фокомъ хорошо имѣть у вантъ на якорѣ, или выходи въ море, когда вѣтъ волненія; но только, что тендеръ начнетъ подвергаться волненію, гораздо лучше снимать рейки съ вантъ, ибо бакъ паруса такъ и ванты, въ мѣстахъ, гдѣ рейки стоятъ и прихвачены, непремѣнно перетираются.

Перемѣна кливеровъ на тендерѣ требуетъ также особой сноровки. Приступая къ этому дѣйствию иди въ бойдевиндѣ, необходимо сперва обезвѣтрить кливеръ, даже въ ровный вѣтръ. Если упустить эту предосторожность, то онъ весь уйдетъ въ воду, начнетъ буровить, уменьшитъ ходъ и замедлитъ работу. Несоблюдя этой предосторожности въ свѣжій вѣтръ легко потерять людей и бушпритъ. Для предупрежденія подобныхъ случаевъ и для скорѣйшаго окончанія работы, поступаютъ слѣдующимъ образомъ: вынеся изъ парусной каюты кливеръ, который хотятъ поставить, разставляютъ людей по мѣстамъ, чтобы каждый зналъ, что и въ какое время долженъ дѣлать; потомъ приводятъ тендеръ противъ вѣтра, переносятъ фокъ на вѣтръ, и когда паруса совершенно обезвѣтрятся, травятъ кливеръ-фальъ, выбирая въ то же время кливеръ-фаль-оттяжку и подхватываютъ съ подвѣтра нижнюю шкаторину и мякоть. Выбѣстѣ съ этимъ травятъ кливеръ-галсъ-оттяжку и выбираютъ шпрюйтъ отъ ракъс-бугеля; такимъ образомъ ракъс-бугель съ кливеромъ притянется

къ штевню, и весь кливеръ будетъ взятъ на бакъ. Только что вся середина кливера будетъ въ рукахъ у людей, то, чтобы не потерять ходъ, сейчасъ же наполняютъ гротъ. Убравъ старый кливеръ, берутъ его на шканды, чтобы онъ не увеличивалъ тѣсноту на бакѣ, безъ надобности не мочился, и чтобы по немъ не ходили, чрезъ что много портится паруса; между тѣмъ закладываютъ галсовой уголь новаго кливера на поворотный гакъ ракъс-бугеля, выбѣстѣ съ этимъ фальъ и шкоты, которые должны быть выложены изъ стараго, и тянутъ до мѣста кливеръ-галсъ-оттяжку. Когда все готово, то опять тендеръ приводятъ противъ вѣтра, какъ можно скорѣе поднимаютъ кливеръ-фальъ, выдравываютъ его гинцами и тянутъ шкотъ; когда новый кливеръ поставленъ, наполняютъ паруса и переносятъ фокъ на мѣсто. Кливера, которые убираются въ парусную каюту, хорошо схватывать каболоми по всей длинѣ стоячей шкаторины, что очень облегчаетъ постановку яхъ. Идя полнымъ вѣтромъ, и желая перемѣнить кливеръ, должно спустаться на фордевиндѣ, и тогда кливеръ, будучи закрытъ площадью грота, мѣняется безъ затрудненія.

Брать рифъ у бушприта, съ нынѣшними поворотными желѣзными шлагтовыми, гораздо легче и скорѣе, чѣмъ при прежнихъ деревянныхъ. Деревянный шлагтовъ нельзя выдолбить, пока не будутъ раздернуты ватеръ-штагъ, ватеръ-бакштагъ, досъ-и стеньгъ-штаги, и пока, посредствомъ винтрена, бушпритъ не будетъ нѣсколько выдвинутъ. Чрезъ это бушпритъ, оставався всею своею длиною за бортомъ, ни чѣмъ не поддерживаемый съ боку, и уходя при волненіи почти

Еще немного тендерской практики.

(Извлечено из «Морск. Сборн.» 1851 г. № 11).

Въ кампаніи винтѣшняго лѣта, на тендерѣ «Лебедь», имѣвъ буширять съ шлагтовами стараго образца, неповоротными, я изыскивая средства брать рифы у буширита, не приотдавая такелажа, я кажется удовлетворительно рѣшилъ задачу, заведя подѣ оба конца шлагтова, на переднюю сторону кнехтовъ, по желѣзной поворотной планкѣ въ $1\frac{1}{2}$ дюйма толщиною. При такомъ устройствѣ, передъ взятіемъ рифовъ, нужно было только выбрать въ тугую винтренѣ и застопорить его. Потомъ, разставивъ людей на штаги и бакштаги, отколачивали обѣ поворотныя планки въ стороны, и шлагтовъ свободно вынимался, потому что буширять садился на винтренѣ небольше, какъ на одинъ дюймъ.

Мнѣ кажется даже, что при такихъ поворотныхъ планкахъ, простой желѣзный шлагтовъ можно предпочесть поворотнымъ, потому что меньше разслабляется шноръ буширита. Скажутъ можетъ быть, что тендерскій буширять мало терпѣть въ шнорѣ, но я имѣю доказательство противнаго, ибо именно на тендерѣ «Лебедь», отъ ударовъ на волненіи, буширять повреждался не въ той части, что за бортомъ, какъ бы слѣдовало ожидать, но въ шнорѣ, расколовшись отъ самой пятки до послѣдняго рифа, именно по направленію шлагтовныхъ дыръ. Дерево было свѣжее, безъ пороковъ.

Вслѣдствіе поврежденія буширита, долженъ былъ нѣсколько времени плавать, не выдвигая его съ послѣдняго шлагтова. На этомъ наглухо зарифленномъ буширитѣ, второй кливеръ стоялъ весьма удовлетворительно, и въ ровный вѣтеръ, при полномъ гротѣ и топселѣ, тендеръ велъ себя очень хорошо, такъ, что даже не требовалъ сильной подтяжки грота-галса, а съ помощію кливеръ-топселя и при осажennomъ грота-галсѣ имѣлъ мало руля на вѣтрѣ. Это правело меня къ тому мнѣнію, что совершенно излишне въ тендерскомъ буширитѣ имѣть для каждаго почти кливера соответствующій рифъ, какъ это было въ прежнемъ буширитѣ тендера. Въ самомъ дѣлѣ, по небольшому разстоянію кнехтовъ отъ форштевня, шлагтовныя дыры отстояли всего на 2 ф. 2 д. одна отъ другой, и стало быть второй кливеръ, при 1-мъ рифѣ у буширита, выдвигался галсовымъ угломъ только на 4 ф. 4 д. далѣе, чѣмъ при наглухо-зарифленномъ буширитѣ. Такое незначительное отклоненіе ино-

тенуан кливера, едва ли, мнѣ кажется, можетъ имѣть значительное вліяніе на руль, а между тѣмъ командѣ облегчается трудъ.

Тоже самое поврежденіе бушприта навело меня на мысль, что хорошо бы, въ случаѣ потери бушприта, ужьтъ устроить временной, фальшивый, который, еслибы даже и не въ состояніи былъ выдержать ударовъ о воду, то, по крайней мѣрѣ, очень пригодился бы на переходѣ, потому что безъ бушприта и кливера, тендеръ, даже и яри благоприятныхъ обстоятельствахъ, не вывести. На тендерѣ запасныхъ деревьевъ нѣтъ: пришлось употребить, что можно изъ настоящаго употребленія. Сложили брифогъ-рей, выстрѣлы и штормъ-гафель, округлили эту массу всѣми имѣвшимися въ наличіи топсельными рейгами и стянули семью найтовыми. Все это выдвинуто было на 33 фута за бортъ; съ помощію клиньевъ и найтововъ положенъ на носъ настоящей тележажъ, и только у лосъ-штага пришлось сдѣлать колышку. За внутренний конецъ заложенъ былъ выстрѣлъ и вытянуть, а въ дыру у штевня и между бисками загнаны клинья. Разумѣется, всѣ найтовны также обтянули клиньями и при складываніи деревьевъ наблюдали, чтобы стыки не сходились. Чтобы еще надежнѣе предупредить осаживаніе бушприта внутри, у форштевня, черезъ бортъ, положенъ былъ хорошей вѣулингъ. Съ такимъ укрѣпленіемъ штаги и бакштаги обтянулись очень туго. Для степгъ-штага на носъ привязали блѣкъ, и еще другой для кливерь-галса, а кливерь-галсъ, выдернутый изъ планки у штевня, ввязать въ обѣихъ концахъ черезъ бортъ. За галсовый уголь кливера ввязать былъ коренной конецъ кливерь-

галса штыкомъ, и тутъ же привязана ракъс-бугельная оттяжка, а галсовый коушъ найдѣть на ходовой конецъ галса. Такимъ образомъ, ставили ли кливерь-галсъ или галсъ-оттяжку—галсовой уголь кливера шелъ своимъ коушемъ, по ходовому концу галса, какъ по лееру, и кливера ставились, убирались и мѣнялись безъ помощи ракъс-бугеля весьма скоро. Третій кливерь стоялъ на этомъ бушпритѣ очень сносно, и бушпритъ, въ брамсельный вѣтеръ, выдерживалъ очень порядочные порывы, кренявшіе тендеръ до 10-ти градусовъ и болѣе. Неся при этомъ полный гротъ и топсель, тендеръ, съ подтянутою гротовою оттяжкою, держался и лавировалъ очень порядочно, а безъ топселя можно было и грота-галсъ осаживать. На устройствѣ бушприта, на первый разъ, съ неизбежными пробами и измѣненіями, потребовалось на якорѣ двѣ четырехъ-часовыя вахты, но я увѣренъ, что на второй разъ, съ готовыми и приглашенными заблаговременно клиньями, съ отбѣтками на рангоутѣ для проворной его складки, потребовалось бы не болѣе двухъ часовъ времени, съ той минуты какъ поворотили брифогъ-рей; до той, какъ вытянулись бы кливерь-шкоты. Думаю, что даже и въ морѣ, при небольшомъ волненіи, можно такой бушпритъ выстрѣлить.

Попробовалъ я также на тендерѣ подъ парусами поднимать гребные суда въ ростри, и смѣло утверждаю, что когда нѣтъ волненія и качки, то ни одно судно не представляетъ къ этому такихъ удобствъ. Это дѣлалось слѣдующимъ образомъ: Брифогъ-рей, прилично отогнутый, привайтовывался серединою къ мачтѣ,

и на верхній носъ его закладывались носовыя шокъ-тали. Носовыми сей-талами служили выложенныя вмѣстѣ съ мантилемъ шкентель-тали (*). На корму же шлюпки, нужны были всего одинъ тали, которыя и закладывались на гафель, за шейку дальняго дирикъ-фаль-блока. Какъ водится, дирикъ-фалу и брифокъ-топенанту закладывались помощи. Когда все было готово, барказъ (штатный 8-ми вес. ялъ въ 27 футъ длины) подводили къ подвѣтренному борту, и заложивъ тали, приподнимали его выше сѣтокъ. Вслѣдъ за тѣмъ, поворачивали оверштагъ, и барказъ самъ собою приводился къ среднѣмъ, такъ что людямъ оставалось только подхватить его, навести на блокъ. Гафель при поворотѣ оверштагъ переваливается очень спокойно, такъ что шлюпку насколько не рветъ и не бьетъ гягъ. Спускать гребня суда можно тѣмъ же порядкомъ, приподнимая ихъ на тѣхъ же талихъ изъ подъ гнга на-вѣтръ, не много выше сѣтокъ: съ поворотомъ шлюпка сама собой отучится подъ вѣтромъ, далеко отъ борта, и остается только сравнить ее на воду. Такимъ образомъ, сдѣлавъ три поворота что на тендерѣ совершенная бездѣлица—имѣемъ два гребня судна на мѣстѣ, въ роствахъ, или за бортомъ, въ совершенной готовности. Разумѣется, что при этомъ маневрѣ нѣтъ никакой нужды держать топсель, и слѣдовательно стень-

фордунъ, съ той стороны съ которой шлюпка поднимается или спускается, можно выкладывать, чтобы онъ не мѣшалъ. Особенно я думаю, въ бою или въ погонѣ, есть случаи, когда подобный способъ поднимать или спускать гребня суда можетъ пригодиться.

Говорили, что на тендерѣ, снимаясь съ якоря стоять только поднимать кливеръ не распущенный, а связанный кабелемъ, чтобы уклониться на желаемый галсъ. Справедливо, что безъ распущеннаго кливера, тендеръ гораздо меньше рыщетъ около якоря, но все таки рыщетъ, и эти раскаты носа соразмѣрны глубинѣ съ которой снимаемся. Сколько я могъ замѣтить только при глубинѣ меньшей пяти сажень цѣпь на апанерѣ имѣетъ достаточную тугость, чтобы не дать носу тендера рыснуть до того, что вынесенный на вѣтеръ фокъ обезвѣтрится. По этому я думаю, что если на тендерѣ, подтянувшись до апанера продолжать вертѣть брашпиль, не обращая вниманія на то въ какую сторону катится носъ, то легко можно сняться на желаемый галсъ. Такъ по крайней мѣрѣ случалось со мною раза три, при глубинѣ 15-ти, 9-ти и 7-ми сажень. Однажды, случилось это и отъ неровности грунта. Якорь, отдѣлился, снова зацѣпился, заставилъ тендеръ опять покатиться къ вѣтру, и отдѣлился вторично, когда носъ уже перешелъ линію вѣтра. Задній ходъ тендера такъ слабъ, что руль въ этомъ случаѣ не поможетъ, особенно когда вѣтръ тихъ. Въ слѣдствіе всего этого, я полагаю, что снимаясь съ якоря на тендерѣ, нужно принимать въ соображеніе рысканье носа и приостанавливать брашпиль, когда тендеръ катится не въ желаемую сторону.

(*) Такъ называли мы для краткости тали отъ бакштагъ-мантилей. Въ штатѣ 1840 года онѣ не имѣютъ особаго названія. Конечно, правильнѣе бы ихъ назвать мантиль-талами, или бакштагъ-талами, но въ этихъ случаяхъ обыкновенно трудно переучить команду, не сбивъ ее съ толку.

Сообщаю эти пробы и замѣтки въ той надеждѣ, что если ошибаюсь, то мнѣ не пропустятъ этого безъ отзыва. Легко можетъ статься и то, что все это уже не ново, но по крайней мѣрѣ до моего свѣдѣнія оно не доходило, да и въ Сборникѣ не было еще напечатано.

Лейтенантъ Римскій-Корсаковъ.