

ПОСВЯЩЕНО
РОССИЙСКИМ ЮНЫМ МОРЕХОДЦАМ



А Я ГЛотовъ

ОБ АВТОРЕ

Более 130 лет тому назад журнал "Морской сборник" (№ 3 за 1857 г.) в статье, посвященной памяти Александра Яковлевича Глотова, назвал его "...одним из замечательных тружеников на поприще морских истории и литературы. В "Предупреждении" к своему замечательному труду "Изъяснение принадлежности к вооружению корабля", предлагаемого читателю, он написал, что "...с малолетства получил я сильное стремление к занятиям, касающимся к общей пользе морской службы." Это откровение Александра Яковлевича стало своеобразным девизом всей его сравнительно короткой жизни.

Александр Яковлевич Готов родился 2 мая 1779 г. в Воронежской губернии. Отец его был мелкопоместным обер-офицером. Одиннадцати лет его отвезли в С.-Петербург и определили в морской кадетский корпус. В годы учебы в корпусе он проявил особое усердие и прилежание в постижении морских наук. Это было замечено начальником корпуса, и его в 1793 г. произвели в капралы, а вскоре и в сержанты. В 1794 г. Готов, став гардемаринном, впервые познакомился с морской службой, совершив плавание по Балтийскому морю на флагманском корабле адмирала П. Я. Чичагова—66-пушечном "Победоносце". Навигацию 1795 г. Готов проплавал на пяти различных кораблях: фрегатах, бригах и люгерах. 1 мая 1796 г. 17-летний юноша получает свой первый офицерский чин—его производят в мичмана. Только через восемь лет, 10 марта 1804г., ему присваивают следующее офицерское звание—лейтенант. С 1796 по 1804 г.г. А. Я. Готов каждое лето выходит в море, плавая на кораблях Балтийского флота, а в зимнее и весеннее время, находясь в распоряжении дирекций С.-Петербургского и Ревельского военных портов, участвует в достройке кораблей, загрузке их балластом и припасами, а также в вооружении рангоутом и оснащении такелажем и парусами. Знакомство со многими кораблями Балтийского флота, и не только в походных условиях, дало возможность молодому офицеру детально изучить их устройство и досконально постичь все премудрости морской практики.

Первые годы службы А. Я. Глотова пришлись на рубеж XVIII и XIX вв. Не только морскими победами был славен для Русского флота минувший век. В течение всего века шло совершенствование конструкции русских кораблей, их парусного и артиллерийского вооружений. Качественное изменение корабельного состава, интенсивное строительство новых кораблей в начале XIX в. совпало со временем

преобразования государственных учреждений, проводимого по инициативе Александра I. Его манифестом от 8 сентября 1802 г. впервые в России создается Комитет Министров, в состав которого входит Министр Морских сил.

Появление Министерства Морских сил потребовало реорганизации всей административной системы Морского ведомства. Для этого создается "Комитет образования флота", в состав которого вошли П. В. Чичагов и ряд боевых адмиралов и офицеров флота. "Комитет" предложил для улучшения структуры управления Морским ведомством подчинить корабельный состав, флотские экипажи, все учреждения кораблестроения и снабжения флота существовавшей еще со времени Петра I Адмиралтейской коллегии, а морские учебные заведения, флотские обсерватории, граверные и инструментальные палаты и другие подобные учреждения Морского ведомства—Государственному Адмиралтейскому Департаменту.

Реформы, проходившие на флоте, коснулись и основанной Петром I в 1709 г. Модель-камеры. Ее, объединенную с Морской библиотекой, преобразовали в Морской Музеум и подчинили вновь созданному Адмиралтейскому Департаменту. Быть директором Музеума 4 апреля 1805 г. назначили французского политического эмигранта, майора, графа К. К. де Местра. Он, человек разносторонне образованный: литератор, художник и боевой офицер, но не моряк—возглавляя Музеум до 1810 г., главную заботу проявлял о комплектовании и приведении в порядок его библиотеки. Остальным же коллекциям Музеума де Местр уделял минимальное внимание.

Во время преобразования Модель-камеры в Морской Музеум А. Я. Гловтов служил в Кронштадском военном порту, куда был откомандирован 10 марта 1804 г. Из-за слабого здоровья ему пришлось расстаться с корабельной службой и окончательно перейти на береговую. Спустя полтора года Глотова причисляют к адмиралтейскому департаменту, а 16 октября 1805 г. по его просьбе назначают на должность помощника директора Морского Музеума и "смотрителя" частей Музеума: модель-камеры, математического кабинета (где хранились мореходные инструменты и различные приборы), а также "кабинета редкостей".

В лице А. Я. Глотова Музеум приобрел истинного энтузиаста музейного дела, большого знатока морской практики и истории флота. Одной из причин назначения Глотова в Музеум явилось его увлечение судомоделизмом. Им он начал заниматься с детских лет. Постепенно совершенствуясь в этом искусстве, в будущем не только терпения и мастерства, но и

знания морского дела, он добился значительных успехов. При поступлении в Музей А. Я. Готов представил, по мнению современников, замечательно сделанную модель 44-пушечного фрегата с парусным вооружением. Эту модель в 1807 г. по решению Адмиралтейского департамента, поддержанного Министром Морских сил, преподнесли императору Александру I. Некоторое время она находилась в Зимнем дворце, но, к сожалению, до наших дней не сохранилась.

Поступив на службу в Музей, А. Я. Готов получил в свое заведование главное его богатство—имущество старой Модель-камеры. Оно насчитывало 272 модели судов и береговых сооружений, а так же 1600 чертежей и планов. Модели, доставшиеся Музею, находились в плачевном состоянии. Их тщательный осмотр показал, что 67 из них пришли в полную негодность и не восстановимы и что новых поступлений моделей и чертежей с 1797 по 1805 г.г. не было. В своем отчете за десятилетнюю деятельность Музеума А. Я. Готов в 1819 г. отметил: "...Вся Модель-камера состояла из ветхих, изломанных и никогда не поправлявшихся моделей, коих большая часть имела только названия."

Первые годы службы в Музее А. Я. Готов посвятил упорядочению коллекций Модель-камеры и поискам моделей кораблей и береговых сооружений на верфях и в различных учреждениях Морского ведомства. Тогда же он неоднократно обращался в Адмиралтейский Департамент с предложением о необходимости организации модельной мастерской, призванной пополнять Музей моделями вновь строящихся кораблей, поскольку мастерские при Адмиралтействах в 1798 г. прекратили свое существование. В конце концов хлопоты А. Я. Готова увенчались успехом. Адмиралтейский Департамент стал ходатайствовать перед Морским Министром о создании такой модельной мастерской. 1 декабря 1809 г. царь утверждает указ Адмиралтейского Департамента о ее организации при строившемся на Охте Паноптическом институте. Цель строительства Института, начатого в 1806 г., заключалась в том, чтобы готовить "...искусных механиков по всем техническим работам, касающимися флота." Здесь же предполагалось на образцовом заводе наладить производство нужных флоту оптических, навигационных и физических инструментов, а также парусных полотен, помповой кожи и даже матросской одежды и обуви.

Модельная мастерская при Паноптическом институте просуществовала более восьми лет до его пожара в марте 1818 г. В огне погибли уже сделанные для Музеума семь моделей и несколько моделей, доставленные на Охту для ремонта.

В период с весны 1806 г. по июнь 1818 г. А. Я. Глотова несмотря на то, что его 31 декабря 1807 г. перевели из лейтенантов в чиновники 8 класса "Российского Табеля" о рангах, что соответствовало званию капитан-лейтенанта строевой службы, часто отрывали от работы в Музеуме. Так по распоряжению Адмиралтейского Департамента он постоянно участвует в работе комиссий по исправлению и реконструкции Кронштадского и Ревельского военных портов. Во время работы в этих комиссиях Глотова в феврале 1808 г. поручается составить проект оптического телеграфа для связи Кронштадта с южным берегом Финского залива. Выполняя это поручение, он немедленно отправляется на осмотр мест, где могли бы быть установлены его мачты. Согласно представленным А. Я. Глотовым планам, одобренным начальством, на него возлагается не только постройка телеграфа, но и дома на Красной горке. За исполнение этого задания он получает благодарность, объявленную по флоту Адмиралтейским Департаментом.

Поздней осенью 1810 г. шторм разбросал по Петергофскому берегу Финского залива большой плот бревен, доставлявшихся в Кронштадт. Их собрать и доставить по назначению начальство приказывает Глотову. И с этим заданием он блестяще справляется. Через год, осенью 1811 г., Глотову снова приходится иметь дело с бревнами. Адмиралтейский Департамент, который ведал постройкой укреплений в районе острова Котлин, поручает ему доставку к Кронштадт 11000 бревен для постройки батарей, предназначенных защищать Северный и Южный фарватеры.

В эти же годы А. Я. Глотов начинает в свободное от службы время усердно заниматься литературным трудом. В 1809г. он издает очень небольшим тиражом гравированный альбом "Чертежи к вооружению корабля", в котором подробно разбирает парусность 20-пушечного фрегата английской постройки, дает примеры парусного вооружения бригов и корабельных гребных судов, а также помещает рисунки производства канатов и якорей, пошива парусов, снабжая их краткими пояснениями. В этом альбоме им были помещены 28 рисунков военных кораблей, коммерческих и национальных судов с их наименованиями. В том же 1809 г. он представляет в Адмиралтейский Департамент рукопись: "Обозрение принадлежностей корабля". Хотя члены Департамента ее "признали полезной", она не была опубликована. Через несколько лет А. Я. Глотов эту же рукопись, но несколько измененную и дополненную с посвящением "Русским юным мореходцам" вновь представит на суд членов Адмиралтейского Департамента. Наконец, в 1816 г.

рукопись вышла в свет под названием "Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля". Книга была напечатана в С.-Петербургской морской типографии в количестве 1200 экземпляров и как сказано в ее выходных данных "По высочайшему повелению". Александр I не только распорядился отпечатать книгу, но и решил "...доход от издания определить в пользу автора". Характерно, что часть тиража книги пустили по подписке, проведенной еще до ее публикации. Среди 111 подписчиков оказались многие известные мореплаватели и в их числе: Иван Федорович Крузенштерн, Василий Иванович Головин, Фадей Фадеевич Беллинсгаузен.

До выхода в свет книги А. Я. Глотова русские моряки не имели такого богато иллюстрированного издания, в котором были бы описаны основные члены корабельного набора, назначение корабельных помещений, рангоут, стоячий и бегущий такелаж, паруса и якорные устройства. Кроме того, в свой труд автор ввел ряд таблиц для расчета элементов рангоута и якорей, краткий морской словарь и характеристики кораблей и различных судов, плававших в начале XIX века. Здесь надо отметить, что иллюстрациями к этим характеристикам могли бы служить рисунки кораблей и судов, ранее опубликованные Глотовым в альбоме "Чертежи к вооружению корабля".

Из "Предупреждения" и "Примечания", предшествующих основному тексту книги А. Я. Глотова, видно, какой поистине титанический труд проделан. Ведь до появления "Изъяснения..." даже кадеты морского корпуса не имели печатного пособия по морской практике, написанного ясным и четким языком, снабженного чертежами и схемами. Им приходилось пользоваться записями, сделанными с голоса своих преподавателей и своими же зарисовками к ним.

Изданные в 1744г. "Наука морская, сиречь опыт теории и практики управления кораблем и флотом в целом" французского автора Бурде де Вильгета в переводе преподавателя Морского кадетского корпуса Н. Г. Курганова; в 1793, 1795 г.г. двухтомный труд "Морское искусство, или главные начала и правила, научающие искусство строения, вооружения, правления и вождения кораблей" также французского автора Ромма в переводе капитана первого ранга А. С. Шишкова и, наконец, напечатанный в 1804 г. двухтомный труд "Опыт морской практики" профессора Морского кадетского корпуса П. Я. Гамалеи, изобиловали сугубо теоретическими рассуждениями, имели мало иллюстративного материала и были сложны для восприятия будущими морскими офицерами и достаточно широким кругом читателей, просто интересующихся морской практикой и мореплаванием.

Хотя Готов в "Примечании" к своему труду пишет: "...Книга сия не есть какой либо вновь вымышленный проект",—на самом деле она является авторским переосмыслением нескольких работ на французском, английском и немецком языках. Сделать такое переосмысление А. Я. Готову помогло не столько превосходное знание иностранных языков, а приобретенный им во время плаваний на кораблях Балтийского флота и при участии в их строительстве и вооружении огромный опыт в морской практике.

Пожалуй, одним из основных достоинств труда А. Я. Глотова было то, что в его тексте автор постарался привести к единообразию, складывающуюся в течение XVIII века морскую терминологию. До издания "Изъяснения...", как это наблюдается при чтении ряда архивных и литературных источников конца XVIII, начала XIX вв., относящихся к флоту, многие наименования одних и тех же деталей корабельного набора, рангоутных деревьев, снастей стоячего и бегучего такелажа писались, да, видимо, и произносились по-разному.

Вскоре после издания "Изъяснения..." А. Я. Готов награждается "...за оказанные им труды и усердие в службе" орденом Святого Владимира 4 степени, 24 июня 1818 г. указом Адмиралтейского Департамента ему "...поручается привести в порядок вещи, принадлежащие Музеуму Адмиралтейскому". Тем же указом он освобождается от работы в комиссиях по реконструкции Кронштадтского и Ревельского портов. Настало время, когда А. Я. Готов смог без помех заняться приведением в порядок коллекции Музеума и пополнением его новыми музейными предметами. Еще 20 июля 1812г. в "Записке", направленной им в Адмиралтейский Департамент, он впервые четко сформулировал принцип комплектования Музеума. В ней он написал, что в Музеуме должны собираться, помимо чертежей и моделей, "...всех Российского флота кораблей, гребных и ластовых (транспортных) судов, планы верфей и заводов, модели пушек, орудийных станков, якорей, а также лучшие образцы корабельных предметов кузнечной и прочей работы." Намеченный А. Я. Готовым более 175 лет тому назад принцип комплектования музейных коллекций, относящихся к кораблестроению и к истории флота в целом, и по сей день не потерял своей актуальности.

12 сентября 1818 г. А. Я. Готову присваивают следующий чин—чиновник 7 класса, а 2 декабря того же года назначают начальником модельной мастерской с оставлением в должности "...управляющего частью Музеума Адмиралтейского"—его Модель-камеры.

К концу 1819г. благодаря старанию А. Я. Глотова было

отремонтировано около 400 различных моделей и заведен первый в истории Морского музея рукописный каталог его коллекций в двух частях. Каталог велся до 1834 г. и ныне хранится в Центральном Государственном архиве Военно-Морского флота.

Помимо приведения в порядок моделей, доставшихся Музеуму от старой Модель-камеры и поступивших в него после 1805 г., в бытность А. Я. Глотова начальником модельной мастерской в ней было заложено более 30 моделей различных кораблей и судов. Из них к настоящему времени сохранилось всего 17. Руководя мастерской в течение шести с половиной лет, он оставил неизгладимый след в истории отечественного судомоделизма. Благодаря ему начал складываться стиль русской художественной модели, под коим подразумевается, как и в произведениях прикладного искусства, относительное единство материалов, средств и приемов художественного выражения. Хотя организованная при Музеуме мастерская, предназначенная для пополнения его моделями вновь построенных кораблей, сразу же стала использоваться для изготовления моделей членам царской фамилии. 21 декабря 1818 г. в мастерскую вместе с мастерами, работавшими в мастерской Паноптического института, передали три модели: 44-пушечный фрегат "Меркуриус", 20-пушечный бриг "Олимп", построенных на Охтинской верфи в 1814—1817 г.г. и проектирующуюся 12-ти пушечную яхту "Нева". Эти модели, заложенные после пожара Паноптического института, начали делаться для великого князя Николая Павловича, будущего императора, в главном Адмиралтействе под руководством помощника корабельного мастера Федора Шоркау. Он их начал выполнять по "старой методе", отработанной в XVIII в., с полным набором шпангоутов, наружной обшивкой из отдельных дощечек и палуб, настланных на штатные бимсы. Несмотря на использование для моделей ценных пород дерева таких, как грушевое, красное и черное, Поркау предполагал их окрашивать в штатные для кораблей того времени цвета. Готов же пошел по другому пути. В отчете о работе мастерской от 8 июня 1820г. он писал: "Оные (модели) строятся мною совсем другим образом, нежели было предложено их делать. Например, для показа отличной работы во избежание красок я кладу того самого цвету дерево в каждом месте, как обыкновенно снаружи и внутри красятся такого рода суда". В действительности в стилевом решении моделей он пошел дальше. Не всю гамму цветов могло передать отполированное дерево. Поэтому для изготовления ряда деталей рангоута таких, как марсы, салинги и некоторые

блоки, красившихся в натуре в белый цвет, а также для резного декора кораблей Глотов стал применять слоновую кость, для стволов же орудий и других деталей из металла его разные оттенки. Время изготовления этих моделей совпало с расцветом в России позднего русского классицизма первой половины XIX в., так называемого стиля ампир, отличавшегося строгостью и четкостью линий. В орнаменталистике ампирного декора преобладала военная арматура, а также венки и гирлянды из ветвей аканта, дуба и лавра, получившие наибольшее распространение после Отечественной войны 1812—1814 г.г., как символы победы русского оружия. В прикладном искусстве этого периода и, в частности, в мебели, стала проявляться тенденция применения чистых пород ценного дерева такого, как черное, ореховое и карельской березы. Часто отдельные декоративные детали выполнялись из золоченной бронзы и кости. Присущие стилю ампир особенности явно чувствуются и в моделях. Если строители кораблей подчиняли их декор эстетическим требованиям эпохи, то на моделях воспроизводил их Глотов. Творчество лучших архитекторов того времени в области оформления интерьеров, а именно: А. Н. Вороникина и строителя Адмиралтейства А. Д. Захарова, их умение сочетать один материал с другим для большей выразительности и получения большего художественного эффекта—бесспорно, в достаточной мере было знакомо Глотову. Видимо, это и навело его на мысль пересмотреть традиционные способы постройки моделей и в первую очередь отказаться от их окраски, заменив ее применением натуральных материалов. Стиль русской художественной модели, фактически основоположником которого стал А. Я. Глотов, несколько изменяясь и совершенствуясь, просуществовал в отечественном судомоделизме несколько десятилетий. Его отголоски наблюдаются в работах судомodelистов конца XX столетия, наших современников.

Деятельность А. Я. Глотова на музейном поприще получила высокую оценку. Он "...за ревность и усердие к службе и в сохранении машин, моделей, приборов, чертежей и рукописей" 12 декабря 1819 г. награждается вторым орденом—Анны 2 степени, а спустя три года в июне 1822 г. избирается почетным членом Адмиралтейского Департамента. Кроме того он был избран действительным членом Общества любителей наук, словесности и художеств и членом Вольноэкономического общества. Год спустя, 13 октября 1823 г., А. Я. Глотова "причисляют" к 6 классу "Табеля о рангах" по чину равному званию капитана первого ранга. Здесь интересно отметить, что с середины 1818 г. по июнь

1824 г., когда он ушел в плавание на фрегате "Проворном", директором Морского Музеума, частью которого ведал А. Я. Глотов, числился лейтенант Н. А. Бестужев—известный декабрист, литератор и историк российского флота. Директорство Музеумом все эти годы ему пришлось совмещать с должностью помощника директора моряков Финского залива и Балтийского моря. Звание капитан-лейтенанта Н. А. Бестужеву присвоили только 12 февраля 1824 г. Несомненно, в то время, когда Н. А. Бестужев служил директором Музеума, А. Я. Глотов часто с ним общался и, возможно, не только по вопросам, связанным с его чисто служебной деятельностью.

Как это не печально, но состояние здоровья А. Я. Глотова с каждым годом постепенно ухудшалось. Уже в сентябре 1821 г. из-за его болезни для проведения завершающих работ по сборке моделей фрегата "Меркуриус", брига "Олимп" и яхты "Нева", которые он решил сам выполнить, их доставили к нему на дом. Эти модели были сданы заказчику 24 июля 1823 г.

4 июля 1825 г. на 47 году жизни А. Я. Глотов скончался. Вероятно, не в блестящем состоянии находилось финансовое положение его семьи. Спустя два года после смерти Глотова его жена Елена Ивановна просит Адмиралтейский Департамент выдать ей денежное содержание мужа по день его кончины. Но на ее прошение появляется резолюция: "Деньги можно выдать после проверки имущества Музеума и только в том случае, если на покойного не будет начетов"!

Судьбой оказалось predetermined, что по предложению начальника Главного морского штаба вице-адмирала А. В. Моллера преемником А. Я. Глотова на должностях начальников части Морского Музеума, его Модель-камеры, и модельной мастерской получил назначение капитан-лейтенант Н. А. Бестужев. Вторично Николай Александрович прослужил в Музеуме немногим более пяти месяцев. После декабрьского восстания 1825 г. он был арестован, а затем приговорен Верховным судом к смертной казни, замененной "по милости" Николая I вечной каторгой.

Несмотря на слабое здоровье, А. Я. Глотов успевал заниматься изобретательством и литературным трудом. В течение трех лет, с 1819 по 1822 г.г., он за свой счет опубликовал четыре брошюры-проспекта своих изобретений: "Способ спасти экипаж при сокрушении корабля или судна" (1819 г.), "Способ поднимать утонувшие грузы на рейдах, в гаванях, реках и озерах." (1820 г.), "Способ заменять потерянный корабельный руль." (1822 г.) и "Способ устройства нахтоуза с рефлектором, служащим к отражению

света при управлении кораблем по компасу ночью и о компасе XIX столетия." (1822 г.). Изобретения А. Я. Глотова по рекомендации Адмиралтейской коллегии получили достаточно широкое распространение на русском флоте.

В 1820—1821 г.г. А. Я. Гловтов публикует в "Отечественных записках", издаваемых А. Я. Свиньиным, две статьи: "Чесменский бой" и "Гангутская битва." Они, как отмечали современники, были знаменательны тем, что в них впервые в широкой русской печати даны подробные описания этих сражений.

Статья "Чесменский бой" являлась отрывком из готовящейся к печати работы А. Я. Глотова "Описание Архипелагских кампаний 1769—1774 г.г.". Многие рукописи покойного А. Я. Глотова остались в незавершенном виде. Главнейшая из них— "Морской словотолкователь". Над ним он трудился более 15 лет. По мысли его автора "Словотолкователь" должен был представлять собой полную морскую энциклопедию, с объяснениями всех слов, относящихся к кораблестроению, мореплаванию, математике, артиллерии и другим отраслям наук, причастных к морскому делу, с их значением на десяти иностранных языках.

В предисловии, написанном А. Я. Гловтовым к своему "Словотолкователю", он выражал глубокое сожаление о том, что русские моряки в его время различно писали и произносили "морские слова", и высказывал мнение о необходимости подвести под морскую терминологию общие правила в его письме и произношении, предвосхищая их рассказом о происхождении русской морской лексики.

Цель, поставленную перед собой А. Я. Гловтовым, как бы выполняя его завет потомкам, попытался осуществить инженер И. К. Сморгонский спустя более чем столетие. В своем труде, изданном в 1936 г. Академией Наук СССР небольшим тиражом с предисловием академика А. Н. Крылова "Корабельные и некоторые морские термины нерусского происхождения", он объяснил возникновение около 600 "морских слов" и дал их толкование всего на трех—четырёх европейских языках. Но это далеко не исчерпывало словарного запаса, которым два с половиной века пользовались и ныне пользуются, пополняя его новыми терминами, моряки, кораблестроители и другие специалисты, причастные к морскому делу и кораблестроению.

Ларионов А. Л.

Зав. сектором хранения моделей кораблей
и корабельной техники ЦВМ музея.
Заслуженный работник культуры РСФСР.

ПРЕДУВЕДОМЛЕНИЕ

Воспитанный в Морском Кадетском Корпусе, под сению Великия Екатерины, с малолетства получил я сильное стремление к занятиям, клонящимся к общей пользе морской службы. Хотя случаем увлечен от оной, но поселившаяся страсть и полученные мною внушения к оной службе побуждали меня свободное время от должностей посвящать занятию для пользы молодых образующихся мореходцев, и я составил книгу под заглавием: "Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля, с приложением в конце оной краткаго морскаго словаря". В сей книге изображены удобопонятно все предметы, принадлежащие к кораблю, так, что всякаго возраста и звания человеку, лишь умеющему читать, можно понять и выразуметь каждую вещь, кораблю принадлежащую: также и для иностранцев, вступающих в морскую военную службу, оная будет весьма полезна, ибо каждая вещь в собственном своем названии показана на Английском и Французском языках и объяснена по-Русски; иностранцы же на природном своем языке наименования все знают и прежде научаются читать, нежели говорить по-Русски; следовательно с удобностию могут понять наименования, употребляемые в Российской Морской службе. Более всего может книга сия принести пользы для учащихя в Морском Кадетском Корпусе, ибо до сего времени показание вооружения корабля и всех к тому принадлежностей нигде напечатано не было, а преподавалось как в мою бытность в 1790 годах, так и ныне по письменным кое-каким тетрадкам; со времени же издания Практики Г-н Капитан-Командором Гамалею по оной книге, в которой хотя и показано вооружение корабля, но без объяснения терминов и названий и без чертежей оных; что и побудило меня составить принадлежностям вооружения и всему прочему надлежащее изъяснение, изображением многих вещей в настоящем виде, дабы более тем приохотить и привлечь молодых юношей, готовящихся быть мореходцами; ибо с рисунков они могут видеть, как делаются, а чрез то и сами будут в состоянии оныя делать; каковыя занятия более возбуждают охоты к службе и напоследок увеличивают страсть к занятиям до совершенства, что я испытал сам собою. Усердное желание мое истинно вознаградится тем, ежели сей труд принесет совершенную пользу и тем более, что источник оному происходит от общей Морских Офицеров колыбели—образования, получаемого в Морском Кадетском Корпусе.

ПРИМЕЧАНИЕ

Содержание книги под заглавием "Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля" состоит в том, что все вооружение корабля показано в настоящем его виде; вещи, принадлежащие к оному, описаны так, что каждого возраста человеку, умеющему читать, могут быть вразумительны. Названия всех предметов означены на Английском и Французском языках, а смысл их изъяснен на Русском.

Существенныя статьи сей книги суть следующие: 1. Нагрузка корабля, т.е. установление интрюма и вообще укладка всех вещей по устроенному и употребляемому ныне во флоте порядку. Причем показаны в заключение все видимыя скрепления корабля с настоящими их наименованиями, (таковое показание необходимо нужно для начинающих обучаться; оно довольно достаточно к первоначальному познанию корабельной Архитектуры); видимыя вещи означены на плане под буквою (А), где все открытая части корабля отличены и под знаками изображены весьма внятно. 2. Рангоут (все деревья), как-то: мачты, реи и проч. в естественном их виде. 3. Оснастка корабля, т.е. образование (основа) всего смоленого такелажа и вооружение реев, т.е. прикрепления к ним принадлежащих веревок и прочаго; также якоря, привязывание к ним канатов и проч.; притом шпиль со всеми их принадлежностями для вынимания якоря из воды и все действия оных в фигурах. (Сказано и о свойстве руля, и на случай потеряния онаго приложен способ изобретенной потеси). 4. Парусы в точном их виде, и вообще все снасти (веревки), к ним присоединенныя. 5. Показание вообще всего (соединеннаго) смоленого такелажа; (в оснастке корабля оный только по частям показан), вообще же весь изображен в плане под буквою (В). Посредством сего ученик, узнав каждую вещь частно, усмотрит вообще все основание так называемаго смоленого (или стоячего) такелажа. 6. Вообще соединенное положение всего бегучаго такелажа, которое и показано в плане под буквою (С), в том же порядке, как сказано выше сего о смоленом такелаже. 7. Вообще все косые паруса с их принадлежностями, изображенные в плане под буквою (D). 8. Все прямые паруса с их принадлежностями, а также и видимые косые паруса, изображенные в плане под буквою (E). 9. Особенные паруса, (именуемые лисели), или, так сказать, присоединительные к прямым парусам, изображенные в плане под буквою (F). Ко всему оному присовокуплено в прибавлении краткое показание о пропорции корабельных мачт, реев и прочаго. В окончании же книги изложен краткий

Морский словарь, в котором все необходимые для учащагося слова показаны внятно.

Цель составления сей книги есть та, чтобы она могла быть употребляема с пользою во всех мореходных заведениях для образования юношества, приуготовляемого к морской службе. Она, при систематическом расположении, может отвратить неудобства в преподавании сего первоначального учения, доселе существующия. Ибо вместо того, чтоб учиться по рукописным тетрадам разнообразности подверженным, учащиеся имели бы все то в одном полном, единожды утвержденном и в свете изданном составе. Известно, что прежде сего в Морском Кадетском Корпусе преподавались даже Навигация и Астрономия по письменным тетрадам; сие продолжалось до 1805 года, т.е. до приведения тех частей в порядок и до издания оных в свете. Следовательно, уже признана польза систематического и единообразнаго учения.

Книга сия "Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля" не есть какой-либо вновь вымышленный проект; равно не относится она к числу таких книг, каковыя составляются выписками из каких-либо прежде сего существовавших сочинений. Она составлена сообразно настоящему положению дел и вещей и таким порядком, как следует преподавать ученикам при начальном их обучении.

Книг, которыми бы можно было руководствоваться в познании вооружения кораблей, до сего времени на Российском языке находится весьма мало, только две: 1. "Морское искусство" Г-на Ромма, переведенное с Французскаго языка Г-ном Капитаном, что ныне Вице-Адмирал, Александром Семеновичем Шишковым. 2. "Опыт морской практики", составленной Г-ном Капитан-Командором Платоном Яковлевичем Гамалеєю. Первая из оных книга была довольно полезна для Офицеров, но по обширности своей неудобна и даже вовсе неприступна для учеников; а притом Г-н Ромм сочинил оную в 1780 годах, следовательно значащее продолжение времени сделало и значащая во многом при вооружении кораблей перемены. Вторая, т.е. "Опыт морской практики", полезна и для офицеров, и для учеников; но только в ней предметы объясняются в том предположении, что ученик уже должен быть приуготовлен в нижнем для сего классе; т.е. что ему показано и истолковано все вооружение корабля и что все наименования онаго ему уже известны.

Иностраннх книг о вооружении кораблей весьма много, но все самых древних времен, как-то: 1500, 1600 и 1700 годов; из них, однако ж, изданное в 1752 году "Начальное

основание корабельной Архитектуры и практики кораблей", Elements le L'Archetecture Navale ou traite Pratique de la Construction des Vaisseaux соч.морского инспектора Де Монсо заслуживает внимание. Последних же времен суть французские, например: Arrimage des Vaisseaux, изданная в 1789 году, где показана нагрузка корабля, или, лучше сказать, укладка интрюма и некоторыя пропорции в равновесии (размещение) груза, но вообще весьма кратко и потому для учащихся неудобна. "Практика построения кораблей", Traite Elementaire de la construction des Batimens de mer, изданная в 1787 году Г-м Кларбуа, есть книга полезная для учащихся Корабельной Архитектуре. В Трактате об оснастке корабля, Traite Elementaire de la mature des Vaisseaux, изданном в 1788 году Г-м Форфе, весьма хорошо изложено в особенности о построении мачт. "Практика Г. Лескалие", (Traite pratique du greement des Vaisseaux el autres batimens de mer.), в двух частях изданная в 1791 году, весьма полезна для Морских Офицеров, но не для учеников, кои начинают приготавливать себя к мореплаванию и, так сказать, только что ознакомливаются с морскими предметами; следовательно, без начального основания иныя подробности для таковых будут вовсе чужды. Между многими Английскими лучшая книга: Seaman Ship (перевод Г. Машина); книга сия была издана в Лондоне в 1794 году. В ней много полезного для Морских Офицеров; но для учеников, по обширности своей, она вовсе неспособна; тем более, что вмещает в себе много таких предметов, которые относятся к частному сведению, а не к занятию и познанию учащагося.

Ежели отдать полную справедливость, то из всех морских изданий можно предпочесть одно единственное сочинение: "Морской Словарь" Г. Релинга, Allgemeines worterbuch der Marine.

Онъ составлен или набран из всех морских сочинений с 1484 года и по 1793 год изданных; существо всех оных сочинений при начале у него показано поимянно: котораго года и кем было в свет выдано; фигуры и вообще все вещи выгравированы очень внятно и правильно; а притом наименования вещей показаны на девяти Европейских языках, и каждая вещь вкратце экспликована по-Немецки. Впрочем, известно, что описание вооружения, нагрузки и построения кораблей впервые показалось у Испанцев в 1480 годах, потом в Голландии, Дании и Швеции открылось оно около 1505 года, в Англии в 1536, во Франции в 1597, а в России в 1690 годах, и в 1697 году был уже приведен к городу Архангельску (построенный в Голландии) корабль, именуемый Петр и Павел. (При построении сего корабля Государь

Император Петр Великий изволил быть плотником). Оный был совсем вооруженный, и есть первый корабль, плававший на Белом море под военным Российским флагом. Впрочем, распространение разных сочинений для погрузки и вооружения кораблей от времени изменялось несколько раз по мере приближения опытами к совершенству; само собою разумеется, что существо предметов не изменилось; оно осталось то же, как, например: мачты, стенги, реи, но только все приведено в лучшее устройство против прежняго. Время и опыты всегда ведут к совершенству.

Отдавая полную справедливость Его Превосходительству Александру Семеновичу Шишкову в переводе соч. Г. Ромма, которым в свое время оказана совершенная польза флоту, признанная с должною благодарностию всеми занимающимися Морскими Офицерами; да и поныне руководствуются оным к частному познанию корабельной Архитектуры, ибо до сего времени на Российском языке о сей науке изданий еще не было. Впрочем, уважая с благодарными чувствами сочинения и незабвенные труды почтеннаго Платона Яковлевича Гамалеи, чрез которые всегдашняя польза показана всему флоту! В числе многих его изданий, кажется, веками писанных, всегда нужных и необходимых для флота, есть и "Опыт Морской практики"; из онаго великую пользу могут извлекать молодые Офицеры, ибо в нем изложены все способы и правила на постановление мачт, поднятие стенг, реев и проч. и проч.—итак, знающему все наименования принадлежностей к вооружению корабля остается руководствоваться нужными для каждой вещи правилами и научиться действию и управлению оными из "Опыта Морской практики".

А. Глотов

ОГЛАВЛЕНИЕ

Показание знаков, под коими находятся в планах означенные вещи	22
Общая понятия	23
Нагрузка корабля	25
Название скреплениям и всем видимым частям корабля	35
Звание мест, где что кладется на военном корабле	42
О вооружении корабля	51
Название дерев	56
О реях	67
Особый способ делать реи из двух дерев	69
Название реев	71
Пропорции мачт и прочаго, употребляемая в Английском военном флоте	79
Таблицы размеров мачт, стеньг и реев, в Английском военном флоте употребляемая	83
Об оснастке корабля	115
Вооружение реев	134
О поднятии пушек на корабль	152
О якорях с принадлежностями	154
Опробованные размеры и вес якорей в Английском флоте	157
Число якорей, полагаемых на каждом корабле в Английском флоте, с их весом и ценою	159
О привязывании канатов к якорям	161
Употребление новаго рода шпилей	162
Размеры шпилей в Английском военном флоте	164
О поднятии на корабль из воды якорей	165
О руле	167
Описание потеси	171
Особенныя принадлежности к вооружению корабля	172
О парусах и снастях при них находящихся	177
Нижние паруса	180
Средние паруса	187
Верхние паруса	195

Таблицы парусов	206
О плавающих судах по морям вообще	217
Балтийскаго корабельнаго флота суда	217
Балтийскаго гребнаго флота суда	218
Транспортныя и ластовыя суда	219
Мелкия гребныя суда	219
Иностранныя военныя суда	220
Купеческия или коммерческия суда	220
Яхты и им подобныя суда	221
Различныя на морях суда	221
Объяснение Планам:	
План А, нагруженнаго 80-пушечнаго корабля в разрезе по длине его	231
План В, фрегат, вооруженный смоленным такелажем	231
План С, фрегат, вооруженный бегучим такелажем	234
План D, фрегат под одними косыми парусами	236
План Е, корабль, идущий в полветра под прямыми парусами	238
План F, фрегат, идущий полным ветром, у котораго убирают верхние паруса	240
Краткий словарь морским терминам	242

**Показание знаков, под коими находятся
означенные в планах вещи, кои и в изменении под теми же
знаками состоят**

Вещи, внутри и снаружи корабля находящиеся, означены под разными литерами, а места, где что кладется или состоит на корабле, показаны под знаками Римских цифр что ясно изображено на плане А.

Все деревья, стоячия на корабле вертикально, находятся под знаками Римских цифр и показаны на чертеже I и на плане В.

Все реи, смоленя веревки, или, так называемый смоленый такелаж, находятся под знаками Арапских цифр и показаны на чертежах II, III, IV и на планах В и С.

Пробегающия снасти, или, так называемый, бегучий такелаж, показан под малыми литерами и изображен на плане С.

Все паруса означены под большими литерами и показаны на чертежах: VII, VIII, IX на планах D, E и F.

Шпиди и якоря с принадлежностями показаны на чертеже V.

Изображение потеси, удобной на случай потерня руля, показано на чертеже VI.

Разные новые способы, употребляемые в Российском и Английском военном флоте, показаны на чертеже X.

ОБЩИЯ ПОНЯТИЯ

1. Название всех вещей как на корабле, фрегате, так и прочих судах, в рассуждении вооружения есть почти одинаковое.

2. Толщина всякой веревки меряется по окружности ея, а толщина дерева по его диаметру.

3. Всякая веревка, сделанная для употребления на корабле, имеет длину не более как от 100 до 120 сажень.

4. Каждого дерева, стоящего при мачте вертикально, верхний конец и у самых мачт называется топом, который бывает всегда четырехугольный, а нижний—шпором и делается четырехгранным. Равно и у бушприта верхний его конец называется топ, а нижний шпор; края же у дерев, лежащих горизонтально мачтам (т. е. у реев), называются ноками.

5. Каждое дерево, поднятое вверх или выдвинутое вбок, говорится по-морскому "выстрелено".

6. Всякая веревка, на время привязанная, называется прикрепленною, когда же надобно ее ослабить или совсем опустить, то говорится по-морскому "отдать"; ежели же нужно наскоро что-либо на время привязать, то говорится "прихватить".

7. Основанная веревка чрез два блока* вообще называется тали, которых прикрепленный конец к блоку называется коренная часть, а идущий от другого блока для основы с первым называется ходовая часть; самый же конец, за который тянут, именуется лопарь.

8. Обвивка веревкой несколько раз кругом какаго-нибудь дерева или другого чего называется найтов.

9. Перевязка тонкой веревочкой, где-либо положенная, называется бензель.

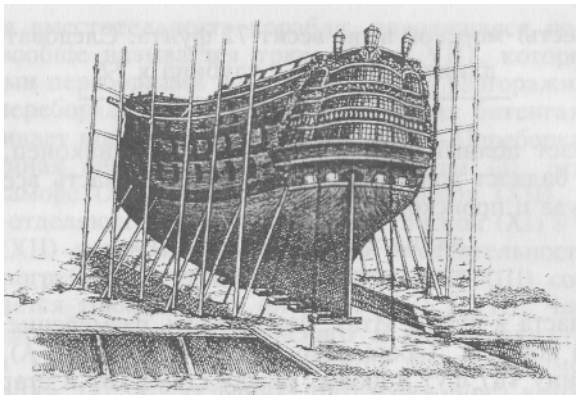
10. Всякой узел называется кноп.

11. Блок, ввязанный в какую-либо снасть, и основанные от онаго с другим блоком тали называются гинцы.

12. Каждое положенное на дерево плоское кольцо называется бугель.

* Блок есть кусок дерева, внутри коего на шалнер вставляется плоское колесо, называемое шкив, на обвод котораго сделан небольшой желобок, именуемый кип; на оном некоторая часть толщины веревки свободно укладывается; при вытягивании веревки оный шкив кругом вершится, чрез что облегчает в рассуждении силы тяжести действие веревки. Блоки всегда ввязываются в веревку и через то прикрепляются к надлежащим своим местам; они бывают одношкивные, двух-, трехшкивные и других родов для разнаго употребления; делаются также окованные железом, у коих баки (служащие для закладывания за рымы) обращаются на верклюгах.

13. Кольцо, имеющее бока круглые, называется рым.
14. Кольцо, неподвижное и укрепленное, называется обух.
15. Кольцо, вязанное в веревку, имеющее плоские загнутые края, называется коуш.
16. Всякой железный крючок, на корабле употребляемый, называется гак.
17. Необвостренные круглые длинные гвозди, коими крепятся члены корабля, называются боуты.. Такого же рода деревянные называются нагели.
18. Когда надобность требует одну веревку соединить с другою так, чтобы она была без узла и могла проходить в шкив; то такое соединение называется сплесень.
19. Веревка, у которой конец с концом сплеснен, что и составляет род петли, называется строп; которые бывают большие и малые для вязывания блоков, сделанные таковые петли называются стропки.
20. Поперечное соединение досок, где только они встретятся, называется стык, а продольное соединение их—паз.
21. Сложенная в один или много кругов веревка называется бухта.
22. Когда вытягивают какую-либо снасть и она, завязнув, где-либо, препятствует произвести надлежащее действие, то сие говорится "заело".
23. Сделавшаяся на веревке от кручения оной завертка (род петли), или пол-узла называется кеньга, или кольшка.
24. Ежели от силы ветра канат сильно бежит из клюзов и не могут его задержать, то сие говорится "канат сучит".



НАГРУЗКА КОРАБЛЯ

Нагрузка Искусство грузить корабль относительно к
Stowage образу подводной части его равно весу и ко-
Arrimage количеству помещаемых в оном вещей, осно-
вывается на доведенном опытами порядке, которым и руково-
дствуются.

Корабельный груз разделить можно на три: 1. неподвижный груз, которого место не переменяется, как-то: пушки со станками, мачты, стеньги, реи, паруса и весь настоящий такелаж. 2. Груз, который не издерживается: балласт, канаты, запасные паруса и такелаж, также вода, вино, уксус и прочия жидкости; хотя оные и выходят в употребление, но можно всегда дополнять сей груз, наливая морскую водою пустыя бочки. 3. Груз, который издерживается; оный состоит из съестных припасов.

С начала нагрузки корабля вычисляют весь груз, который он понести может, об оном со всею точностию изложены правила в Опыте Морской Практики (соч. Г. Гамалею) впрочем, не заботясь о точных правилах, довольствуются иногда ближайшими средствами к оным, и до сего времени вес балласта сыскивался таким образом: умножают между собою длину, ширину и глубину корабля (в футах), деля произведение на 5. Правило сие основывается на том, что воображают объем подводной части корабля, заключенной между естественною и грузовою ватерлиниями, составляет $\frac{1}{3}$ параллелепипеда, имеющаго те же размерения, что корабль; притом полагают, что один кубический фут (удельная тяжесть) морской воды весит 72

фунта. Следовательно:

$$\frac{\text{длина} \times \text{ширина} \times \text{глубина} \times 72}{3 \times 40}$$

показывает полный груз корабля в пудах; наконец, думают, что балласт должен составлять третью часть всего груза,* откуда и происходит

$$\frac{\text{длина} \times \text{ширина} \times \text{глубина}}{5}$$

вес балласта в пудах. Итак, ежели взять размерение 80 пушечного корабля, (коего разрез показан в плане А) имеющего длину 187 фут 8 дюйм, между стема (В) и старппоста (С); ширину с обшивкою 48 фут 6 дюймов и глубину до киля (А) 22 фута 10 дюймов, то по вышепоказанному правилу найдется полный груз сего корабля 118484 пуда, или 1974 $\frac{11}{45}$ тонн; а вес балласта 39494 $\frac{2}{3}$ пуд или 658 $\frac{11}{45}$ тонн**, что, однако же, со всеми тончайшими вычислениями будет иметь весьма незначашую разность.

Корабль начинают грузить укладкою трюма (XII, X, VII) To trim the hold. Argimer. (см. план А), согласуясь с правилами и особенно с образом подводной части его так, чтобы все качества корабля сохранены были; устанавливая трюм, имеют попечение о сохранении всех вещей, погружаемых в оной, равно и о удобном их употреблении; вообще же все вещи укладываются плотно, дабы во время качки не могли быть подвижными; каждому сорту избираются особая приличия и буде возможно ближашия к употреблению места; и между разными частями трюма (XII, X, VII) делается свободное сообщение, дабы каждую вещь беспрепятственно достать было можно, и для того вместительность корабля разгораживается многими переборками и помостами, которья имеют свои названия и сообщаются с верхом корабля посредством люков (e, f, g.)

Под нижнею палубою, в расстоянии от оной на 6 футов, делается помост, который, равно как и пространство, заключенное между им и палубою, называется кубрик (XVI— XXV). Оный простирается во всю широту корабля, начинаясь в длину его почти у самага Стема (N), а оканчивается позади бизан-мачты (3) у переборки, отделяющей к корме брот-камеру (XIV).

* Две части всего корабельного груза, полагают, содержат в себе: мачты, реи, весь такелаж, пушки, якоря, люди и прочия принадлежности; а третья часть составляет чистый балласт.

** В тонне считают 60 пудов, а ласт содержит в себе две тонны.

Вся вместительность корабля, находящаяся под кубриком, вообще называется трюм (XII,X,VII), который поперечными переборками на разные отделы разгораживается; в носу переборка, поставленная при задних битенгах (s), ограничивает носовую крют-камеру (III).—Переборка же, поставленная немного позади бизань-мачты (3), отделяет к брот-камере (XIV) Кормовую крют-камеру (XII), пред которою отделяются переборками Капитанской (XI) и Офицерской (XII) погреба. Вся остальная вместительность между сими погребями и носовую крют-камерою (III) собственно называется трюмом (или ин-трюм) (XII,X,VII). Часть трюма, отделенная от Капитанского и Офицерских погребов позади Грот-мачты (2), именуется Баталер-Камера, или Ахтер-Люк (g), по названию того люка, чрез которой входят в оную.

Около Грот-мачты (2) помещаются впереди оной две шкун-помпы (R') да позади две Кетенс-помпы (R), (коими выливают воду из корабля); первья из них входят в верхнюю, а вторья в нижнюю палубу, где ими и действуют. Все сии помпы ограждаются четырьмя переборками, которыя, возвышаясь от дна трюма до кубрика, идут глухия и от кубрика до нижней палубы решетчатая, составляя посредине трюма отделение, называемое льяло, или вель (S,S,S,S), в которое ничего не кладут, дабы не засорить помпы, также чтобы проникающая в корабль вода свободно к ним стекала и чтоб всегда мерять оную было удобно.

Корабль начинают грузить укладкою трюма, сначала погружая туда чугунной брусчатой 8-ми 4-х и 2-х пудовой балласт, коего всякую штуку кладут рядами длиною по длине корабля и одну подле другой так, чтоб ряды по ширине корабля простирались. На первом ряду таким же образом располагается второй ряд и так далее; ряды оные по обеим сторонам дотоле продолжаютя, пока балластна спокойно может на погипе лежать; наблюдают притом равновесие; и при всем оном делают вычисление, сколько именно, в какой банке положить балласт должно.

Балласт первым своим рядом никогда не кладется на самом Кильсоне (L) (для уменьшения боковой качки) и обыкновенно начинается в некотором от него расстоянии, а именно от Лимбербордов (O), не распростираясь весьма далеко на ребра корабля, где он мог бы лежать слишком высоко, нежели как остойчивость корабля требует.

В большом количестве укладывается балласт около Грот-мачты (2) как потому, что в сем месте находится центр тяжести корабля, так и для того, чтобы вознаградить пустоту, которую занимает льяло (S,S,S,S); а от середины к

носу и к корме постепенно кладется меньше, так что иногда в крайних банках, особливо в кормовой, что подле капитанских погребов (XI), вовсе чугуна балласта не бывает. Банки называются части, на которые разделяется трюм связующими кузов корабля внутри его поперечными деревьями, именуемыми Рейдерсы (Q); число сих банок в трюме обыкновенно бывает пять.

Таким образом, в показанные банки кладут балласт, записывая вес балласта, положенного в каждую банку; некоторую же часть 2-х пудоваго балласту оставляют на палубе для того, чтобы переноскою онаго перемешать в нужных случаях Дифферент корабля^{*}; сей балласт называется переносным.

На чугонной балласт сыплот мелкокаменной балласт, замечая вес онаго; для сего взвешивают пустую бочку, которую потом наполняют балластом, и, взвесив ее, берут разность сих весов, через что узнают вес чистаго балласта содержимаго в одной бочке и считают, сколько бочек погрузится.

Примечание. На корабле два балласта, чугуна и каменной, коего часть также погружается в корабль.

Из бочек сыплот балласт через Грот-люк (e) в трюм, где разгребают оный равно с высотой Рейдерсов (Q) на средине; когда же весь балласт погружен и уравнен, тогда замечают углубление обоих штевней (B и C) и дифферент между ими, дабы в другой раз, ежели корабль хорошо ходил при вооружении, остаться при том же дифференте или по замечанию иногда переменит оный.

На балласт ставят пустыя водяныя бочки большой руки^{**}, начиная с носовой части длиною их по длине корабля, а рядами параллельно Мидель-шпангоуту; и при помещении в трюме врывают их несколько в каменной балласт; пустоты же между ими зарываются тем же балластом. В рассуждении отверстий бочек наблюдают, чтоб оныя всегда были прямо вверх, и чтоб во всем слою ни одна бочка не была выше другой, и ни одна уторами не выходила из-за другой, и все смежныя касались бы между собою. Сей слой

* Слово "Дифферент" значит разность между углублением Фор-штевня (B) и Ахтерштевня (C); для сего на обоих штевнях корабля от кильсона (L) назначают вверх марки, и нос корабля всегда сидит в воде менее, нежели кормовая часть, потому что оный плоскостию своею опирается, а корма остотою разрезывает воду, итак, например: Фор-штевень (B) в грузу 16 фут 6 дюймов, а Ахтер-штевень (C) 18 фут; разность сих чисел 1 фут 6 дюймов есть дифферент; посему и говорят, что фрегат имеет дифференту 1 фут 6 дюймов.

** Бочка большой руки на кораблях вмещает в себя 60 ведер, средней руки 35 и малой 20 ведер.

бочек, лежащий непосредственно на балласте, называется нижний Лаг; по установлении онаго наливают бочки пресною водою, начиная от середины, посредством длиннаго коженаго рукава, именуемаго ватершлянг. На отверстия же накладывают жестяные листы с пробитыми скважинами и покрывают сверху их толстою парусиною.

На нижний лаг ставится второй или средний лаг бочек большой или средней руки, наблюдая те же самыя правила, и притом, чтоб каждая бочка сего лага стояла между двумя бочками нижняго. По наполнении водою средняго лага ставят на оной таким же образом верхний лаг из бочек малой руки, которыя так же водою наливаются. Сии два лага не засыпаются балластом; но как между бочками, так и к стенам корабля плотно окладываются дровами; по установлении трюма остается между верхним лагом и Орлопом (V) расстояние около 3 фут так, что человек без нужды может влезть под орлоп палубою для слушающихся надобностей.

Бочки с водою не весь трюм занимают, а только пространство от Крют-каморы (III) до Ахтер-люка (g,X), что и называется водяным трюмом (VII)*; в Ахтер-люк помещается вся провизия; в части трюма, называемаго винным, (X,XII) ставится провизия в бочках, а именно: уксус, мясо и масло; а на кубрик (XXIII) укладывается часть сухой провизии в кулях, как-то: крупа, соль, солод, горох и солодяные сухари; тут же хранятся все вещи, нужныя для раздачи провизии, а именно: кантари, котлы, енды, кружки, чарки, ливера, весы и пр.

В Брот-Каморе (XIV) хранятся сухари; в Капитанском (XI) и Офицерском (XII) погребах, что между Брот-камерою и винным трюмом, сыплется мелкой песок и хранятся Капитанские и Офицерские припасы. Сверх сих погребов на кубрик поделаны многие чуланы или каюты и ящики; в каютах хранится Офицерская провизия, а в ящиках сухопутной служительской провиант.

Корабль снабжается провизиею на 3, на 4 и на 6 месяцев, смотря по дальности похода.

Также на кубрике между каютами (т.е. на середине) находится довольно пространное место для больных и раненых во время сражения.

В Капитанском и Офицерском погребах (XI,XII) делается особое отделение, где хранятся в ящиках все огнестрельные снаряды, как-то: бомбы, брандсугели, карказы и гранаты.

* На 80-пушечных кораблях всех бочек для воды бывает до 500.

Вещи, которые кладутся на кубрик (XVI, XX, XXII, XXV)

Канаты суть главные тяжести, на кубрике лежащая; в-первых, нужно знать о расположении якорей, (онье поднимаются на корабль тогда, когда уже оный оснащен) из которых главные под своими названиями находятся на носу корабля: плехт и той на правой, а даглист и бухт на левой стороне. Из них той и бухт кладутся подле бака (а''') на борты и крепко к оным найтовыми прикрепляются; плехт же и даглист держатся у бортов на пертулиях и рустовах в готовности для бросания их. Якорные канаты укладываются продолговатыми кругами (называемыми бухтами) по обеим сторонам Грот-люка (е, XXII) на кубрик над водяным трюмом*, откуда простираются в клюзы (XXVI) и идут к своим якорям таким образом, что канат, лежащий на правой стороне корабля, привязывается к якорю, на левой стороне находящемуся, и обратно; для той причины, чтобы при отдаче якоря канат шел свободно и не вперелом. У якорей плехта и даглиста бывает по два каната, каждый во 120 сажень и между собою сплеснены**, а у остальных двух якорей по одному. Малых якорей, называемых верпы, на корабле бывает пять: самой большой из них, именуемый стоп-анкер, кладется на якорь той и как к нему, так и к борту принайтовливается; другие два подобным образом лежат на якорь бухт, остальные же два убираются по удобности на бак (а''').

Между канатами и от них по всему кубрику (XVIII, XXII) укладываются по удобности разнаго рода веревки, например: кабельтовы, перления, и запасный такелаж, как-то: запасной ка-баляр, вантросы, стенг-вынтрепы, буйрепы и разные запасные тросы.

Отделенная в носу крют-камера (III) освещается одним или двумя фонарями, зажигаемыми из особливаго боковаго кругом оной хода (i), туда кладется порох в бочках, а посредине оставляется место род бассейна (II) для насыпания картузов, кото-рые по калибрам порядочно раскладываются на решетчатых полках (ii), вокруг сего места сделанных; на кубрике же крют-коморы, (XX, XVIII, XVI) что называется выходом оной, хран-ятся разнаго рода Артиллерийские припасы,

* Ныне большую частью на кораблях делаются для канатов в трюме, начиная от лыла (S,S,S,S), по обе стороны корабля небольшие помосты, именуемые платфор-мы, или висячий кубрик (w', VIII), на оные кладутся запасные канаты и такелаж.

** Сплеснить—значит соединить одну веревку с другою так, чтобы она узла не имела и находилась бы одна с другою в крепком и равном состоянии.

как-то: кожи, кокора, роги, фалшвееры, палительные трубки, блоки и другие Артиллерийские припасы. Около выхода крют-камеры на обеих сторонах сделаны Шкиперския каюты, в коих хранятся принадлежащие к сей должности припасы, а именно: тенты, брезенты, винд-зейлы, шканц-клетни, парусина в тюках, разных родов лини, мелкие тросы, парусные нитки, сало, кожа, котлы, дреки, разных родов гвозди, фонари, обыкновенные и сигнальные свечи и мелкие блоки; а мелкия железныя вещи, как-то: гаки, коуши, топоры, скрябки, свайки, долота, напарья, болты и пр.—кладутся в сундуках, которые поставлены бывают около сих кают; впрочем, кругом всего корабля по обеим сторонам, выключая крют-камеры, по кубрику есть свободные проходы под названием галереи, или колидоры, которые нарочно в расстоянии от борта на 3 или 4 фута сделаны для того, что когда во время сражения случатся подводныя пробоины и течь, то плотники и конопатчики там свободно могут оныя заделывать и таким образом трюм корабля нагружен*.

Нижняя палуба, или Гон-дек (X)

Пушки на станках ставятся на деках в портах (s'''), прикрепляются к бортам таями и брюками,** ломы и ганшпуги лежат под станками, банники, приборники, пыжевники над пушками. Часть ядер и картечь кладется в сделанных с боков у пушек, так называемых кранцах,*** или среди палубы в прибитых планках, или кругом люков (e,f,g); часть ядер помещается в ящиках (IX), сделанных в трюме вокруг льяла (S,S) что около грот-мачты (2), где они дополняют тот вес, которым середина корабля паче других его частей должна быть обременена. Калибр пушек от нижняго дека кверху постепенно уменьшается и вообще соразмерно величине и крепости судна. На 74-пушечном корабле обыкновенно в нижнем деке ставят 36-фунтовые, в

* Далее сего в звании мест, где что кладется на военном корабле, будет показано каждое место, в особенности, под каким знаком состоит и что в оное кладется по устроенному ныне и заведенному во флоте (на отличных кораблях) порядку.

** Брюки называются толстыя смоленыя веревки; делаются из вант-гросов, толщиной от 8 до 5 1/2 дюймов, смотря по калибру пушки, а длиною в 2 1/2 длины пушки; тали же из обыкновенных тросов толщиной 1/3 брюк. Брюки прикрепляются к рымам, утвержденным в бортах, и, проходя сквозь рымы в пушечном станке, удерживают собою при отдаче пушку и помогают в укреплении ея к борту.

*** Кранцами называются сделанныя из веревок кольца, оные служат для того, чтобы положенныя в них ядра никуда не раскатывались.

верхнем 18, а на шканцах и баке 8-фунтовые пушки. Вес всех сих пушек без станков и снарядов составляет почти $\frac{1}{2}$ часть всего полного груза корабля.

В мирное время отпускается на корабль на каждую пушку по 65 ядер по 10 друпгагелей (Drufhagel) с картечами и пороху на 56 боевых выстрелов, прибавляя несколько для мушкетной стрельбы; но во время войны сие количество увеличивается в полтора или в два раза. Артиллерийские припасы, как то: фитили, армяк, запасные колеса, оси, ломы, ганшпуги, банники, прибойники и прочее—помещаются в одной из кают около выхода носовой крют-камеры (III) и в галерее, окружающей оную, и около хода к фонарю (IV).

В нижней палубе, начиная от носу, живут служители, а именно: канониры, матросы и солдаты; на сей же палубе к носу отгорожены клюзы (XXVI) невысокою, но плотною переборкою, дабы вода, стекающая с канатов и попадающая в клюзы от волн, не разливалась по палубе (x). Пространство, отделенное сею переборкою, называется клюз-бак (XXVII), который содержится всегда в чистоте и сухости*. К корме отделяется констпельская каюта (XXXI), в коей живут артиллерийские, солдатские Офицеры и Штурмана; тут же содержится корабельная канцелярия и хранятся все абордажные орудия, как-то: мушкатоны, пистолеты, пики, интрепели и прочее; впереди же бизань-мачты (3) расставляются в сделанных местах (XXX) ружья в три ряда, (во всю ширину в сем месте корабля) оставляя с одной стороны свободной проход в констпельскую (XXXI); сзади же бизань-мачты (3) располагаются разные абордажные орудия. Между грот-(2) и бизань-(3) мачтами, посредине нижней палубы, ставится большой шпиль (t'), которой на кораблях обыкновенно бывает двойной, то есть состоящий из двух шпилей, из коих один на нижней (x), а другой на верхней (b') палубе обращаются на той же самой оси. На верхней же палубе (b') между грот (e) и фор (f) люками помещается малой или передней шпиль (e'), которой во время похода убирается, дабы очистить место для барказа. Сей шпиль употребляется для подъему на корабль разных больших тяжестей, так же он нужен во время верпования**, а

* Далее сего в звании мест, сказано подробнее о клюз-баке (XXVII) и о средстве для сохранения в сем месте палубы (x).

** Ныне почти на всех кораблях передней или малой шпиль (e') делается двойной, т.е. верхний (e') и нижней (t); и где устанавливался барказ помещается живая скотина и птицы в устроенных для того и разгороженных местах, а барказ ставят на росторах (XL), для чего вместо шлюп-балок делаются настоящие (ростер) бимсы (z").

большой шпиль (m',t'), всегда стоящий на месте, особенно служит для вынимания якоря. Когда шпилями не действуют, то вкладываемые в них для действия вымбовки (рычаги) подвешиваются над ними под палубами на железных крюках.

Впереди фор-люка (f) поставлены битинги (s), впереди коих идет фок-мачта; ближний к носу называется передним битингом (s), а дальний вторым, или задним битингом (s°); к оным битингам крепятся канаты и большею частию закладываются за один передний, будучи прикрепляемы обыкновенно в помощь к ним сделанными стопорами*, которых всегда бывает по несколько на обеих сторонах битенгов до самого грот-люка (e). Во время же крепкого ветру канат закладывается за оба битенга.

Верхняя палуба, или Опер-дек (b')

На верхней палубе в корме отделяется переборкою кают-компания (XXXVIII), в которой помещаются Капитан-Лейтенант и Лейтенанты; под шканцами живут Мичтмана и Гардемарины; на правой стороне живет священник, где поставлен корабельный образ для совершения молитв. Посредине верхней палубы между шкафутами ставится во время похода баркас** ; а прочия суда, некоторыя вкладываются в него или, быв подняты с кормы и боков корабля, висят на боканцах. В носу под баком на середине находится корабельная кухня (XXXIII); впереди оной с одной стороны расположен корабельный лазарет (XXXII), а с другой стороны находится всегда зажженной фитиль, и позволяется служителям курить табак над кадками, наполненными водой. На сей же палубе находится верхний большой (m') и верхний малый, или передний шпиль (e'), кругом сего последнего огораживается место для живой скотины и прочей живности.

Шканцы, или квартал-дек (c''). Бак, или форкастель (a''')

Шканцы (c'') и Бак (a''') между собою составляют целую палубу, которая посредине корабля заграждается решетчатыми

* Стропами называются короткия вполвину толщины каната веревки, у коих на одном конце большой узел или, так называемый, кноп; а в другой вплеснивают железной коуш, которым закладывается и прикрепляется стопор, за рым подле битенгов в палубу укрепленный.

** Ныне для барказа расчищается место посреди ростер (XL), а прочия суда кругом его по удобности устанавливаются на кафутах (XLII) или поднимаются на утвержденных с боков и с кормы боканцах.

люками, а с боков довольно пространными помостами, именуемыми шкафуты (XLII). Посредине между грот (2) и фок (1) мачтою возвышаются ростеры (XL), на которых найтовыми скрепляются запасные стенки, рей, шкалы на мачты, помпы и дубовые доски для разных поделок. Марса же рей находятся совсем изготовленные с боков корабля у руслин и принайтовлены к борту, дабы скорее можно было в случае нужды их поднять.

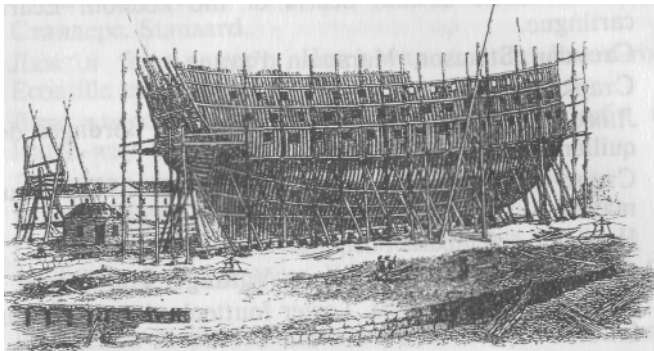
По обеим сторонам ростер (XL) расположены свободные довольно широкие проходы, простирающиеся вровень со шканцами (с") и баком (а""), оные называются шкафут (XL,IV), где живет начальник корабля или флагман.

На шканцах (XLIII) посредине стоит нактоуз с компасами, и тут отправляется вахта; на юте (XLV) хранятся разные штурманские припасы, как-то: флаги, лоты, лаги, лини и прочее (XLVI). На баке (XXXIX) позади фок-мачты (1) выходит труба от кухни; впрочем, на баке и галюне всегда наблюдается чистота и кроме проходящих снастей ничего не находится.

Вокруг корабля по бортам и сверх того на ют и шканцах сделаны сетки (XLVII), в коих хранятся служительской экипаж в чемоданах и постели их; оные защищают во время сражения от картечной и мушкетной стрельбы. На некоторых кораблях для чемоданов делаются на кубрике (XXIII) особые каюты, а в сетках (XLVII) кладутся служительския койки (постели) вместо того, что он обыкновенно укладываются на ростерах (XL). Таким образом военный корабль нагружается.

Примечание. Здесь показаны все части груза в линейном корабле; подобным образом укладывается оный и на других военных судах с некоторою разницею, зависящею от величины и расположения их трюма; например, на фрегатах ставится по два лага бочек с водою, а на бриках, катерах и других малых судах по одному только; и как по маловместительности трюма не бывает на сих судах кубрика, то канаты помещаются в самом трюме по сторонам грот-люка (е), а для предохранения их от сырости и нечистоты подстилают под них доски. На сих же мелких судах крют-камера обыкновенно бывает в корме по той причине, что в носу была бы она весьма смежна с кухнею.

В заключение всего можно сказать о погрузке всякого военного судна то, что от укладки всех вещей непосредственно зависит скорость в ходу и поворотах каждого судна на море. Сверх того, по окончании кампании прибавляют или уменьшают груз на судне, а иногда и самому настоящему грузу делают другое размещение и доводят оное до такого совершенного качества, которое бы согласно было с конструкцией судна.



НАЗВАНИЕ СКРЕПЛЕНИЯМ И ВСЕМ ВИДИМЫМ ЧАСТЯМ КОРАБЛЯ. ПЛАН А

- A. Киль. Keel. Quille,
- a. Бакс. Fore foot. Brion ou ringeot.
- b. Килевые замки, Scarfs of the keel. De la quill Ecart.
- B. Фор-штевень, или Стем. Stem. Etrave.
- C. Ахтер-штевень, или Старнпост. Sternpost. Etambot ou Etambord.
- D. Коттендоун, или вышина флор-тимберсов на середине. Cuttingdown. Encolure.
- E. Фалстем. Apron. Contre-etrave.
- F. Фалстарнпост. Falfe stern post. Contre-etambot.
- F'. Фалш-пост. False post. Centre tambot exterieur.
- G. Дейдвуд. Dead wood. Massif.
- c. носовой. Foremost, de l'avant.
- d. кормовой. After, del'arriere.
- H. Старн-кница, которая крепится со старн-постом. Knee of the stern post. Courbe d'etanbot.
- K. Транцы Transoms Barres d'arcasse
- wt. Винтранец. Wing-transom. Lisse d'hourdy.
- fr. Филинг-транец. Filling transom. Barre d'avcasse, placee antre celles de pont et d'hourdy.
- dt. Дектранец. Deck-transom. Barre de pont.

- Прочие, начиная от сего, называемые нижние 1, 2, 3 и так далее, не более шести.
- L. Кильсон. Keelson. Caringue.
- M. Кильсоновые замки. Scarfs of the keelfon. Ecarts de carlingue.
- N. Стемсон. Stemson. Marsouin d'avant.
- N'. Старксон. Sternson.
- O. Лимбербордовой пояс. Limber strakes. Bordages des anquillers.
- P. Степс фок-мачты. Step of the foremast. Carlingue de mat de misaine.
- Q. Нижние рейдерсы. Porques.
- Q'. Флор рейдерсы. Floor-riders. Varangues de Riders.
- Q". Лор-футокс рейдерсы. Lower fouttoch-riders. Genoux de fond.
- Q''' . Третий футокс-рейдерс. Middle fouttock riders. Genoux de porques.
- R. Кетенс-помпы. Chain pumpe. Pompe a Chapelet.
- R'. Шкунь-помпы. Common pump. Pompe royale.
- S. Вель. (или льяло) Well. Archipompe.
- T. Степс Грот-мачты. Step of the main wast. Carlingue du grand mat.
- U. Крачесы. Crotches. Pieces de bois courbes appliquees en dedans d'un vaisseau sur la muraille, pour le maintien des pieds des devoyes.
- V. Орлоп. Orlop. Foux-pont.
- V". Решетчатая переборка по всему кубрику (v) для проходу воздуха.
- W. Орлоп-бимсы. Orlop-Beams. Vaux de paux pont.
- W'. Висячий кубрик, или платформа для канатов.
- W". Подушка под шпилем, укрепленная между Орлоп-бимсов.
- X. Гондек. The lower deck; or gun deck. Premier pont, ou franc-tillac.
- Y. Гондек бимсы. Gun-deck Beams. Vaux de premier pont.
- Z. Галф-бимсы. Arm-beams, Demi-baux.
- e. Грот-люк. Main hatch-way. Grand ecoutille.
- f. Фор-люк. Fore hatch-way. Ecoutille de la fosse aux cables.
- g. Ахтер-люк. After hatch-way. Etambord ecoutille. Ecutille de l'arriere.
- h. Степс Бизань-мачты. Step for the mizen-mast. Carlingue du mat d'artimon.

- i. Лестницы, поставленные в люках (e, f, g и проч.) для схода на палубу и другия места.
- k. Превращенный карлинс. Carling under the Beams. Hiloire renversee.
- l. Стандерс. Stansard.
- m. Люк в брот-камеру. Hatch-way te the Bread-room. Escoutille en Soute au pain.
- n. Люк для схода на кубрик, или Орлоп палубу (V). Hatch-way to orlop.
- o. Люки для подавания картузов из Крют-каморы.
- p. Ключы. Haws-holes. Escoubiers.
- p". Платформа (или помост) в ключ-баке (XXVII).
- q. 1-й, 2-й, 3-й и прочие Брештуки. Breast-hooks. Guir lande.
- q'. Роульсы в Порте, по бокам его и внизу вставленные; оные служат для удобства и облегчения производимых работ при порте.
- r. Пяртнерс для Бушприта. Bowsprit partners. Etam brai, au Carlingue du mat de Beaupre.
- r. Брюканец (у мачты), оным обивается мачта кругом, дабы мокрота не попадала. Coat. Braie.
- s. Битеньги Riding Bits. Bittes.
- s. Передний Fore.
- s°. Задний After.
- s'. Стопор. Stoppers. Bosses. Оные употребляются для задержания Каната.
- t. Нижний шпиль от передняго, или малаго Шпиля. Capstern. Cabestan.
- u. Коромысла у кетенс-помпы; через вертение оных выливается вода кетенс-помпами из корабля.
- v. Пиллерсы. Pillars of the hold. Epontilles de la cale.
- x. Шпигаты. Scuppers. Dalots, оные располагаются по палубам в разных местах для стоку воды.
- y. Рымы на палубе. Rings in the deck. Anneaux en Pont. Рымы сии располагаются противу каждого порта, немного на кось его, дабы пушку с удобностию можно было вдвинуть в корабль. Оные по всем декам расположены по приличию и надобности.
- t'. Большой нижний шпиль. Main capstern. Grand cadestan.
- u'. Румпель. Tiller. Barre du gouvernail.
- v'. Железная скоба (называемая собачка), которая по погону ходит. Goose neck of the tiller. Crapaud de tamisaille.

Примечание. Погоном называется та часть круга, которую румпель собою описывает, оный делается шириною 2-х фут, со внутренними спереди вставленными шкивами, для того, чтобы веревка, употребляемая для действия рулем, именуемая *штур-трос* (z), свободно в ту и другую сторону ходила; румпель же удерживается при погоне всегда в одинаковом (горизонтальном) положении, железно на конце онаго сделанною скобкою (v').

- z. Штур-трос. Tiller-rope. Drofs de gouvernail.
- w. Планка с двумя шкивами, укрепленная с каждой стороны в борт корабля; в оную проходит идущий по погону штур-трос (z), а от сего места идет в шкивы сзади бизань-мачты вставлены и возвышается вверх до штурвала, на которой будучи наложен несколькими шлагами, (оборотами) при обращении штурвала, действие руля производит.
- a'. Опер-дек транец, Upper-deck transom. Barre du pont superieur.
- b'. Опер-дек, или верхняя палуба. The upper-dek. Pont superieur; c'est le 2-em: dans le vaisseau a deux ponts.
- i'. Опер-дек бимсы. Upper-deck-beams. Vaux de pont-superieur.
- c'. Брест-рейдерсы. Breast-riders.
- d°. Камбуз, или кухня корабельная. Gook-room. Quisine.
- v'. Пиллерсы. Pillars. Epuntilles.
- e'. Малый, или передний шпиль. Fore capstern. Petit Cabestan.
- f'. Топ рейдерсы. Top-Riders.
- g'. Кламп с двумя шкивами, вставленный в борт корабля, служит для проходу снастей (веревков), именуемых фока-шкот и буорундук от ундерлиселя; первая идет в верхний шкив, а вторая в нижний,
- h'. Кламп с двумя шкивами, вставленный в борт корабля, для проходу снасти (веревки), именуемой грота-галс.
- k'. Битсы для грот-марса-шкотов. Main Top-sail sheet Bitts. Grands bittons.
- l' Битсы для снастей, у грот-мачты проходящих. Bowline ans brace Bitts. Bittons, de bras et de bouline.
- m'. Верхний большой шпиль. The main jeor capstern. Grand Cabestan.
- n'. Септоры железные у люка. Stantions. Chande-liers.
- o'. Рамы в портах, до половины вставленные; оныя делаются в одной только кают-компании.

- p'. Щиты в кают-компании, которые во время действия пушками поднимаются вверх и подвешиваются на крючках.
- q". Дверь в штюльс. Quarter gallery-door. La porte de Bouteille.
- r'. Рундук—род стола, оным накрывается то место, где выходит рулевая голова.
- s". Рулевая голова. Head of the udder.
- t". Перо у руля. After piece of the rudder.
- u". Рудер пис. Main piece of the rudder.
- v". Крючья железные у руля.
- x". Петли железные у руля.
- y'. Задняя доска, или спина у руля. Back of the rudder.
- z'. Железные цепи у руля, к оным присоединяются шкенкеля, за которые закладывают тали, оные служат для пособия штур-гросу во время управления рулем в крепкой ветер.
- r'. Дира у руля, в оную проходит веревка, именуемая сорлинь, она служит удобством удержать руль при корабле в таком случае, ежели оной из своего места вышибится.
- a". Исподняя доска, или пятка у руля. Sole of the rudder.
- u", y', a". Вообще называется руль. Helm. Gouvernail.
- b". Контер-тимберсы. Counter timbers. Montans de Voute.
- c". Квартер-дек, или шканцы. The quarter-deck. Gaillard-d'arriere.
- d'. Квартер-дек бимсы. Quartes-deck-beams. Baux de Caillard d'arriere.
- d". Квартер-дек транец. Quartes-deck-transom, Barre de Gaillard d'arriere.
- d"". Кофель планки с шкивами и нагелями для проходящих снастей. Turned pins to belay ropes. Cabillots, chevillots.
- e". Двухшкивной кнехт. Kavel-heads. Aporturaux. Для снастей (веревок), именуемых грота-топенант и грот-марса топенант.
- f". Диры сквозь борт для проходящих в ония снастей (веревок), именуемых бакштаг-тали; иные из них и в самой порт (s'") проходят и тянутся.
- g". Битсы для снастей фока-брасов и фор-марса брасов, называемых Sheet-Bitts. Bitton.
- h". Двухшкивной кнехт. Kevel-heads. Aporturaux для грот-марса фала и для грот-стенги стакселя, а на другой стороне Мидель-стаксель фала.

- k". Крюсов, или планка особаго роду. *Step of a kevel. La sole d'un toquet a oreilles.* Служит для закрепления грот-марса-фала.
- l". Крюсов для закрепления снасти (веревки), именуемой грота-шкот.
- m". Кнехт. *Kevel-heads Froturaux* для проходу снасти (веревки), именуемой грот-марса-брас.
- n". Роульс, укрепленный в борту корабля, для проходу снасти (веревки), именуемой грота-шкот.
- o". Штур. *Steering wheel. Roue de gouvernail.*
- p". Штурвал. Вал при штуре, на которой накладывается веревка, именуемая штур-трос (z).
- q". Панели в Капитанской Каюте.
- r". Дверь в шульс, или на боковую галерею.
- r". Стекланные рамы в портах, вставленные в капитанской каюте.
- t". Рангоус, или ют. *Poop Dunette.*
- x". Рангоус бимсы.
- u". Битсы для снастей (веревок), именуемых кресель-шкоты. *Top-sail-shat-bitts. Bitton.*
- v". Планки для закрепления разных снастей (веревок) *Belaying cleats. Taquets a Comes au a branches.*
- d". Кофель планки для закрепления разных снастей (веревок).
- y". Кламп со шкивом, вставленный в борде корабля, для проходу снасти (веревки), называемой грота-брас.
- z". Планка для закрепления грота-браса.
- a". Бак, или форкастель. *Fore-caftele. Caillard d'avant.*
- m". Фор-кастель бимсы.
- b". Колокольня. *Belfrey. Assemblage des montars de cloche dans un vaisseau.*
- c". Битсы для снастей (веревок), у фок-мачты проходящих. *Fore-fheet-bitts. Bitton.*
- h". Фор-марса-шит-битсы. *Fore top fail bits. Petits bittons.*
- e". Обухи у мачты, наколоченные для заложения талей и прочаго. Оные в разных местах во всех деках расположены по приличию для надобностей; равно и у каждого порта (s") вверх приколачивается по два (как показано на плане А) для закрепления за оные пушек во время крепкаго ветра.
- f". Шкив у кнехта вделанный для веревки, именуемой пету-линь.

- g^{'''}. Кнехт для заложений пертулия.
- h^{'''}. Пентербалка. Davit. Davied, оная употребляется при взятии якоря на борт.
- k^{'''}. Двухшкивной кнехт для проходящих снастей (веревек), именуемых фока-топенант и фор-марса-топенант.
- l^{'''}. Двухшкивной кнехт для проходящих снастей, именуемых фор-марса-фал и кливер-фал (а с другой стороны фор-стенги-стаксель-фал).
- d^{'''}. Кофель планки со шкивами и нагельями для проходу в оных и крепления разных (веревек) снастей.
- Примечание. Вообще таковыя планки располагаются для способности и удобства крепления снастей (веревек); причем соблюдают направление веревки, дабы, пропустив ее сквозь шкив, можно было удобно тянуть и подле крепить за кофель-нагель. Сии планки бывают шириною от 7 и до 5 дюймов, а длина их определяется по способности.
- n^{''}. Рым-боут. Такого рода рымы делаются в разных местах, где надобно проходить толстой веревки или толстому гаку (железному крюку).
- o^{'''}. Подъякорная подушка; оная служит удобством, дабы якоря и верпы, лежащие на борту, онаго не повреждали и не терли.
- p^{'''}. Ростеры, или Галс-битсы. Gallaws-bits. Potence pour soutenir les mats de hune et les vergues de rechange.
- z^{'''}. Ростер бимсы.
- n[']. Септоры железные. Stantions. Chandelier, для привязывания веревек, называемых фалреп, служащих для держания при всходе на корабль.
- г^{'''}. Фалрепы, веревки, обшитыя сукном. Entering-ropes. Tire-veilles.
- s^{'''}. Порты. Port, (gun-port) Sabord, или пушечное окно; в сих местах на корабле становятся пушки.
- н^{'''}. Рымы у портов (s^{'''}) для прикрепления пушечных брюк.
- л[']. Обухи у портов (s^{'''}) для закладывания пушечных талей.
- л^{''}. Обухи вверху портов (s^{'''}) для закрепления (или задраивания) пушек во время крепкаго ветра. Оные располагаются над каждым портом (s^{'''}) в таком положении, как показаны на плане.
- â. Гака-борт. Taffarel. Couronnement.
- ê. Кранбалка, или кранбал. Cat-heat. Bossoir.
1. Фок-мачта. The For-Mast. Le Mat de misaine.
 2. Грот-мачта. The main mast. Le grand Mat.
 3. Бизань-мачта. The mizen Mast. Le mat d'artimon.

4. Бушприт. Bow-sprit. Beaupre ou mat de beaupre.
 î. Княвдегет. Котватер, или Водорез. Knee of the head or cut-water. Taille-mer, gorgere, guibre.
 f. Грeп. Gripe. La piece inferieure du taillemer.
 ô. Диры на Княвдегет (i) для ватерштагов.
 у''' . Чаки. Chock.
 z°. Труба от камбуза (d°).

ЗВАНИЕ МЕСТ, ГДЕ ЧТО КЛАДЕТСЯ НА ВОЕННОМ КОРАБЛЕ

- I. Место для Крют-камернаго фонаря. Store tom lantern Fanaux de soute, котораго стекла делаются нарочитой толщины, в оном зажигают восковыя свечи во время работы в Крют-камере; при зажжении коих наливается на дно фонаря вода, к сему фонарю имеется особенный вход (i).
- II. Место для насыпки картузов: бассейн посреди крют-камеры (III) на полу оной пред фонарем, околоченный кругом свинцом, куда высыпается порох для насыпки картузов.
- III. Крют-камера. Magazine or powder-room Soute aux pouders. В оной хранится порох в бочках и по сторонам ея делаются полки (ii), на коих раскладываются по калибру пушек насыпанные порохом картузы; внизу сих полок (которыя делаются решетчатая) сделаны ящики (n'), дыбы осыпавшийся от картузов порох удобнее было с полок смешать; ибо оный сквозь решетки свободно в ящики ссыпается и, будучи вынут из ящиков, идет опять в надлежащее употребление. Позади же полки, на коих лежат картузы, т.е. за обнесенной переборкой, кладутся пустыя, оставшияся от пороха разобранныя бочки, медныя обручи и прочее, самыя же бочки с порохом огораживаются легкою сквозною переборкою (o), внутри крют-камеры сделанною.
- IV. Место, где кладутся Артиллерийскыя припасы, как-то: фитили, армяк, запасныя колеса, оси, ломы, ганшпуги, прибойники, пыжевники, клинья и прочее.
- IV⁰. Ящики с угольями, насыпанными для предохранения пороха от сырости.
- V. Книпели и ядра, или место для тяжелых Артиллерийских припасов. Bar fhot double headed shot, chain shot. Boulet rame, au a l'angle, au a deux tetes.

- VI. Шхиперские припасы, или место, где хранится смола, сало, масло конопляное; тут же кладутся и большие железные вещи, как-то: котлы, топоры, скрябки, железо, медь и пр.
- VII, X, XII. Все пространство, под сим знаками находящееся, называется Трюм (или Интрюм). The Hold. Cale du vaisseau. В оном ставятся бочки с водою и окладываются дровами; также и морская провизия.
- VIII. Висячий Кубрик для укладки канатов и запаснаго такелажа, как-то: Кабельтовых, Буйрепов, Перлиней и пр.
- IX. Ящики для ядер. Ball or Bullet of a cannon. Boulet. Оные по-средине разгораживаются переборками, дабы уложенные в них ядра не раскатывались, будучи положенными по калибрам. Внизу оных делается основание или пол (m), из нарочито толстых досок.
- X. Место, или погреб с мокрою провизиею. After Holde Escoutille de l'argiere. Где хранится мокрая провизия в бочках, а именно: вино, уксус, мясо и масло.
- XI. Капитанской погреб. В оном хранятся запасы, собственно принадлежащие Капитану корабля.
- XII. Офицерской погреб, где хранятся запасы для Офицерской компании, кругом над сими погребами делаются лари (r), или забранные места досками для помещения разной сухой провизии.
- Примечание. В Капитанских и Офицерских погребах насыпается мелкий песок.
- XIII. Кормовая Крют-камера, где хранится порох в насыпанных картузах на сделанных кругом оной полках (i) таковых же точно, как и в носовой Крют-камере (III).
- XIV. Броткамера. Brea-roum. Soute au pain. Во все сие пространство насыпаются сухари для служителей, где оные и хранятся; в случае же непомещения всего количества в оной, оставшиеся кладутся в кулях на Кубрике (XXIII) в ахтерлюк (g). Внутренность Брот-камеры околачивается чистыми край на край положенными тонкими сосновыми досками.
- XV. Место для мелочных (железных) Артиллерийских припасов, тут же хранятся принадлежности к слесарной работе.

**Орлоп-палуба, или Кубрик.
Orlop. Foux pont.**

XVI. XX, XXIII, XXV. Все пространство, под сими знаками

находящееся, называется (Орлоп), или Кубрик. Сок-pitt. Foux pont.

- XVI. Место для Артиллерийских припасов, где хранятся блоки, тали, тросы, стеклени, свинец, бумага, гвозди, войлоки, фонари, свечи и пр.
- XVII. Место, где хранятся запасные оси к пушечным станкам, колеса, клинья и пр. деревянные запасные по Артиллерийской части вещи.
- XVIII. Место, где хранится запасной Артиллерийской такелаж (разного сорта веревки).
- XIX. Каюты с разными припасами по шхиперской должности; в оных хранится тонкий такелаж, разного рода линии, мелкие тросы и пр.
- XX. Каюты с боков фор-люка (f), из коих в одной живет Шхипер, а в прочих располагаются разного сорта по его должности вещи, как-то: тенты, брезенты, винд-зейлы, шканц-клетни, парусина в тюках, парусные нитки, кожа, котлы, дреки, разных родов гвозди, фонари, обыкновенные и сигнальные свечи и сало; а мелкия железныя вещи, как-то: гаки, коуши, топоры, скрябки, свайки, долота, напарья, болты и пр.—кладутся в сундуках, которые ставятся около сих кают. В случае нужды некоторыя из Шхиперских кают занимаются под Артиллерийские запасные припасы.
- XXI. Место (или каюта), где хранятся запасные паруса; для оных посредине огораживается легкими переборками все пространство от фор-люка (f) к грот-люку (e), а с боков делается свободный кругом ход, где также укладывается запасный такелаж, как-то: кобельтовы, тросы, перлени и пр. Запасные же паруса в каюте укладываются таким образом: передние, т.е. принадлежащие Фок-мачте (1) и Бушприту (4), лежат впереди и вытаскиваются из фор-люка (f), а задняя, принадлежащая к Грот (2) и Бизань (3) мачте, вынимаются из грот-люка (e). Что служит удобностию в случае нужды; со всею скоростию достать какой-либо для перемены парус.
- XXII. Место для якорных канатов; в самом же пространстве грот-люка (e) оные кладутся ближе к борту, запасные же канаты простираются даже за Грот-мачту (2); вообще же все укладывается по способности здесь и на висячем кубрике (w).

Примечание. Канаты закрепляются одним своим концом за Грот-мачту (2) или за бимс-кубрик (w), а другим концом проходят в определенные для них Клюзы (XXVI) для привязывания каждого к своему якорю; на случай же задержания каната в бурное время или когда при отдавании

оного обыкновенными стопорами (s') задержать не надеются, то для сего за Грот-мачту (2) закрепляется особенного рода толстой стопор длиною до 20 сажень, называемый жвака-галс, которой всегда очищенным, т.е. свободным, не запутанным при канатах находится.

- XXIII. Каюты для сухой провизии; оную укладывают частью в кулях, а частью в сделанных нарочно больших ящиках, или ларях, куда и высыпается крупа, горох, солод, а прочее хранится в местах по приличию; тут же Комиссар хранит все вещи, нужные для раздачи провизии, а именно: кантари, котлы, ендовы, кружки, чарки, ливера, весы и пр.; вверху сих кают, где хранится провиант, делаются решетчатые переборки (V") для воздуха, которые простираются по длине корабля от Бизань-мачты (3) до Фор-люка (f), где и оканчиваются; кроме сего, за сей переборкой, несколько отступя далее к борту корабля, отгораживаются вдоль всего Кубрика (XIV, XXII, XXV) по обеим сторонам корабля и в самом носу его, в расстоянии от борту 3-х или 4-х фут, проходы, называемые коридоры, которые делаются для того, чтоб плотники и конопатчики могли в оных проходить осматривать корабль и заделывать могущия случиться во время сражения подводныя пробоины и течь. По сторонам оных коридоров развешиваются разные Шхиперския вещи, как-то: бугели, блоки, юфера, вант-путины, ганшпуги и голики; а к носу корабля в оных же размещаются таковым же порядком некоторыя Артиллерийския вещи, также и ружья на экипаж.
- XXIV. В сем месте располагается Корабельная аптека, где хранятся все медицинския вещи и запасы, отпущенные по сей части на кампанию для команды. Во время же сражения на середине в кубрике (XXIII, XXIII) перевязывают раненых.
- XXV. Выход над Кормовую Крют-камеру (XIII); тут же делается особое отделение, где хранятся в ящиках все огнестрельные снаряды, как-то: бомбы, брандскугели, карказы и гранаты.

Нижняя палуба, или Гон-дек (X).

The lewor deck, or gun Deck.

Premier pont, ou fran-tillac.

XXVII, XXVIII, XXIX, XXXI. Все пространство, под сими знаками состоящее, называется Гон-дек.

XXVI. Ключы. Haws-holes. Escubiers, или цилиндры свинцовые,

вставленные сквозь стену корабля; оных бывает четыре; два с одной и два с другой стороны стема (В), в них проходят корабельные канаты. Немного отступя от сих клюзов, делается переборка, пространство между оною и клюзами называется клюз-бак (XXVII). The manger. La gatte, которой внутри и кругом хорошо проконопачивается и засмаливается смолою, дабы вода во время волнения, подаваемая в клюзы (XXVI), по палубе (x) от бесперывной в сем месте сырости, делается в клюз-бак (XXVII) помост, или платформа (p"), по углам оной вставляются для стоку воды шпигаты, пропущенные сквозь стены корабля; сей помост, будучи хорошо проконопачен и высмолен, сохраняет палубу от сырости и служит удобством к перемене его во всякое время.

- XXVIII. Место, где устанавливается передний (или малый) шпиль (t). The gear capstern. Petit cabestan; будет оный двойной, т.е. состоит из двух шпилей, на одной оси обращающихся; тогда на Гон-деке (x) называется нижний, а на опер-деке (b') верхний передний шпиль (t, e'). Оный служит для подъема разных больших тяжестей на корабль и употребляется также во время верпования.
- XXIX. Место, где устанавливается большой шпиль (t'). The main capstern. Grand Cabestan. В сем деке оный называется нижний, а на Опер-деке (b') верхний шпиль (m', t').
- XXX. Место пред бизан-мачтою (3), где расставляются ружья в три ряда в сделанных для них местах; оныя располагаются во все пространство ширины корабля в сем месте, оставляя проход в Констангельскую (XXXI) свободным.
- XXXI. Констангельская. Gun-room. Sainte-barbe, место в самой кормовой части корабля на Гон-деке (x), тут находится корабельная канцелярия и помещаются Штурмана и младшие Артиллерийские Офицеры.

Верхняя палуба, или Опер-дек (b').

The upper-dek.

Second pont d'un vaisseau a deux ponts.

XXXII. XXXV, XXXVII, XXXVIII. Все пространство, под сими знаками находящееся, называется верхняя палуба, или Опер-дек.

XXXII. Место для лазарета с одной стороны корабля, а с

другой стороны находится всегда зажженный фитиль, и по-
зволяется служителям курить табак над кадками, напол-
ненными водой.

XXXIII. Корабельная кухня, камбуз (d') называемая, Cook-
room. Cuesine при оном в котлах варится для всей команды
пища, тут же приуготовляется стол для Капитана и Офице-
ров.

XXXIV. Место для верхняго передняго или малаго шпиля
(e').

XXXV. Место для разной живности; оное разгораживается так, что
вверху помещаются куры, утки, гуси, а внизу бараны, теля-
та и свиньи.

XXXVI. Место для верхняго большаго шпиля (m') на одной
оси с нижним обращающагося; сей шпиль служит единст-
венно для вынимания якоря.

XXXVII. Место под шканцами (c''), оное с обеих сторон ко-
рабля обносится сукном (начиная от переборки Кают-
компания (XXXVIII) и почти до шкафута (XLII). За оным
помещаются младшие морские и прочие Офицеры; тут же с
правой стороны корабля подле самой переборки Кают-
компания помещается корабельный и прочие образа, у коих
ежедневно молитва совершается.

XXXVIII. Кают-компания, оная отделяется переборкою и с
обеих сторон огораживается подъемными щитами, в ней
живут Капитан-Лейтенант, Лейтенанты и прочие старшие
Офицеры; тут же всегда собираются для препровождения
времени всего экипажа Офицеры.

Бак, или Фор-кастель (a''').

Fore-castele.

Gaillard d'avant.

XXXIX, XXXIX. Под сими знаками пространство находя-
щееся называется Бак (или фор-кастель), место сие состоит
на корабле так, как гоубвахта, и проштрафившиеся служи-
тели посылаются туда под караул.

XL. Ростеры. Gallows-bits. Potence pour soutenir les mats de hune
et les vergues le rechange, или место, начиная от баку (a''') и
до шканец (c'') посредине корабля, где укладываются и ук-
репляются найтовыми запасные стенги, брам-стенги, не-
большие реи, лисель-шпирты, шкалы на мачты, помпы и
прочие служащие для разных поделок корабля деревянные
брусья и доски. По обеим же сторонам ростер простирают-
ся вровень со шканцами (c'') и баком (a''') свободные до-
вольно широкие

проходы по ту и другую сторону корабля, что и называется шкафут (XLII) Gang-way, Gunnel, Gunwale. Passe-avant, Plat-bord. Посредине самых ростер очищается место, где во время похода ставится барказ, и для того вместо шлюпбалок по бокам ростер и на шкафутах устанавливаются по удобности прочия гребные суда, соблюдают притом, чтобы оныя не мешали действовать снастями (веревками) во время управления кораблем под парусами.

Примечание. Для удобнейшего выстреливания или поднятия к своим местам запасных стенок, когда нужда того востребует, соблюдают тот порядок при укладке оных на ростеры (XL), чтоб топ грот-стенги обращен был к корме, а фор-стенки к носу; относительно же запасных марсареев, дабы скорее можно было их в случае нужды переменить, то оныя бывают не на ростерах (XL), а у обоих боков корабля на крючьях, прибитых у руслин, положены и принаитовлены; легкия же (или малыя) гребные суда поднимаются с обеих сторон корабля и с кормы, на боканцах, на коих будучи повешенными, в случае надобности в момент могут быть на воду спущены.

Шканцы, или Квартер-дек (с"). **The quater-dek. Gaillard d'arriere.**

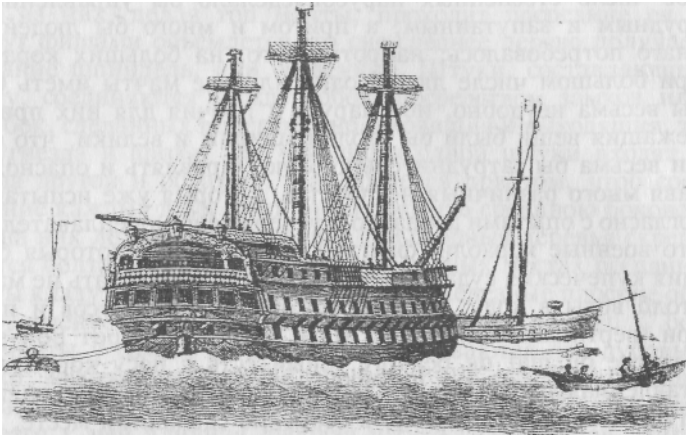
XLIII. Под сим знаком находящееся пространство называется шканцы (или квартал-дек) (с"), на оных во время похода непрерывно отправляется Вахта, т. е. дежурство по уложенным часам; начальник оной Лейтенант, под командою коего два или более младших Офицеров находится и третья часть команды всего корабля. Командир вахты получает все приказания от начальника корабля, и от сего места получают все повеления, по которым вообще все действия на корабле производятся. В определенном месте на шканцах (с") ставится нактоуз, Binacle, Habitacle с компасами, по которым правят кораблем; тут же находится штурвал. Steering whell. Roue de gouvernail (р"), которым действие руля (рулевыми) производится.

XLIV. Капитанская-Каюта. Особенное место, где живет Капитан корабля, яко непосредственный начальник онаго и как Комендант, плавающий своей крепости.

Ют, или Рангоус (t"). **Poop. Dunette.**

XLV. Пространство, под сим знаком состоящее, называется ют (или рангоус) (t").

- XLVI. Ящики для поклажи разных штурманских припасов, как-то: флаги, вымпела, флагдук, склянки, лоты, лаги, лини, и пр.
- XLVII. Сетки для поклажи служительских чемоданов и постелей, оныя как на юте (t^{'''}), равно и везде вокруг корабля по бортам делаются, где будучи уложенными служительские чемоданы и постели доставляют собою вместительность и то удобство, что во время сражения защищают людей от картечной и мушкетной стрельбы.



О ВООРУЖЕНИИ КОРАБЛЯ

Вооружение корабля

Fitting-out of a ship

Armement d'un Vaisseau

Великая разность в образе строящихся судов производит мачты, реи и все вооружение

каждому судну пристойное; ибо оное происходит от их измерения и вообще определяется их длиною, шириною и глубиною.

Примечание. Вооружить корабль—значит снабдить пустой корабль всеми вещами, нужными для его плавания, чтоб он готов был отправиться в море. Вооружение состоит из двух действий, кои суть нагрузка и оснастка. Первая показана была выше сего, где все тяжести в своем месте как на трюме корабля, так и на деках его по приличию расположены (см. план А). Постановление же мачт, присоединение к продолжению их прочих деревьев, наложение на оные такелажа, поднятие реев, привязка парусов и всех снастей (веревки), к ним принадлежащих, составляют оснастку. Хотя оба сии действия в одно время на корабль производятся, часть людей упражняется в установке трюма, между тем как другие работают наверху и в разных местах корабля, приводя каждую вещь в настоящее ее положение и действие; но порядок требует того, чтоб каждая из них порознь была описана.

Мачты вообще служат главнейшим основанием всего вооружения корабля, от них прочия деревья продолжаютя вверх и имеют свое определенное положение сообразно величине судна; вся же сложность сих продолжающихся дерев вместе с мачтами служит для присоединения к оным парусов, чрез которые действием ветра производится все движение корабля.

Число мачт зависит от величины судна: иметь много

мачт на малом судне было бы крайне неудобно, ибо великое число стесненных парусов сделало бы управление их трудным и запутанным, а притом и много бы людей для онаго потребовалось; напротив того, на больших кораблях при большом числе людей одну или две мачты иметь было бы весьма неудобно, ибо паруса и прочия для них принадлежащая вещи были бы столь обширны и велики, что оными весьма бы затруднительно было управлять и опасно. Оставля много различных неудобства, которых уже испытаны и согласно с опытами доказано и утверждено мореплавателями, что военные корабли, фрегаты, корветы и некоторые большие Купеческия суда, долженствующие раздвигать не малый столб воды в ходу, должны носить много парусов и иметь три (вертикальные) мачты Mast, Mat* и бушприт Bowsprit, Beaupre ou mat de beaupre, оный есть с носу корабля выставленная вперед или наклоненная мачта, нижний конец его утверждается на гон-деке в особенно сделанном месте, именуемом пяртнерс для бушприта (см. план А, поз. г); наклонение бушприта составляет с горизонтальною линиею угол около 35 градусов; главная польза от него есть та, чтобы утвердить первую от носу корабля мачту и иметь притом паруса для управления передней части корабля; впрочем можно сказать, что бушприт есть ключ всей оснастки корабля, ибо чрез него утверждается передняя мачта (т.е. фок-мачта), а с нею и прочия чрез прохождение и прикрепление снастей от одной к другой свое утверждение имеют.

На судах, которых менее выше сказанных (т.е. кораблей, фрегатов и проч.) делают две мачты и бушприт; а на самых малых одна мачта и бушприт; таковое есть самое выгоднейшее число мачт для намерений мореплавания.

Мачты и бушприт, делаемыя из целых дерев, называются однодеревыми; а которых из нескольких дерев, соединенных вместе, составными.

На кораблях и прочих больших судах бывают составными: бушприт, фок и грот-мачта, а бизань-мачта почти всегда из одного дерева; составныя мачты делаются в толщину свою из трех, четырех, пяти или семи дерев, которых, будучи недостаточны своею длиною для всей высоты мачты, наставляются другими штуками так, что целая мачта составлена бывает из десяти, пятнадцати, а иногда и более

* Мачтами называются первыя снизу вверх простирающияся вертикально деревья, оныя проходят внутри корабля до самого кильсона (см. план А), где имеют для своего утверждения гнездо, называемое степс, Steps. Carlinque de mat (см. план А, поз. Р, Т, h), оное делается из толстых штук дубоваго дерева, утвержденных поперец кильсона, в которыхы шпор-мачты вкладывается.

сего числа дерев; все сии деревья называются фиши, буде одно из них, делая топ мачты, проходит посредине ея и вокруг фишами объемлется, то сие среднее дерево получает название шпиндель, или сердечник. Штуки, составляющия мачту, соединяются между собою посредством замков или нарубок, сделанных попеременно, входящая и выходящая, то есть гнезда и шипы, так что шипы одной штуки входят в гнезда другой и обратно*. Наблюдается при том, чтоб соединение каждых двух штук было покрыто серединою боковой или на них лежащей штуки. Все сии сборныя деревья скрепляются болтами, bolts, cheville, и в разных местах по длине мачты кладутся вокруг ее объемлющие железные плоские обручи, именуемые бугели, Mast-hoops, cercles de mat. С боков мачты у самага начала топа прибиваются две дубовыя штуки, называемыя чиксы, cheeks of the masts, jottereaux ou flasques des mats, и в том же месте спереди мачты прилагается к ней длинная дубовая штука, называемая ванга, или шкало, frant-fifth, jumelle которое свяжется с мачтою ершами; и кроме сего в разных местах для укрепления онаго кладется несколько веревочных шлагов (оборотов), именуемых вулинги, Woolding; Roustures. Относительно бушприта, то оный на больших кораблях обыкновенно составляется из четырех дерев, замками соединенных, подобно как у мачт, и скрепляется болтами, бугалями и вулингами.

Самыми лучшими для сделания мачт и бушприта считаются деревья: сосна, лиственница и проч. из смолистых, хвойных как по качеству их, равно и по великой высоте, до которой сии деревья вырастают.

Корабельныя мачты должны иметь столь великую высоту, что самыя высокия деревья недостаточны к составлению целой таковой мачты**, из сего должно заметить, что каждая

* Кроме показаннаго есть новый способ скреплять мачты совсем иным образом, то есть: замки их не вырубаются из самых дерев, мачту составляющих, но оныя деревья, будучи из внутренних их сторон вовсе гладкие, соединяются между собою посредством дубовых втулок, называемых коксы; которые располагают весьма близко одна подле другой во внутренних частях мачты; диаметр их в 5 дюймов, а длина в 3 дюйма. Способ сей употреблять можно по необходимости, впрочем нельзя оный совсем предпочесть первому.

** Длина мачт и бушприта, как уже было сказано, определяется от длины и ширины судна, а толщина по длине их располагается, прочия же все продолжающиеся от мачты вверх деревья определяются также длиною и шириною судна, или пропорционально мачтам размерение свое имеют. Полагают, что одна тридцать шестая доля длины мачты, или стеньги или $\frac{1}{3}$ всей длины в футах показывает в дюймах самой большой диаметр, которой мачта имеет против нижней палубы, а стеньга у вершины мачтового топа, две трети сего диаметра дают самый меньший в топе. Самый больший диаметр бушприта, соответствующий неведцам есть $\frac{1}{24}$ часть длины его, или половина всей длины его в футах, дает большой диаметр в дюймах, малый же диаметр бушприта равен половине большаго.

мачта состоит из многих частных деревьев, продолжающихся от оной вверх, кои особенно своею длиною высоту оной сообразно величине судна составляют. Мачта, которая утверждена на кильсоне, называется собственно своим именем (или просто мачтою); следующая от ней вверх стеньгою, а далее от сей брам-стенгою, которая и продолжается иногда вверх бом-брам-стенгою и оканчивается брам-флагштоком.

Обмачтование как корабля, так и каждого судна совокупляет в себе все то, что искусство придумало быть необходимо нужным для хода, поворотов и движения всякаго судна.

Самое лучшее положение мачт есть то, от котораго происходит равновесие между сопротивлением воды на корпус корабля с одной стороны и направлением их усилия с другой.

Мачты на военных кораблях вообще располагаются таким образом: центр передней мачты (т.е. фок-мачты) должен быть немного позади задней стороны шпунта стема или внутри доски на нижнем деке на одну девятую часть длины сего нижняго дека. Центр средней мачты (т.е. грот-мачты) позади немного середины корабля, или по нижнему деку на пять девярых частей длины его, или на $\frac{19}{36}$ длины корабля от стема; а центр третьей или задней мачты (т.е. бизань-мачты) по тому же нижнему деку на семнадцать двадцатых частей его длины, или от старнпоста на $\frac{1}{6}$ часть длины корабля.

На купеческих судах таковой точности в положении мачт не наблюдается, но по способности каждого судна оными располагают, имея однако же ввиду главныя правила, которыми руководствуются линейныя суда.

Наклонность мачт располагается по самому лучшему ходу корабля; опыт доказал, что иной лучше на ходу, когда мачты его наклоняются вперед, а другой, когда оные уклонены назад; следовательно, нельзя положить точнаго на то правила; но вообще переднюю мачту (фок-мачту) ставят прямо, а прочия две уклоняют несколько назад.

Примечание. На Английских кораблях диаметры определяются по пропорции к длине следующим образом: грот и фок-мачты кораблей от 100 до 64 пушек включительно, суть один дюйм в диаметре у пяртнерсов на всякие три фута в длину. У кораблей от 50 до 32 пушек включительно $\frac{9}{10}$ дюйма на каждые три фута в длину. А у судов от 28 пушек и ниже $\frac{7}{8}$ дюйма на всякие три фута в длину. Бизань-мачта от 100 до 64 пушек включительно $\frac{3}{5}$ диаметра грот-мачты; а у 50 пушеч. кораблей и ниже $\frac{2}{3}$ диаметра грот-мачты. Бушприты кораблей от 100 до 64 пушек включительно двумя дюймами меньше диаметра фок-мачты. В 50-пушеч. кораблях и ниже такой же диаметр имеют, как грот-мачта. У брига грот-мачта должна быть один дюйм на всякие три фута в длину, а фок-мачта $\frac{9}{10}$ диаметра грот-мачты, у катеров мачты должны быть $\frac{3}{4}$ дюйма в диаметре на всякие три фута в длину.

У брига, или на судах с двумя мачтами, грот-мачта ставится около двух третей всей длины их от стега, а фок-мачта на три двадцатая части той длины. Грот-мачта уклоняется назад у топа от перпендикуляра к киллю на три четверти дюйма на всякие три фута длины ея; а фок-мачта на одну осьмую часть дюйма во всяких трех же футах ея длины. Для катеров или судов с одною мачтою наклонность полагается полтора дюйма на каждые три фута длины мачты. Бушприты у бригав под углом с горизонтальной линиею до 20 градусов; а у одномачтовых судов лежат почти в горизонтальном положении. Многие полагают, что короткия и широкия суда с одною или двумя мачтами должны иметь ту мачту, как можно ближе к центру и много наклонну назад; а в длинной постройке судов мачты должно ставить прямо, ибо некоторую наклонность оным придает дифферент. Замечено, что когда мачты касаются пяртнерсов, то оне легко могут дать трещину или ломаются, посему и должно всегда оныя хорошо оклиневать.

Впрочем, относительно поднятия и постановления на корабль мачт и бушприта, равно и о поднимании реев и всякаго рода больших тяжестей есть особеннаго роду правила, коими руководствуются; об оном с точностию изображено в опыт морской практики соч. Господина Гамалеи*.

Как уже было сказано, что каждая мачта называется собственным своим именем (или просто мачтою), как например, грот-мачта и проч., равно следуемая от оной вверх стенга, также брам-стенга и окончательная бом-брам-стенга именуется с прибавлением имени своей мачты; как например: грот-стенга, грот-бом-брам-стенга и проч. таковым образом и у других мачт все продолжающиеся вверх деревья и вообще все принадлежности при них именуется с прибавлением имени: у фок-мачты прибавляют слово фор, и все продолжающиеся от оной вверх деревья и состоящая при них снасти именуется с прибавлением сего слова, как например: фор-стенга, фор-брам-фордуны и проч., а у бизань мачты продолжения ея вверх и принадлежности к ним именуется с прибавлением слова крюс, как например: крюс-стенг-штаг, крюс-брам-стенга и проч.

* В оной же практике в § 113 изложены пропорции мачтам и проч., о чем также в своем месте будет показано.

НАЗВАНИЕ ДЕРЕВ. ЧЕРТЕЖ I

Бушприт (I). Vow-sprit. Beaupre ai mat de Beaupre.

Сложное дерево есть наклонная мачта, выставленная вперед с носу корабля; для скрепления его кладутся по нем бугели (b) и вулинги (a).

Бисы (c). Bees. Violons de beaupre.

Штуки из дубовых досок или инаго какого дерева, прикреплённые болтами к внешнему концу (к топу) бушприта (I) по сторонам его; в каждой из оных делаются по две дыры, одна при верхнем, а другая при нижнем конце бисы расположенныя; в две из оных проходят снасти (веревки), именуемая фор и лось-стенг-штаги, а другие две употребляются, когда понадобится.

Бис-блоки (d).

Планки со шкивами, прикрепляемые по бокам бушприта (I) под исподом бисов (c); болты, коими оне прикрепляются, служат осью, или нагелем, шкивам, вертящимся на них. Планки такового рода называют сокращенно библоки.

Планка седлом (e).

Особенного рода планка с выемкой для утлегаря, прикреплённая на бушприте (I). Планки седлом на оном же бушприте наколачиваются для блинда-стропов равно и для пробегающего такелажа, у сих последних делается несколько дыр, проверченных насквозь в направлении длины судна, в оныя пробегающий такелаж проходит свободно к носу корабля на бак. Кроме выше сказанных, на бушприте наколачиваются планки для держания крагов фока-штага и лось-штага и для ватер-вулингов.

Топ-бушприта (c').

Внешний бушприта конец, или вершина его.

Шпор-бушприта (d').

Нижний бушприта конец, или комель его.

Фок-мачта (II). Fore-mast. Mat de misaine.

Сложное дерево, стоящее за бушпритом вертикально, и есть первая мачта с носу корабля.

Грот-мачта (III). Main-mast. Grand Mat.

Сложное дерево, стоящее вертикально почти посредине корабля, и есть самая большая мачта на корабле.

Бизань-мачта (IV). Maizen-mast. Mat d'artimon.

Самая задняя мачта на корабле, и делается всегда из одного цельнаго дерева.

Примечание. Кроме выше показанных мачт, бывает сзади бизань-мачты (IV) вертикально в параллель к оной утвержденное дерево, называемое трисель-мачта; она делается из цельного дерева, толщиною не более бом-утлегаря; ее отделяют от бизань-мачты в таком расстоянии, чтоб гафельный бейфут мог проходить между ими свободно; верхний ее конец удерживается между лонг-салингами сзади бизань-мачты, упираясь в заднюю краспицу; а нижний конец окавывается железом и имеет в самой оконечности железной стержень, который вкладывается в отверстие, сделанное в железной планке, прикрепленной бугелем к мачте, немного выше сечения ее с гиком; планку сию удерживают железною подпоркою, дабы она вниз не погнулась. Трисель-мачта делается единственно для свободного поднимания вверх и опускания вниз гафеля; ибо находящиеся на бизань-мачте бугели и разные стропки много препятствуют в подъеме ходящего посредством раков по ней гафеля. При трисель-мачте тот гафель делают гораздо тоньше и длиннее и для присоединения задней шкаторины паруса накладывают на трисель-мачту деревянные, из обручей сделанные кренгельсы (кольцы) или веревочные стропки. На Английских кораблях нередко простирается гафель длиною до 60 футов, и по привязании к нему паруса, именуемого контра-бизань, оставляется длинный нок у гафеля, на котором поднимаются сигналы, а иногда морской телеграф; и в то время, когда поставлена (поднята) контра-бизань, оные могут быть очень хорошо рассматриваемы.

Топ грот-мачты (A). Топ фок мачты (B).

Топ бизань-мачты (C).

Head of the mast. Ton des mats.

Сим именем называется верхняя часть мачты от плечика чикс. Нижняя же часть и самой конец оных (то же, что и комель) называется шпор The heel of a mast. Pied de mat.

Примечание. На Английских кораблях мачтовые топы делаются несколько длиннее наших, равно и марсы делают немного шире, через что стенга удерживается гораздо прочнее.

Ахканты (f). Hounds. Flasque de m'at.

Заплечики, или место под самым топом мачты, где она больше укрепляется для держания лонг-салингов и марсов.

Чиксы (g).

Cheeks. Jottereaux auflasques des m'at.

Выдавшиеся части на каждом боку мачты для поддержания марса и стенги за их верх; или та часть, которая выше плечиков.

Книсы (h). Bibbs. Courbe.

Под именем книсы, или кницы, разумеется штука дерева, имеющая у себя две ветви, которая между собою составляют угол от перпендикуляра больше или меньше тупой. Кницы у мачт делаются из дубовых досок, прикрепляемых болтами к ахкантам мачт для поддержания лонг-салингов.

Бугели (b).

Mast hoops. Cercles de m'at.

Крепкие железные обручи, наколачиваемые в разных местах на мачты (II, III, IV), бушприт (I) и проч. для скрепления оных.

Вулинги (a).

Woolding. Roustures des mat.

Несколько частых оборотов смоляной веревки, один подле другаго положенных вокруг мачт и бушприта.

Примечание. Ныне вулинг почти вовсе не кладут, но взамен им располагают чаще один от другаго бугели (b).

Лонг-салинги (V).

Trestle trees. Barre maitresses de hune.

Два крепкие бруса из дубоваго дерева, положенные на чиксы (g) нижних мачт, к которым они прикрепляются вырубками и болтами горизонтально из супротивных сторонах мачты, вдоль судна разположенные; они поддерживаются двумя кницами (h) наподобие плеч.

Краспиц-салинги (VI).

Cross-trees. Barres traversiers de hune.

Штуки из дубоваго дерева, лежащая поперек лонг-салингов (V), в которья оне впускаются и прикрепляются болтами.

Подушки (k). Bolsters. Coussins.

Короткия штуки из сосноваго дерева, прикрепляемыя к каждому боку внизу топа-мачты, чтоб сохранить ванты от трения об лонг-салинги (V).

Грот марс (VII). The main-top. La grande hune.

Фор-марс (VIII). The fore-top. La hune de misaine.

Крюс-марс (IX). The mizen-top. La hune d'artimon.

Дощатые помосты (вымышленные вокруг топов мачт), наложенные на лонг (V) и краспиц (VI) салингах, к которым он и прикрепляется. Главная польза от марсов состоит в том, чтоб отвести стенг-ванты от стенки под большим углом для лучшаго поддерживания оной. По бокам марса продавливают четырехугольные дыры для вкладывания вант-путинсов с юферсами, окованными вокруг, дабы ими соединить стенг-ванты с вантами от мачты идущими. Марсы чрезвычайно пригодны для расправления парусов, также для закрепления и починки их и такелажа. Состав марса бывает или из досок, сложенных плотно вместе и прибитых гвоздями к вязовым рыбакам (тонкие бруски), или открытые подобно решетке, сделанные из тонких дубовых дощечек, но первой способ крепче и удобнее.

Рыбины, или тимберсы на марсе (1). Timbers.

Название, данное тем деревьям, которыми основа марсов плотно скрепляется.

Дира в марсе (m). Lubber hole. Trou du chat.

Отверстие, сделанное в середине марса, коим оный накладывается чрез топ мачты на лонг (V) и краспиц (VI) салинги; и будучи наложенным, оное отверстие вмещает в себе топ мачты и шпор стенки и имеет свободную с боков пустоту для пролезания человеку снизу на марс.

Эзельгофт-гровой (X).

Cap of the main mast. Chouaueu du grand mat.

Эзельгофт-фоковой (XI).

Cap of the fore mast. Chouaueu de misaine.

Эзельгофт на бизань мачте (XII).

Cap of the mizen mast. Chouquet d'artimon.

Эзельгофт на бушприт (XIII).

Cap of the Bowsprit. Chouquet de baupres.

Толстые дубовые штуки, или короткие бруски, на плоскости коих две дыры, перпендикулярныя к длине и ширине его и параллельныя к его толщине; передняя дыра бывает круглая и обивается кожей, в оную проходит стенга, а задняя квадратная, оную эзельгофт накладывается на топ мачты (AA). Эзельгофт употребляется для скрепления мачты вместе с стенгою, когда надобно, чтоб мачта была выше. Равно служит при бушприте для продолжения его или присоединения к нему утлегаря.

Примечание. У мачтовых эзельгофтов делаются спереди подставки, дабы оные несколько облегчить от тяжести, лежащей на них, от присоединенных к ним веревок (так называемых стенг-вынтрёпы, топенанты, и проч).

Обухи на эзельгофте (n).

Eye-bolt. Cheville a qeillet.

Неподвижно утвержденныя в эзельгофте кольца служат для закладывания за оныя принадлежащих блоков или прикрепления к ним следуемых снастей (веревек).

Грот-стенга (VIV).

Main top-mast. Grand mat de hune.

Фор-стенга (XV).

Fore top-mast. Petit mat de hune.

Крюс-стенга (XVI).

Mizen toh-mast. Mat de perroquet de fougue.

Второе частное дерево, котораго длина служит продолжением нижняго дерева или мачты. Каждая стенга делается

из одного цельного дерева и присоединяется к топу-мачты посредством эзельгофта, лонг-салингов и шлагтова; на котором она будучи выстрелена (выдвинута вверх) утверждается.

Топ у стенки (o).

Верхняя часть стенки, и оный есть то же, что и у мачт.

Примечание. У Англичан топы стенок делаются противу наших футов на полтора длиннее, чрез что брам-стенги при постановлении их на шлагтовы, будучи (сим расстоянием топа стенки) менее выстрелины (выдвинуты вверх); сверх своего эзельгофта соделываются прочнее для выдержания напору ветра на парус, присоединяемой к ним.

Шпор у стенки (p).

Нижняя часть стенки, или комель ея.

Ахканы (q).

Заплечики, или место под самым топом (o) стенки (XIV); они служат для поддерживания салингов, наложенных на топ стенки.

Чик-блок (r).

Планка с двумя шкивами, один над другим расположенными, прикрепляемая к топу стенки (o) на каждом ея боку; блоки сии присоединяются к стенге (XIV) тогда, когда ее проведут вверх сквозь эзельгофт (X) и наложат на нее весь принадлежащий к ней такелаж (смоленья веревки); тогда к верхнему краю топа у стенки под самым брам-эзельгофтом оные прикрепляют.

Шкивные дыры (s).

Дыры, сделанные на стенге (XIV) восьмигранной и шпорной ея части, со вставленными в них шкивами, чрез которые проходит веревка, именуемая стенг-вынтреп; посредством оной поднимают стенгу вверх и опускают вниз.

Шлагтовая дыра (t).

В шпорной части стенки квадратная дыра со сторон, что поперек; в оную закладывается шлагтов (четыреугольной железной брусок), на котором стоит стенга.

Шлагтов (t'). The fid. Cles de mat de hune.

Четыреугольный брусок, или закладка, из железа или дерева сделанная, употребляемая для поддерживания стенки (XIV) и проч. Когда стенга поднята на место, то оный вкладывается в дыру (t), сделанную в шпоре стенки.

Примечание. Шлагтовы у стенок (XIV, XV, XVI) бывают почти всегда железные, а у брам-стенок и проч. деревянные; некоторые полагают удобнее делать шлагтов из двух частей, род клиньев, как показано в фиг. 2, что непосредственно облегчает работу при спуске стенки на низ; ибо, немного приподняв стенгу, один клин можно свободно вынуть, отчего

и другой без затруднения выходит; будучи же целым брусом, должно его выколотками весь прощать сквозь диру, сделанную в шпоре стенки. Фиг. 3 показывает таковой же шлагтов, употребляемый с удобностию при брам-стенгах и бом-брам-стенгах. Действие с оным производится подобно первому, в фиг. 2 изображенному. Шлагтовы сии, будучи вложенными в свои места, закладываются легкими железными чакми, дабы клинья оставались всегда в одинаковом положении; при вынимании же шлагтова сначала вынимают чаки, а потом и самый шлагтов.

Утлегарь (XVII). *Jib boom. Baton de foc.*

Второе частное дерево, служащее продолжением бушприта (I), присоединяется к оному посредством эзельгофта (XIII), чрез которой выдвигается (или выстреливается) вперед веревкой, называемой утлегарь-фал; когда оный выдвинут, то шпор его найтовым прихватывается к бушприту. Утлегарь делается всегда из одного дерева.

Примечание. На Английских военных судах утлегари бывают весьма длинны так, что нередко оные на 74-пушечных кораблях простираются до 52 фут, и обыкновенно шпорная часть их утверждается посредине между крагами фока-штагов. Длинные утлегаря весьма нужны для таковых судов, которые худо слушают передних парусов; между тем, на многих Английских военных судах вместо найтова, которым прихватывается шпор утлегаря к бушприту, делают шлагтов; которой закладывают впереди крагов фока-штага, в нарочно сделанную в шпоре утлегаря диру; оным выдвинутый утлегарь удерживается в настоящем своем положении.

Бом-утлегарь (XVIII). *Teying boom. Coute baton de foc.*

Третье дерево к продолжению бушприта (I), оный присоединяется к утлегарю (XVII) посредством бугеля, на передний конец утлегаря наложенного, сквозь которой выстреливается (выдвигается) вперед; задний же конец бом-утлегаря продолжается по всему утлегарю, упираясь в эзельгофт бушприта (XIII), подле котораго он и принайтовливается (привязывается).

Мартен-гик (XIX). *Martin Gale.*

Небольшой деревянной брус от эзельгофта бушприта, (XIII) вниз вертикально расположенный; оный служит для снастей (веревки), принадлежащих к утлегарю (XVII) и бом-утлегарю (XVIII). Мартен-гиков делают у эзельгофта два, и тогда они между собою имеют острый угол; их прикрепляют к эзельгофту железными скобами, а между собою железными крючьями; в нижнем конце мартин-гика делают две дыры (со вставленными шкивами), одна над другою расположенными, в оныя проходят веревки, именуемая нижний бакштаг-утлегаря и нижний бакштаг бом-утлегаря.

Примечание. Мартен-гики при большой килевой качке ударением своим об воду обременяют несколько Бушприт, что известно на самом опыте^{*}; и потому на многих Английских кораблях и прочих военных судах мартен-гик (XIX) делают на железной петле, одинакой (а не двойной), так чтобы во время качки по убрании (по опущении) утлегаря (XVII), можно было класть его вдоль нижней части бушприта (I). Петлю сию делают таким образом, чтобы она позволяла мартен-гику отгибаться только назад по бушприту к носу корабля, а вперед от эзельгофта бушприта удерживала бы его (железным в петле сделанным заплечиком) вертикально, то есть в настоящем его положении. При таковом утверждении мартен-гика проходящие в нижнем конце его утлегарь и бом-утлегарь бакштаги основываются следующим образом: один конец каждого из сих бакштагов и крепится наглухо за нижнюю оконечность мартен-гика, другие же их концы проходят в блоки, на оконечностях (или топу) утлегаря и бом-утлегаря привязанные, и, обращаясь от оных в шкивы, в конце мартен-гика вставленные, тянутся на бак; чрез что мартен-гик, задерживающийся на петле, не позволяющей ему более до вертикального положения вперед обращаться, содержит всегда настоящее свое положение; но, между тем, дабы облегчить несколько сию петлю, то от нижняго конца мартен-гика берут особую оттяжку прямо на бак. Итак, ежели понадобится положить мартен-гик под бушпритом, то стоит только раздёрнуть (ослабить, освободить) утлегарь и бом-утлегарь бакштаги, а на бак тянуть оттяжку, к нижнему концу мартен-гика прикрепленную (см. чертеж X фиг. 1).

Составной шлагтов (XX).

Деревянный брусок, сделанный из двух кусков дерева таким образом, как показано в фигуре (2) и (3).

Грот-салинг (XXI). Фор-салинг (XXII).

Крюс-салинг (XXIII). Cross-trees. Barres de hune.

Составленные вместе лонг и краспиц-салинги (V, VI), но гораздо менее и тоньше тех, что кладутся на мачты; во всем подобны им. Салинги накладываются на топы стеньг (XI, XV, XVI), служат для удержания брам-стенги помощью шлагтова (t') и фигура (3), вкладываемаго в четырехугольную диру, сделанную в шпоре брам-стенги и концами своими лежащаго на лонг-салингах. Салинги необходимы для проходу снастей (веревков), именуемых брам-ванты, для которых в концах краспицев делаются дыры. Главная польза от оных есть та, что на лонг-салингах его утверждается шпор брам-стенги, а краспицами отводятся от топу ея брам-ванты под большим углом для лучшаго поддержания оной; изображение салингов есть таковое, как показывает фигура (XXI).

Примечание. На некоторых судах употребляют ныне салинги таковые, как

* В 1813 году во время стояния на якоре Английских и Российских военных судов (под командою Английского Адмирала Юнга) у Флесингенских банок при посредственной килевой качке на фрегатах от беспрестаннаго удара мартен-гиков об воду вышибало оные совсем из места.

изображает чертеж X, фигура (2), разница оных от первых есть та, что впереди между лонг-салингов укрепляется брусок (или краспица, без рожков); между сим бруском и переднею краспицею утверждается шпор брам-стенги, а первым отверстием между краспицами накладывают салинг на топ-стенги (XIV); между средней же и задней краспицы отверстие остается упраздненным; и в случае надобности служит удобством для поднятия сзади брам-стенги (XXVIII). На некоторых кораблях, а большею частию на мелких судах делают для отвода снастей (веревков), именуемых брам, и бом-брам-бакштагов особые поворотные рожки, которые обращаются свободно посредством небольшого железного болтика на средней краспице салинга и имея внешний длинный с выемкою конец, а внутренний несколько короче. Рожки сии для отвода бакштагов поворачиваются по направлению ширины корабля, и тогда внутренний их конец прихватывается найтовым к средней краспице салинга. Во время же стояния на якоре, где действие брам-бакштагов не бывает нужно, то тогда рожки сии поворачиваются на корму (или назад) и могут служить отводами для (снастей именуемых) брам-фордунов; при сем случае внутренний их конец принайтовливается найтовым к передней краспице. Можно рожки сии утверждать иным образом: на задней (или средней) краспице, пропуская сквозь сделанную в них дыру заднюю брам-ванту, которая потом проходит в дыру на краспице для ней определенной; в таком случае рожок будет по ширине и длине корабля обращаться на брам-ванте; (через что и салинг не ослабляется). Найтов же кладут в первом случае (т.е. для брам-бакштагов) на задней, а в последнем (для фордунов) на средней или передней краспице. Можно делать оные и с отложными скобками в том предположении, что ежели понадобится, то можно их в скорости снять и убрать. Рожки сии во внешних своих оконечностях имеют довольно большие выемки, куда заводят как брам-бакштаг, так и бом брам-бакштаг, но можно для первого делать близ означенной выемки особую круглую дыру, обитую внутри кожей. Сии выше описанные отводные рожки весьма полезны бывают при спуске и подъеме брам-стенг и особенно в то время, когда ветер дует сбоку; равно облегчают они брам-стенгу, идучи в бейдевинд.

Топ грот-стенги (XXIV). Топ фор-стенги (XXV).

Топ крюс-стенги (XXVI).

Показано выше сего.

Подушка (u).

Небольшой кусок дерева, закругленный с одной стороны, который по наложении салинга (XXI) на топ стенги прикрепляется к каждому боку стенги, внизу ея топа (o), дабы сохранить стеньгванты от трения об салинг.

Брам-эзельгофт (XXVII).

Топ gallant cap. Chouquet de Perroquet.

Четырехугольной продолговатый брусок, имеющий две дыры: одну четырехугольную, которою он накладывается на топ стенги (o), а другую круглую, в которую проходит брам-стенга; название свое имеет с приложением имени оной, как например: фор-брам-эзельгофт и проч. Брам-

эзельгофты делаются подобно нижним, на топ-мачты накладываемым эзельгофтам (X и проч.), и служат для скрепления стеньги с брам-стенгою, способствуя тем к продолжению мачты вверх.

Грот-брам-стенга (XXVIII).

Main top gallant mast. Grand mat de perroquet.

Фор-брам-стенга (XXIX).

Fore top gallant mast. Petit mat de perroquet.

Крюс-брам-стенга (XXX).

Mizen top galant mast. Mat de perruche.

Третье частное дерево, котораго длина служит продолжением нижняго дерева, или стеньги (XIV); вообще же оне подлежат к продолжению мачт (II, III, IV) вверх. Брам-стенги присоединяются к топам своих стеньг посредством брам-эзельгофта (XXVII), салинга (XXI) и брам-шлагтова (a').

Ахканыты или плечико (u).

Место под самым флагштоком, или топом брам-стенги (XXVIII).

Шпор-брам-стенги (v).

Нижняя часть брам-стенги, а верхняя (буде она не имеет флагштока) называется топом.

Шлагтовная дыра (w).

В шпорной части брам-стенги четырехугольная дыра со сторон, что поперег; в оную закладывается шлагтов (t), на котором стоит брам-стенга.

Шкивная дыра для брам-горденя, или брам-вынтрепа (x).

Дыра со вставленным в нее шкивом, сделанная на брам-стенге (XXVIII) в шпорной ея части (v), в оную проходит веревка, именуемая брам-гордень, которая служит к поднятию вверх (к выстреливанию) и опущению на низ брам-стенги.

Шкивная дыра для брам-фала, или драйрепа (y).

Дыра со вставленным в нее шкивом, сделанная на брам-стенге (XXVIII) верхней ея части, немного пониже топа; в оную проходит веревка, именуемая брам-фал, которая служит к поднятию вверх и опущению на низ брам-реи.

Грот-брам-салинг (XXXI).

Фор-брам-салинг (XXXII).

Крюс-брам-салинг (XXXIII).

Top gallant crosstrees. (De perroquet) Barres de hune.

То же самое, что грот-салинг (XXI), но только гораздо менее. Брам-салинги накладываются на топы своих брам-стенг (XXVIII, XXIX, XXX); употребление и действие их

есть таковое же при бом-брам-стенгах, как выше сказанных салингов при брам-стенгах.

Бом-брам-эзельгофт (XXXIV).

Royal cap. Chuquet volant de perroquet.

То же, что и брам-эзельгофт (XXVII), но только тонее и менее его; имеет две дыры, четырехугольную и круглую, первую накладывается на топбрам-стенги (XXVIII), а во вторую проходит бом-брам-стенга; название свое имеет с приложением имени оной, как например: фор-бом-эзель-гофте и проч., сокращенно же называют оные бом-эзель-гофты; чрез них присоединяется бом-брам-стенга к брам-стенге, что служит продолжением брам-стенги; вообще же составляет продолжение мачты (III) вверх.

Бом-брам-стенга (XXXV). Top-gallant royal mast.

Четвертое частное дерево, котораго длина служит к продолжению брам-стенги (XXVIII), вообще же подлежит к продолжению мачт (II, III, IV). Бом-брам-стенги присоединяются к топам своих брам-стенг (XXVIII и проч.) посредством бом-брам-эзельгофта (XXXII), брам-салинга (XXXI), и брам-шлагтова.

Примечание. Бом-брам-стенги большею частию делаются из одного дерева с брам-стенгою (XXVIII) и тогда имеют при себе одни наложенные брам-салинги (XXXI) на верхнее окончание брам-стенги для основания чрез них веревки, именуемых бом-брам-ванты; у сделанных таковым образом бом-брам-эзельгофтов (XXXIV) не бывает и обыкновенно оканчиваются оне коротким флагштоком; каждая из бом-брам-стенг со всеми ея принадлежностями называется с прибавлением имени той брам-стенги, при коей она находится, как например: фор-бом-брам-стенга и проч.

Грот-брам-флагшток (XXXVI).

Фор-брам-флагшток (XXXVI).

Крюс-брам-флагшток (XXXVIII).

Ensign staff ou the mast heads. Baton de Com mandement.

Продолжение вверх брам-стенг (XXVIII) или бом-брам-стенг (XXXV); делаются из одного с ними дерева, и оными оканчивается высота мачт (II, III, IV). На иных судах вовсе не имеют брам-флагштоков, и у таковых вся высота мачт оканчивается бом-брам-стенгою.

Клот (z). Acorn. Pomme.

На концах флагштоков (XXXVI и проч) наложенные небольшие сжатые шарики, с вделанными в сторонах их маленькими шкивами для продевания тонких веревок, именуемых сигнальный фал и выппел-фал (см. чертеж I, фиг. 1) и (план В, поз. 7)

Примечание. План В. Таковым образом располагаются все вертикально

стоящая при мачтах (II, III, IV) деревья, оканчиваясь брам-флагштоками; на конце гротового брам-флагштока (XXXVI) поднимается узкой длиной флаг, называемый вымпел Pendent Flamme (см. план В и D, поз. 6) той нации, к которой принадлежит судно; а на других двух брам-флагштоках (XXXVII, XXXVIII) поднимаются короткие узкие флаги, называемые короткими вымпелами, или флюгера The vane Gironette (см. план D, поз. 6), коими иногда означает имя судна и к которой дивизии оно принадлежит^{*}. В заключение должно заметить, что кроме выше показанных деревьев, на корме каждого линейного судна утверждается шест, называемый кормовой флагшток Staff, or flag-staff Baton ou mat de pavilion (2), на оном поднимется флаг Ensign, flag, colurs; Enseigne, Pavilion (4) той нации, к которой принадлежит судно; также у эдельгофта бушприта (XIII) утверждается небольшой шест, называемый гюйс-шток Jack-staff. Baton de pavilion de beaupre (3); на оном поднимается узкой небольшой флаг, именуемый гюйс Jack. Pavilion de beaupre (5), оный всегда изображает Кейзер-флаг. На верхнюю оконечность флагштока и гюйс-штока накладываются небольшие клоты (z) со шкивами для продевания фалов (тоненьких веревок), служащих к подниманию и опусканию флага и гюйса.

Итак, выше сего показаны мачты, со всеми принадлежащими к продолжению их вверх деревьями; но как оныя мачты, равно и продолжающиеся от них деревья имеют при себе горизонтально (или поперек) расположенные деревья, именуемая реи, которые таковым же порядком следуют быть показаны.

* Длинного вымпела никакое судно кроме военного иметь не может.

О РЕЯХ. ЧЕРТЕЖ II

Каждое дерево, в горизонтальном виде к мачте приложенное, называется реем* Yard Vergue. Реи служат к тому, чтобы привязывать к ним паруса, чрез которые сообщается мачтам напор ветра, производящий по мере своей движение корабля.

Каждый реи имеет свои размерения и название; длина нижних реев определяется более от ширины судна, а прочие по ней или от таковой же ширины судна свои размерения имеют.

При нынешнем усовершенствовании мореплавания в вооружении корабля находится великое число реев разных величин, оные нужны для того, чтоб иметь много парусов в различных пространствах; что однако же согласуется с остойчивостию судна, дабы оно, идучи под парусами, не было подвержено опасным наклонениям; и потому пространство парусов и возвышение центра их должно быть соразмерно остойчивости. Сия остойчивость наиболее зависит от ширины судна и от обширности площади грузовой ватерлинии, которая есть некоторая доля произведения ширины судна на его длину. Посему высота мачт, по которой определяется возвышение центра парусности, должна быть пропорциональна ширине судна; и чтоб все пространство парусов было соразмерно площади грузовой ватерлинии, то надлежит и ширину их, то есть длину реев, делать пропорциональною длине судна.

У первых двух мачт, т.е. у фок и грот-мачт, нижние реи делаются составными, они скрепляются замками, болтами и бугилями, подобно как мачты.

Составные реи делаются из двух, трех и четырех штук, приуготовленные для рея штуки обделываются следующим образом: те, которыя соединяются оконечным замком посредине, имеют сей замок и спуски, обтесанные прямо и не наискось на внутренней стороне, посредине оных вдоль отбивается линия и отмеривается шахматной замок в два фута четыре дюйма или в два фута шесть дюйм длиною и одну треть диаметра в ширину; концы же делают по наугольнику

* Реи суть длинныя штуки сосновога дерева, привешенныя к мачтам или бушприту для присоединения и растягивания парусов.

Все реи четырехугольных парусов висят поперек мачт в прямых углах, включая лисель-реев, которыя висят под оконечностями других реев.

Реи латыней, или косых парусов, висят косвенно к мачтам. Реи на корабле все поперек, кроме у бизани.

Все реи, кроме нижних и марса-реев, обруглены цилиндрически и утоняются от середины к нокам, (к концам) прочие реи осмигранны на середине, от которой к концам уподобляются отрезку нока.

поперек и вниз к бокам. Шахматные замки возвышаются на один дюйм с четвертью у концов и вынимаются места до такой же глубины на другой стороне от середины к ноку (к оконечности); потом другую половину поворачивают на нее, кладут прямо и не наискось и прилаживают как мачты; скрепляют болтами со сторон, что вдоль судна сквозь середину, в конец каждого замка; головки болтов заколачивают от тонкой части оконечного замка и заклепывают их на кольца, а спуски прибивают гвоздями. Потом рей шестнадцатигранят и округливают от одной четверти на каждой стороне середины до внешних концов, кроме задней стороны, которую должно оставлять плоскою на две четверти на каждой стороне от середины. Сделав оное, весь рей остругивают чисто и гладко, накладывают бугели: по одному бугелю на каждом конце оконечного замка, один на середине Каждого спуска и по одному между Каждого болта. Потом кладут составной фиш (длинная штука дерева) в два дюйма толщиной и той же длины и ширины, как плоская часть на задней стороне рея; оный прилаживается чрез все бугели и прибивается плотно гвоздями.

В реях, сделанных из двух дерев, каждое дерево отбивается столь долго, чтоб послужило для оконечных замков, кои на четыре фута далее первой четверти, ближайшей к середине, что все составляет пять восьмых частей длины рея, с прибавкою четырех фут; потом отбивают посредине прямую линию и, положив вверх от отруба четыре фута для спуска, оттуда одну восьмую длины рея для середины и столько же на другом боку для длины замка от середины до конца разделяют на четыре четверти; ближняя часть к середине есть первая. Диаметры рея определяются на середине: у первой четверти по каждую сторону $\frac{30}{31}$ диаметра, что посредине; во второй четверти $\frac{7}{8}$, в третьей четверти $\frac{7}{9}$; а у внешних концов или ноков $\frac{3}{7}$. Таким образом, рей отбивают и обтесывают до показанной толщины, а потом кантуют (или поворачивают) и отбивают среднюю линию на одной из тех сторон, а середину и четверти четыре гранят на оной от средней линии на первой стороне и отмеривают те же диаметры, что и прежде; потом отбивают и делают перпендикулярно к верхней стороне. Оконечные замки отбивают прямо от каждой четверти ближе к середине до одной четвертой части толщины у той четверти, которая ближе к отрубам, и до трех четвертых у четверти ближней к середине; а спуски почти до трех дюймов у отруба. Таковым образом грота и фока-рей делаются только для больших кораблей.

Особый способ делать вышесказанные рей из двух деревьев

Рей, делаемые из двух деревьев, когда соединены оконечными замками, самые крепкие. Их делают следующим образом: два дерева потребной величины соединяют вместе замками так, чтоб диаметры их были далее фишей. Недостаток диаметра наставляется долгими сосновыми фишами, толщиной от четырех до шести дюйм так, как толщина рея потребует, которая и продолжают на два фута в длину с каждого конца за продолговатый четырехугольник на задней стороне и каждая из них достаточной ширины для сделания восьмигранника на внешней стороне. Внутренние поверхности фишей соединяются простыми замками и спланиваются плотно к реям, и сии замки простираются почти во всю длину. Их отбивают восьмигранными, на одну четверть в каждую сторону от середины; остаток округливают, кроме задней стороны, которую оставляют граненою на две четверти в каждую сторону. По приуготовлении заколачивают болты с передней и задней стороны попеременно между бугелями, которая расположены как обыкновенно.

Примечание. Заметить должно, что рей был бы крепче, если бы фиши не соединялись замками на некоторое расстояние от середины, поелику они причиняют расслабление оконечным замкам главных штук. Рей, наставляемые в длину у четвертей, имеют свои оконечные замки, обтесанные прямо и не наискось. Оконечной замок в ноковой наставке должен приходиться плотно на язык что на рее, на которую он наколачивается, наживается плотно и скрепляется тремя болтами, а концы сего замка прибиваются гвоздями. Потом рей округливают и остругивают гладко, наколачивают на него четыре бугеля по одному на каждом конце и два промежутки ими в равном расстоянии.

Нижние рей, делаемые для фрегатов и прочих судов из одного дерева, шестнадцати гранят и округливают, как прежние. Марса-рей^{*} делаются всегда из одного дерева, их

* Каждая мачта, будучи продолжена вверх, имеет при себе не одну, но много различной величины реев, которые от мачт наименование свое получают. Именно рей, собственно при мачтах находящиеся, называются нижние рей с прибавлением имени той мачты, при коей они находятся, как например: (при грот-мачте) грота-рей и проч., над нижними реями вверх состоящие рей при стенгах именуется марса рей с прибавлением имени своей стеньги, как например: (при фор-стенге) фор-марса-рей и проч., над марса-реями вверх находятся при брам-стенгах рей, именуемые брам-рей, а при бом-брам-стенгах бом-брам-рей с прибавлением имени брам-стенг, при коих он находится; как например: грот-брам-рей, крюс-бом-брам-рей и проч. Кроме выше сказанных, есть рей с особенным названием, как-то: блинда-рей, лисель-рей и проч. также продолжения от реев или выстрелы от них имеют свое наименование: лисель-ширты. Обо всем оном, где следует, будет показано.

шестнадцати гранят и округливают, выстругав гладко и чисто от первой четверти по каждую сторону от середины к внешним концам; при оконечностях коих делают шкивные дыры от верхней стороны насквозь вниз по длине рея для проходу в оные веревки, именуемой риф-тали-шкенкель.

Так называемые брам-реи, бом-брам-реи, бегин-рей, блинда-рей, лисель и дравер-реи делаются из одного дерева, их обтесывают восьмигранными, потом округливают и остругивают гладко от конца до конца чрез всю их длину, оставляя грани посредине рея почти на пятую часть их длины. Напоследок гики, гафели, улегари и лисель-шпирты делаются из одного дерева, задний конец у оных бывает толще, а к другому их концу обстругиваются тонее и обделывают сообразно их употреблению.

Таким образом, руководствуясь правилами, приготавливаются реи для линейных судов, расположение же и наименование Каждого из оных есть нижеследующее.

Примечание. Вообще на всех судах реи определяются пропорционально ширине судна; оные обделываются подобно вышесказанным и большею частию оставляют насредине их несколько восьмигранными, а к концам остругивают кругло, выключая нижние реи на купеческих судах, у которых оставляют на их ноках четырехугольные части для шкивных дир и шпирт-бугелей.

НАЗВАНИЕ РЕЕВ. ЧЕРТЕЖ II, ПЛАН В и С

Грота-реи (I).

Main yard. Grande vergue.

Самой большой рей (называемый нижний рей) находится при грот-мачте (III), висит под грот-марсом (VII) и делается из сложных деревьев, скрепленных между собою замками, болтами, и бугелями; к сему рею присоединяется самый большой парус.

Средняя планки (а).

Планки, прибиваемыя гвоздями на передней стороне у нижних реев, в расстоянии на один диаметр рея по каждую сторону от середины его.

Стоп-планки (b).

Планки, прибитыя к передней и задней стороне рея немного отступя от его ноку*.

Примечание. Стоп-планки наколачиваются в разных местах по рею, смотря по надобности, оныя служат удобством, дабы наложенныя на рей веревки не скользили и оставались бы в определенном их положении. Планки сии прибивают и при окончании ноков от оконечности внутрь рея, которыя и служат удержанием наложеннаго на нок-рея такелажа; впрочем, на малых реях при обделывании оных из цельнаго дерева, оставляют в сем месте заплечики, называемые шоки, которыми и удерживается наложенный на нок-рея такелаж.

Шпирт-бугели (с).

The stubbing-fuil boom-irons.

Cercles des boute hors des bon nettes.

Железные бугели (для лисель-шпиртов), прикрепленные к рею с обеих его концов, один на самой оконечности со вставленным в нем роульсом (катком); а другой приколачивается немного отступя от третьей четверти во внутрь рея и откладывается на шалнере; первой из них называется передний, а второй— задний бугель лисель-шпирта; ибо сквозь оныя бугели выстреливаются (выдвигаются) особеннаго роду при реях находящияся деревья, называемыя лисель-шпирты, оныя служат к увеличиванию рея на обе его стороны.

* У всех реев, состоящих при мачтах горизонтально, внешние края называются ноки, равно как и самые их оконечности; впрочем, разуметь должно, что нок у каждого рея имеет определенное свое (от оконечности внутрь рея) пространство, как например; у грота-рея (1) на оба его нока берется $\frac{1}{10}$ всей его длины, у фока-реи (5) $\frac{1}{9}$ его длины и проч.

Грот-марса-рей (2).

Main topsail yard. Verque de grand hunier.

Над грота-реем (1) выше топа мачты (III), присоединенный к стенге рей; оный делается из одного цельнаго дерева и подобно первому наколачивается на нем планки в надлежащем месте, а на ноки накладываются шпирт-бугели для выстреливания сквозь оные марсовых лисель-шпиртов и для увеличения марса-рея на обе его стороны. К сему рею присоединяемый парус называется марсель.

Примечание. На марса-ряях шпирт-бугели обыкновенно делаются со шпиртовым кольцом, и обух с ершом вколачивается в средину их концов параллельно оси рея, и железной бугель впускается во всю свою толщину и прибивается гвоздями, чтоб не дать ноку рея расколоться. У Англичан на марса-ряях задние шпирт-бугели делаются железные, подобно как на нижних ряях, и прибиваются в определенном месте; в нашем же флоте вместо задних бугелей марсовые-лисель-шпирты прихватываются (привязываются наскоре) найтовом к марса-рею.

Грот-брам-рей (3).

Main topgallant yard. Verque de grand perroquet.

Над марса-реем (2) выше салинга присоединенный к брам-стенге рей; делается из одного дерева, имеет на ноках своих в определенном месте сделанные шоки, или наколоченные планки, которые прибиваются также и на середине. На оконечность же сего рея накладываются бугели также и обухи с ершами, вколачиваются в средину их концов параллельно оси рея. К брам-рею присоединяемый парус называется брамсель.

Грот-бом-брам-рей (4).

Main-Royal yard. Verque de grand perroquet valan.

Над брам-реем (3) выше брам-салинга присоединенный к бом-брам-стенге рей; делается из одного дерева, и есть самый верхний рей, к нему присоединяемый парус называется бом-брамсель.

Примечание. Из вышепоказаннаго заметить должно, что грот-мачта (III) имеет при себе четыре главных рея, один над другим расположенные; таким образом, и прочия мачты содержат при себе по четыре главных рея подобно первым; которые также наименование свое имеют от мачт и от прочих присоединенных к ним деревьев, при коих оне находятся; но размерением своим на грот-мачте (III) самые большие, на фок-мачте (II) средние, а на бизань-мачте (IV) самые малые, в пропорции одна к другой реи.

Фока-рей (5).

Fore-yard. Vergue de misain.

Нижний рей при фок-мачте (II) висит под фор-марсом (VIII), делается из сложных дерев, скрепленных между собою замками, болтами и бугелями; впрочем, во всем

подобен и имеет те же принадлежности, что грота-реи (1), но размерением немного менее его. Фока-рей есть главный рей на фок-мачте.

Фор-марса-рей (6).

Fore topsail yard. Vergue du petit hunier.

Фор-брам-рей (7).

Fore topgallant yard. Vergue de petit perroquet.

Фор-бом-брам-рей (8).

Fore royal yard. Vergue de petit perroquet volant.

Реи при продолжающихся вверх от фок-мачты (II) деревьях, расположенные таким же образом, как реи (2, 3, 4) при грот-мачте (III) состоящие, делаются из одного дерева и имеют при себе все принадлежности, подобные первым, но размерением своим несколько короче оных.

Бизань-рей (9°).

Mizen yard. Vergue d'artimon.

Большой рей (на плане С не показан) при бизань-мачте (IV) висит под крюс-марсом (IX) вдоль корабля; размерением своим $\frac{1}{6}$ частью менее грота-рея (1), делается из одного дерева, ко внешнему концу спускается тонее, а нижний конец отпиливается перпендикулярно к оси рея. Расстояние у сего рея от внешнего конца до бизань-мачты составляет большую половину всего рея и называется бизань-рю. Парус, присоединяемый к сему рею, называется бизань; но как ныне нашли удобнее присоединять бизань к гафелю, то бизань-рей вовсе вышел из употребления.

Беген-рей (9). The cross-jack yard.

Vergue sech, vergue barre, ou vergue de fougé.

Нижний рей на бизань-мачте (IV) висит под крюс-марсом (IX), делается из одного цельного дерева, размерением своим почти равен грот-марса-рею (2). Беген-рей не имеет при себе никакого паруса.

Крюсель-рей (10).

Mizen topsail yard. Vergue de per roquet fougé.

Крюс-брам-рей (11).

Mizen topgallant yard. Vergue de Perroquet.

Крюс-бом-брам-рей (12).

Mizen royal yard. Vergue de petit perroquet volan.

Реи при продолжающихся вверх от бизань-мачты (IV) деревьях, расположенные таким же образом, как и на прочих мачтах (II, III), делаются из одного дерева; крюсель-рей равен грот-брам-рею (3), а прочие два (12 и 13) менее его и пропорционально уменьшены один противу другого.

Блинда-рей (13).

The sprit-sail yard. Vergue de civadiere.

Сим именем называется присоединенный рей к бушприту (1), оный висит горизонтально под бушпритом немного ниже его эзельгофта (XIII); служит более для снастей, идущих от утлегаря (XVII) и бом-утлегаря (XVIII), делается из одного дерева и размерением своим почти равен фор-марса-рею (6); присоединяемый к нему парус называется блинд.

Примечание. Выше блинда-рея (13) на бушприте был рей, присоединенный к утлегарю (XVII), оный назывался бом-блинда-рей. The sprit topsail yard. La vergue de Contre-civadiere. Сей рей найден вовсе бесполезным, почему и выключен совсем из употребления. У Англичан на некоторых мелких судах блинда рей имеют сверх бушприта; сие делают для того, дабы при сильной килевой качке удобнее можно было поворотить его вдоль бушприта и чрез то избавить ударений его об воду и тем облегчить бушприт.

Гик (14). Main boom. Gui.

От бизань-мачты (IV) прямое дерево, лежащее вдоль судна, немного не касаясь гакаборта (самая верхняя часть кормы).

Примечание. Гики имеют свои диаметры, отмеренные от прямой линии, отбитой вдоль посредине, как у марса-рея. Данный диаметр в таблице размеров отмеривают на средине у первой четверти, на каждом боку $\frac{40}{41}$ частей диаметра посредине, у второй $\frac{11}{12}$, у третьей $\frac{5}{6}$; а у концов $\frac{2}{3}$ того диаметра. Потом их отбивают до показанной толщины, обтесывают и выстругивают гладко.

Внутренний конец обыкновенно делают с усами или лапою из дубового дерева; сии лапы обнимают половину диаметра мачты. Внутренняя часть есть $\frac{1}{4}$ того, что остается на каждой стороне и оттуда спускается ровным уступом до толщины внутреннего конца гика, с которым она соединяется оконечным замком с языком в два фута длиною, обтесывается в конце гика, округливается и потом прикрепляется болтами, бугелями и гвоздями у концов. Одна или две дыры проверчиваются сквозь средину каждой лапы в направлении вдоль судна для раков, которые присоединяют гик к мачте; внутренность же у лап обивают кожей.

Вколачивают обух сквозь средину от верхней стороны между выемками и оконечного замка и заклепывают на кольца под низом для закрепления парусного галса. На внешнем же конце гика внутри продавливают шкивную диру для шкота; а на самый конец накладывают бугель и вколачивают обух с ершом в средину конца параллельно его оси.

Иногда на внутреннем конце гика вместо лапы делают железное ушко, прикрепленное к гикю болтами и бугелями и прибитое гвоздями по концам. Ушко сие накладывается на крюк, утвержденный в бугеле вокруг мачты. На малых же судах делают обратно, т. е. параллельно оси гика вколачивают крюк и закладывают оный в ушко, утвержденное в бугеле вокруг мачты взятом, и конец крюка закладывают чекою или завязывают каболкою сквозь диру, сделанную в конце крюка, чтоб он не выскочил.

По обеим сторонам гика прибиваются по удобности в разных местах планки со шкивами, служащая для перенесения шкота во время уменьшения паруса при бизань-мачте и гике состоящего; а иные планки служат удобством для проходу веревок, именуемых гика-топенанты.

Гафель (15). Gaff. Pic vergue a corne.

Сзади бизань-мачты под углом к ней находящееся дерево, или короткий шест, выдавшийся от оной мачты; служит для присоединения к нему и к мачте паруса бизани, также и контра-бизани.

Примечание. У гафелей диаметры отмеривают от прямой линии, отбитой вдоль середины, и длины их полагают, отступя 18 дюймов вверх от толстаго конца, от онаго же отмеривают 4 фута для оконечнаго замка на лапу, где и кладут данный диаметр из таблицы размеров; от коего длину его разделяют на четыре четверти; отмерив $\frac{40}{41}$ частей даннаго диаметра у первой четверти, $\frac{11}{12}$ у второй, $\frac{4}{5}$ у третьей и $\frac{5}{9}$ у внешняго конца. Потом их отбивают до одной толщины, округливают и остругивают гладко. Лапы делают и оканчивают подобно гиковым; но как гафели должны отопиваться (возвышаться) столь много выше горизонтальнаго положения, то и лапы их имеют выемку отложе, чем у гика. На внутренней их части также вколачивают обух сверху насквозь и заклепывают его под низом для веревки, именуемой гафель-гордель, а другой обух вколачивают с нижней стороны для нок-бензеля и гафель-нирала. На внешний конец накладывается бугель и вколачивается обух в средину параллельно гафельной оси, а по бокам прибиваются, отступя от конца его на диаметр, стоп-планки; оныя служат удобством, дабы наложенныя на нок-гафеля веревки не скользили и оставались бы в одинаковом положении.

Драйвер-шпирт (16').

Drewet-boom. Vergu de Tangon de paille-en-cul.

Сим именем называется рей, которой лежит подле самага гакаборту поперек кормы на борту корабля; оный делается из одного дерева, размерением своим равен грот-марса-рею. Служит для шкотов паруса, называемаго драйвер; шкоты сии проходят в нарочно сделанныя для них дыры со шкивами на каждом конце сего рея; как парус, так и рей, ныне вышли вовсе из употребления.

Драйвер-рей (17').

Drever-yard. Vergu de paille-encal.

Сим именем называется рей, служащий для привязывания к нему паруса, называемаго драйвер; оный размерением своим вполнину менее драйвер-шпирта (16) и делается всегда из одного дерева, подобно брам-рею (3). Во время распушения присоединеннаго к нему паруса поднимается оный рей фалом к ноку гафеля (15); но ныне, как выше сказано, парус и рей его вышли из употребления.

Лисель-шпирт (16). Studding-sail booms.

Прямое дерево, присоединенное к нижнему рею посредством бугелей, чрез которые оно выстреливается (выдвигается) от нижняго-рея вбок и служит удобством к присоединению чрез его со сторон корабля парусов, называемых лисели. Лисель-шпирт делается из одного дерева, внутренний конец его оставляют толще, а ко внешнему спускают немного тонее настоящего диаметра; длину равняют половине своего рея, а толщина $\frac{1}{60}$ длины.

Примечание. У нижних реев, то есть у фока и грота, с обеих концов их присоединенные чрез бугеля лисель-шпирты, название свое имеют с приложением имени рея, при коем оне находятся, как например: лисель-шпирт гротовый и лисель-шпирт фоковый.

К марса-реям (2, 6) таким же образом посредством бугелей присоединяются и чрез оные выстреливаются марсовые-лисель шпирты, которые делаются подобно первым, но размерением своим гораздо менее и тоньше их, и есть пропорциональны своим реям. Они служат к присоединению со сторон корабля парусов, называемых брам-лисели. На иных судах и на брам-реях (3, 7) делают лисель-шпирты для присоединения парусов, называемых бом-брам-лисели.

Лисель-шпирты, находясь при своих реях, лежат таким образом, что внешний их конец бывает выдвинут за передний шпирт-бугель на $\frac{1}{5}$ часть длины лисель-шпирта, а задний конец прихватывается к рею; когда же понадобится оные выстрелить (выдвинуть), то нижние лисель-шпирты выстреливаются посредством хват-талей (ручные легкие тали); а верхние помощью длинных штергов (длинных концов); что всегда производится марсовыми (то есть людьми, находящимися на марсе).

Лисель-рей (17).

Studding-sail yard. Vergue de bonnettes.

Небольшой реек менее всех прочих выше показанных реев; к оному привязывается парус, именуемый лисель. Величина лисель-рея есть $\frac{4}{7}$ части своего лисель-шпирта.

Примечание. Лисель-реи название свое получают от лиселей, при которых они находятся, как-то: у нижних лиселей, т. е. у ундер-лиселей, рей называется ундер-лисель-рей, у средних лиселей бом-лисель-рей, а у верхних лиселей брам-лисель-рей; которые вообще, все как выше было сказано, пропорциональны своим лисель-шпиртам.

Кроме сих лисель-реев, почти на всех Английских кораблях делается от борту корабля выстрел (см. чертеж X, фиг. 4), называемый нижний-рей для ундер-лиселя, длина онаго на 74-х пушеч. кораблях бывает до 53 фут, толщина же соразмерна к длине и к концам постепенно утончена. Сей нижний рей ундер-лиселя присоединяется к борту корабля посредством гака, утвержденного в одном его конце, которым закладывается за обух с шейкою, около фута длины имеющей; таковая длина шейки у обуха делается для того, чтоб рей в случае надобности ложился плотно по борту. Упомянутой же обух обыкновенно вколачивается в борт корабля между деками позади первой от носу фоковой вант-путены для утверждения его по причине длинной шейки, нарочно вместе с ним отковывается железная подпорка, поддерживающая

снизу шейку, идучи от оной концом своим прикрепляется болтом к борту. Другой конец сего выстрела удерживается топенантом, называемым выстрел-топенант, которой, будучи наложенным на самый конец сего рея, идет вверх позади фока-рея (5) на фор-марс (VIII) или на фор-салинг (XXII). Иногда от конца до половины рея привязывают небольшой штерт с коушем и к оному прикрепляют выстрел-топенант. Если понадобится выстрел сей обращать к носу или к корме, то для сего берется особенной длинной конец, серединою своею наложенный выблиночным узлом на внешний конец выстрела; передняя половина конца сего идет в коуш, на блинда рее прикрепленный и от онаго в блок к эзельгофту бушприта привязанный, продолжается на бак, где и тянется. Задняя же половина сего конца, проходя в шкив, в клампе для бурундука вставленный, тянется и крепится на верхней палубе. Когда действие выстрела сего ненужно, то для уборки его вытягивают задний конец и, тем приведя оный к борту, привязывают найтовом за один из обухов для трапа вколоченный. Польза от сего выстрела есть двоякая. 1-я: под парусами оный способствует и облегчает средство к постановлению паруса ундер-лиселя, коего шкот и галс проходят в блоки, по концам сего выстрела привязанные, от коих восходят на корабль, где и тянутся; впрочем, обыкновенное постановление сего паруса, а наипаче уборка его при нашедшем вдруг ветре очень затруднительна, что при показанном способе совершенно облегчается; 2-я: во время стояния на якоре выстрел сей удерживается вместо ахтертова вышеупомянутого концом и служит в приличном положении для привязывания гребных у борта стоящих судов; на таковой случай в разных местах длины сего выстрела привязываются на особых штертах (концах) два или три деревянных поплавка. Сие необходимо нужно в тех местах, где есть сильное течение, ибо часто случается, что гребное судно, не успев ухватиться за ахтертов, бывает быстротою течения проносимо, между тем, с поплавками имеет удобство за то или другое задержаться.

Таким образом, все мачты и реи, принадлежащие к кораблю показаны; относительно же пропорции, употребляемой в нашем флоте, в Опыте Морской Практики в §113 изображено следующим образом.

Полусумма длины и ширины корабля, или $2\frac{1}{2}$ ширины его дают длину грот-мачты (III) с топом, на который берется $\frac{1}{9}$ длины мачты.

II. Фок-мачта $\frac{1}{8}$ или $\frac{1}{9}$ короче грот-мачты.

IV. Бизань-мачта $\frac{1}{6}$ или $\frac{1}{4}$ короче грот-мачты.

I. Бушприт равен $1\frac{1}{2}$ ширины корабля.

XIV. Грот-стенга равна $1\frac{1}{2}$ ширины корабля.

XV. Фор-стенга $\frac{1}{9}$ короче грот-стенги.

XVI. Крюс-стенга $\frac{1}{3}$ короче грот-стенги.

XVII. Утлегарь равен $\frac{2}{3}$ длины бушприта.

XXVIII, XXIX, XXX. Брам-стенги без флагштоков вполнину короче нижних своих стенок; или точнее, каждая брам-стенга $\frac{4}{9}$ своей стеньги, а на длину флагштока берется

$\frac{4}{5}$ сей длины брам-стенги. Половина длины корабля или две ширины его составляют длину грота-рея (1) без ноков, а на оба нока берется $\frac{1}{10}$ длины рея.

5. Фока-рей $\frac{1}{9}$ короче грота-рея.

9°. Бизань-рей $\frac{1}{6}$ короче грота-рея.

2, 6. Марса-реи равняются $\frac{5}{7}$ нижних своих реев.

4, 7, 11. Брам реи $\frac{1}{3}$ короче марса-реев.

5, 8, 12. Бом-брам-реи $\frac{1}{3}$ или $\frac{1}{2}$ короче брам-реев.

9. Бегин-рей равен грот-марса-рею (2).

10. Крюсель-рей* равен грот-брам-рею (4).

13. Блинда-рей равен фор-марса-рею (6). Бом-блинда-рей равен фор-брам-рею (7).

16. Драйвер-шпирт равен грот-марса-рею (2).

17. Драйвер-рей вполтину короче драйвер-шпирта (16).

18. Лисель-шпирты равны $\frac{1}{2}$ своих реев.

Одна тридцать шестая доля длины мачты, или стенги, или $\frac{1}{3}$ сея длины в футах показывает в дюймах самый большой диаметр, который мачта имеет против нижней палубы, а стенга у вершины мачтового топа; две трети сего диаметра дают самый меньший диаметр в топе.

Самый больший диаметр бушприта (1) соответствующий недгедцам, есть $\frac{1}{24}$ часть длины его, или половина сея длины в футах, дает оный диаметр в дюймах; малый же диаметр бушприта равен половине большаго.

Толщина утлегаря (XVII) в нижнем конце ищется от длины его также, как и стенги, а малый его диаметр есть $\frac{4}{5}$ большаго.

Толщина грота (1) и фока (5) реев посредине, измеряемая также по диаметру, есть $\frac{1}{48}$ длины их или, взятая в дюймах, $\frac{1}{4}$ длины в футах, а ноки $\frac{1}{3}$ тоньше средины.

Толщина марса-реев (2, 6) посредине есть $\frac{1}{54}$ его длины, или, взятая в дюймах, $\frac{2}{9}$ длины в футах. Наконец, толщина бизань-рея, брам-реев, бом-брам-реев, драйвер-реев и лисель-шпиртов равна $\frac{1}{60}$ длины их, или сия толщина в дюйма есть $\frac{1}{5}$ длины в футах.

Показав пропорции на определение длины мачт и проч., употребляемая в нашем флоте, не бесполезным почитаю приложить здесь пропорции и таблицу размеров, употребляемых в Английском флоте.

* Настоящее наименование прибавляемого слова есть крьюсель; но вошло в употребление назвать сокращенно крьюсель, как например: крьюсель-шкот, крьюс-брам-стенга и пр.

ПРОПОРЦИИ МАЧТ И ПРОЧАГО, УПОТРЕБЛЯЕМЫЕ В АНГЛИЙСКОМ ФЛОТЕ

Длина нижняго дека и крайняя ширина, сложенные вместе и разделенные на два, дают длину грот-мачты.

Длина нижняго дека 74-пушечнаго корабля есть 176 фут. Крайняя ширина 48 фут 8 дюйм; сложенные вместе составляют 224 фута 8 дюйм, разделив оное на два будет 112 фут 4 дюйма, есть длина грот-мачты, которую определив, получишь для других мачт, реев и проч. следующие пропорции.

Фок-мачта— $\frac{8}{9}$ грот-мачты.

Бизань-мачта— $\frac{6}{7}$ грот-мачты.

На шлюпах бизань-мачта— $\frac{3}{4}$ грот-мачты.

Грот-стенга— $\frac{3}{5}$ грот-мачты.

Фор-стенга— $\frac{8}{9}$ грот-стенги.

Крюйс-стенга— $\frac{3}{4}$ грот-стенги.

У шлюпов крюйс-стенга— $\frac{5}{7}$ грот-стенги.

Брам-стенга— $\frac{1}{2}$ длины стенги.

Бушприты 80-пушечных кораблей и выше— $\frac{7}{11}$ грот-мачты.

Бушприты 74-пушечных кораблей и ниже— $\frac{3}{5}$ их грот-мачты.

Диаметры по пропорции к длине суть следующие

В Английском флоте определяемые диаметры мачт и бушприта показаны были выше сего.

Диаметр грот и фор-стенег—один дюйм на всякие три фута в длину фор-стенги.

Диаметр крюйс-стенги— $\frac{7}{10}$ диаметра грот-стенги. Диаметр брам-стенг—один дюйм на всякие три фута в их длину.

Диаметр бом-брам-стенг— $\frac{2}{3}$ диаметра своих брам-стенг. На купеческих кораблях пропорции мачт, стенг, реев бывают разнообразны; и потому в прилагаемой здесь таблице размеров для судов разнаго числа тонов оные будут показаны.

Примечание. Длины разным частям мачты и прочему суть следующие, как-то: чиксы— $\frac{3}{7}$ если дубовыя и $\frac{9}{20}$ если сосновыя, длины мачты.

Топ грот- и фок-мачт— $\frac{5}{9}$ на всякие три фута мачтовой длины.

Топ бизань-мачты, грот- и фор-стенег—4 дюйма на всякие три фута длины.

Топ крюйс-стенги и всех брам-стенг— $3\frac{1}{2}$ дюйма на всякие три фута длины.

Долгие флагштоки к брам-стенгам— $\frac{2}{3}$ длины до плечика (т. е. когда $3\frac{1}{2}$ дюйма возмется на каждые три фута из всей длины). Обыкновенные флагштоки должны быть $1\frac{3}{5}$ той длины, а отрубом флагштоки $3\frac{1}{2}$ дюйма на каждые три фута в длину.

Ахканыт всех нижних мачт— $\frac{7}{15}$ длины топа. Стенговые— $\frac{3}{5}$ длины топа.

Пропорции длины реев в Английском флоте

Грота-рей— $\frac{8}{9}$ грот-мачты.

Фока-рей— $\frac{7}{8}$ грота-рея.

Бом-брам-рей— $\frac{1}{2}$ марса-реев.

Бизань-рю— $\frac{6}{7}$ грота-рея. Грот-марса-рей— $\frac{5}{7}$ грота-рея.

Беген-рей таковой же пропорции, как фор-марса-рей.

Фор-марса-рей— $\frac{7}{8}$ грот-марса-рея.

Блинда-рей, также равен фор-марса-рею.

Крюсель-рей— $\frac{2}{3}$ грот-марса-рея.

Бом-блинда-рей равен фор-брам-рею.

Брам-реи у 74-пушечных кораблей— $\frac{2}{3}$, а у всех менее числом пушек— $\frac{3}{5}$ их марса-реев.

Лисель-реи— $\frac{4}{7}$ своих шпиртов.

Драйвер-рей равен фор-брам-рею.

Диаметры реев

Грот и фока-рей у середины— $\frac{7}{10}$ дюйма на всякие три фута длины.

Бизань-рю— $\frac{2}{3}$ диаметра грота-рея.

Марса-реи— $\frac{5}{8}$ дюйма на всякие три фута длины.

Брам-реи— $\frac{6}{10}$ дюйма на всякие три фута длины.

Бом-брам-реи— $\frac{1}{2}$ диаметра их марса-реев.

Блинда-рея—такой же диаметр, как и фор-марса-рея.

Бом-блинда-рей—таковой же диаметр, как фор-брам-рей.

Лисель-реи—один дюйм в диаметре на всякие 5 фут длины.

Беген-рей такового же диаметра, как фор-марса-рей.

Драйвер-рей такового же диаметра, как фор-брам-рей.

Пропорциональные длины выстреливающихся дерев

Ундер-лисель-шпирты— $\frac{5}{9}$ грота и фока-рея.

Марса-лисель-шпирты— $\frac{1}{2}$ длины реев, от которых выстреливаются.

Кливер-углегарь— $\frac{5}{7}$ бушприта. Гик таковой же длины, как грот-марса-рей. Гафель— $\frac{5}{8}$ своего гика.

Пропорциональные диаметры их

Лисель-шпирты—один дюйм на всякие пять фут длины.

Бом-утлегаря— $\frac{7}{8}$ дюйма на всякие три фута длины.

Гик имеет таковой же диаметр, как фор-марса-рей.

Гафель имеет диаметр $\frac{5}{8}$ дюйм на всякие три фута длины его.

Пропорциональные длины флагштоков

Длина кормового флагштока— $\frac{1}{3}$ грот-мачты. Диаметр его— $\frac{1}{2}$ дюйма на каждые три фута длины.

Длина гюйс-штока— $\frac{1}{2}$ длины флагштока выше гака-борта. Диаметр его— $\frac{5}{4}$ дюйма на всякие три фута длины.

Пропорции мачт, реев и проч. для шлюпов, шмаков и гульков

Пропорции длины

Мачта и стенга заодно—три и $\frac{3}{4}$ ширины судна.

Мачта до такелажа, или ахкантов— $\frac{3}{4}$ всей длины.

Мачта и стенга до такелажа стенги— $\frac{40}{41}$ все длины.

Брам-стенга до такелажа— $\frac{4}{7}$ длины мачты.

Гик— $\frac{2}{3}$ мачты.

Беген-рей— $\frac{2}{5}$ мачты.

Гафель— $\frac{5}{6}$ гика.

Марса-рей— $\frac{4}{5}$ беген-рея.

Блинда-рей— $\frac{5}{8}$ мачты.

Брам-рей— $\frac{5}{6}$ марса-рея.

Бушприты— $\frac{5}{9}$ мачты.

Пропорциональные диаметры

в дробях дюйма на всякий фут в длину

Мачта $\frac{1}{4}$. Гафель $\frac{1}{4}$. Марса-рей $\frac{2}{10}$. Брам-стенга $\frac{3}{8}$.
Блинда-рей $\frac{1}{7}$. Брам-рей $\frac{1}{8}$. Гик $\frac{3}{16}$. Бегень-рей $\frac{2}{10}$. Бушприт $\frac{3}{8}$.

Мачты, реи и проч. для гребных судов

Барказы наподобие шлюпов, как выше; но с косыми брифоками, как следует.

Длина

Грот-мачта—в две с половиною ширины судна.

Фок-мачта— $\frac{7}{8}$ грот-мачты.

Грота-рей— $\frac{5}{8}$ грот-мачты.

Бушприт— $\frac{1}{2}$ грот-мачты.

Фока-рей— $\frac{5}{8}$ фок-мачты.

Диаметры

в дробях дюйма на всякой фут в длину

Грот-мачта $\frac{1}{4}$. Бушприт $\frac{5}{8}$. Фок-мачта $\frac{1}{4}$. Грота-рей $\frac{1}{4}$.
Фока-рей $\frac{1}{4}$.

Ялы и катера с косыми брифоками

Длина

Грот-мачта в две и три четверти ширины судна.
Фок-мачта— $\frac{8}{9}$ грот-мачты.
Бизань-мачта— $\frac{5}{8}$ грот-мачты.
Грота-рей— $\frac{9}{17}$ грот-мачты.
Фока-рей— $\frac{9}{17}$ фок-мачты.
Шпринтов 2 фута длинее бизань-мачты.
Утлегарь— $\frac{2}{5}$ бизань-мачты.

Диаметры

в дробях дюйма на всякий фут в длину

Грот-мачта $\frac{1}{4}$. Бизань-мачта $\frac{1}{4}$. Фок-мачта $\frac{1}{4}$. Шпринтов $\frac{1}{7}$. Грота-рей $\frac{1}{4}$. Фока-рей $\frac{1}{4}$. Утлегарь $\frac{3}{7}$.

Ялы и катера с парусами,
называемыми сетти

Длина грота рея в три с половиною ширины судна.
Грот-мачта— $\frac{4}{7}$ грота рея.
Фок-мачта— $\frac{17}{18}$ грот-мачты.
Фока-рей— $\frac{9}{10}$ грота рея.
Диаметр мачт— $\frac{3}{8}$ дюйма на всякий фут в длину.
Рей— $\frac{1}{4}$ дюйма на всякий фут в длину.

Баржи и пинасы, имеющие паруса латины

Длина мачт в две ширины судна, и еще к одной прибавляют 8 дюймов.

Стенги—длина мачты с $\frac{1}{9}$ частию.
Оконечного замка к нижней мачте— $\frac{1}{4}$ ее длины.
Диаметр мачт— $\frac{5}{16}$ дюйма на всякий фут в длину.
Стенг— $\frac{2}{10}$ на всякий фут в длину.

Баржи, пинасы и ялы,

имеющие паруса со шпринтовыми

Длина грот- и фок-мачты в две с четвертью ширины судна.

Шпринтовы— $\frac{1}{8}$ -ю больше мачт.

Диаметры мачт— $\frac{1}{4}$ дюйма на всякий фут в длину,
шпринтовоу— $\frac{1}{8}$ дюйма на всякий фут в длину.

ТАБЛИЦЫ РАЗМЕРОВ МАЧТ, СТЕНГ И РЕЕВ, В АНГЛИЙСКОМ ВОЕННОМ ФЛОТЕ УПОТРЕБЛЯЕМЫЕ

РАЗМЕРЫ МАЧТ, СТЕНГ И РЕЕВ В АНГЛИЙСКОМ ВОЕННОМ ФЛОТЕ

Взятая у партнеров, которая в среднем деке на трех-
дечных кораблях, а в верхнем деке на всех прочих кораблях.

100-пуш. 2164 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	117	0	39	102	4	24
Грот-стенга	70	0	20 ⁵ / ₄	73	0	15 ¹ / ₂
Грот-брам-стенга	35	0	11 ⁵ / ₈	48	9	10
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	32	0	7 ³ / ₄
Фок-мачта	103	6	34 ¹ / ₂	89	1	21
Фор-стенга	62	10	20 ³ / ₄	64	6	13 ³ / ₄
Фор-брам-стенга	31	0	10 ³ / ₄	43	0	8 ⁵ / ₈
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	27	0	6 ⁷ / ₈
Бизань-мачта	101	4	23	87	0	16
Крюйс-стенга	52	0	14	49	0	10 ¹ / ₈
Крюйс-брам-стенга	26	0	8 ⁵ / ₈	32	9	6 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	24	0	5
						Блинд
Бушприт	74	0	37	64	6	13 ³ / ₄
						Бом. бли
Кливер-утлегарь	53	0	45 ¹ / ₄	43	0	8 ⁵ / ₈
Драйвер-гик	0	0	0	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	64	6	13 ³ / ₄
Ундер-лисель-шпирт	56	9	11 ¹ / ₄	33	0	6 ³ / ₄
Грот-марса- лисель-шпирт	51	2	10 ¹ / ₈	29	6	6
Грот-брам-лисель-шпирт	36	6	7 ¹ / ₄	21	0	4 ¹ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	44	6	9	25	6	5 ¹ / ₈
Фор-брам-лисель-шпирт	32	3	6 ¹ / ₂	18	6	3 ³ / ₄
Кормовой флагшток	45	0	7 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	19	6	4 ³ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	38	0	11 ¹ / ₄	0	0	0

90-пуш. 1931 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	диам. дм	диам. дм	длина фут	диам. дм	диам. дм
Грот-мачта	112	0	37 ¹ / ₄	98	0	22 ¹ / ₄
Грот-стенга	66	0	19 ³ / ₄	70	0	14 ³ / ₄
Грот-брам-стенга	33	0	11	46	6	9 ³ / ₈
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	30	0	7 ³ / ₈
Фок-мачта	100	0	33 ¹ / ₂	85	9	20
Фор-стенга	59	0	19 ³ / ₄	61	0	12 ⁷ / ₈
Фор-брам-стенга	29	0	9 ⁵ / ₈	40	6	8 ¹ / ₄
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	25	0	6 ³ / ₈
бизань-мачта	96	6	22 ¹ / ₄	84	0	15
Крюйс-стенга	49	0	13 ¹ / ₂	47	0	9 ³ / ₄
Крюйс-брам-стенга	24	0	8	31	0	6 ¹ / ₄
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	23	0	4 ⁷ / ₈
						Блинд
Бушприт	71	0	35 ¹ / ₂	61	0	12 ⁷ / ₈
						Бом. бли
Кливер-утлегарь	50	9	14 ¹ / ₈	40	6	8 ¹ / ₄
Драйвер-гик	0	0	0	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	61	0	12 ⁷ / ₈
Ундер-лисель-шпирт	54	6	11	31	0	6 ¹ / ₄
Грот-марса-лисель-шпирт	49	0	10	28	0	3 ³ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	35	0	7	20	0	4
Фор-марса-лисель-шпирт	42	10	8 ¹ / ₂	24	6	5
Фор-брам-лисель-шпирт	30	6	6 ¹ / ₈	17	6	3 ¹ / ₂
Кормовой флагшток	40	0	6 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	18	0	4 ¹ / ₂	0	0	0
Отпорный брандер шпирт	36	0	11	0	0	0

80-пуш. 1615 тонн

И м е н а мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	107	0	35 ⁵ / ₈	93	0	22
Грот-стенга	64	0	19 ¹ / ₄	66	6	14 ¹ / ₈
Грот-брам-стенга	32	0	10 ¹ / ₄	46	0	9 ¹ / ₄
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	28	0	7
Фок-мачта	95	9	31 ⁷ / ₈	81	4	19 ⁵ / ₈
Фор-стенга	59	9	19 ¹ / ₄	58	0	12 ¹ / ₄
Фор-брам-стенга	28	6	9 ¹ / ₂	40	0	8 ¹ / ₄
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	24	0	6 ¹ / ₈
бизань-мачта	93	0	21 ¹ / ₈	76	0	14 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	46	0	13 ¹ / ₄	43	0	8 ⁷ / ₈
Крюйс-брам-стенга	23	0	7 ⁵ / ₈	29	0	5 ³ / ₄
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	21	0	4 ³ / ₈
					Блинд	
Бушприт	68	0	34	58	0	12 ¹ / ₄
					Бом. бли	
Кливер-утлегарь	48	0	14	40	0	8 ¹ / ₄
Драйвер-гик	0	0	0	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	58	0	12 ³ / ₄
Ундер-лисель-шпирт	51	6	10 ¹ / ₄	29	6	6
Грот-марса-лисель-шпирт	46	6	9 ¹ / ₄	26	6	5 ¹ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	33	3	6 ³ / ₄	19	0	3 ³ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	40	8	8 ¹ / ₈	23	4	4 ⁴ / ₅
Фор-брам-лисель-шпирт	29	0	5 ⁷ / ₈	16	6	3 ¹ / ₄
Кормовой флагшток	39	0	6 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	17	6	4 ¹ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	34	0	10 ¹ / ₄	0	0	0

74-пуш. 1799 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	111	0	37	99	0	23
Грот-стенга	66	0	19 ³ / ₄	72	0	15
Грот-брам-стенга	33	0	11 ¹ / ₄	46	6	9 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	28	0	7 ¹ / ₂
Фок-мачта	98	6	32 ³ / ₄	85	0	20
Фор-стенга	58	8	19 ³ / ₄	63	0	13
Фор-брам-стенга	29	4	9 ³ / ₄	10	6	8 ¹ / ₄
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	25	0	6 ¹ / ₂
Бизань-мачта	95	0	22 ¹ / ₄	84	0	15 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	49	0	13 ¹ / ₂	47	0	9 ³ / ₄
Крюйс-брам -стенга	24	6	8 ¹ / ₈	31	6	8 ⁵ / ₈
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	23	0	4 ⁷ / ₈
					Блинд	
Бушприт	67	6	35	62	0	13
					Бом. бли	
Кливер-утлегарь	50	4	14 ¹ / ₂	40	6	8 ¹ / ₄
Драйвер-гик	0	0	0	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	62	0	13
Ундер-лисель-шпирт	53	9	10 ³ / ₄	31	0	6 ¹ / ₄
Грот-марса-лисель-шпирт	48	6	9 ³ / ₄	27	3	5 ¹ / ₂
Грот-брам-лисель-шпирт	35	0	7	20	0	4
Фор-марса-лисель-шпирт	42	6	8 ¹ / ₂	24	6	5
Фор-брам-лисель-шпирт	31	0	6 ¹ / ₄	17	9	3 ¹ / ₂
Кормовой флагшток	40	0	6 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	18	0	4 ¹ / ₂	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	35	6	10 ³ / ₄	0	0	0

64-пуш. 1369 тонн

Имена мачт, стенок и реев	мачты и стенки			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	101	0	33 ¹ / ₂	90	4	21
Грот-стенга	58	6	17 ⁵ / ₈	66	4	13 ⁵ / ₈
Грот-брам-стенга	29	3	9 ³ / ₄	39	0	7 ⁷ / ₈
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	27	0	6 ³ / ₄
Фок-мачта	89	7	29 ³ / ₄	79	6	18 ¹ / ₂
Фор-стенга	53	0	17 ⁵ / ₈	57	6	12 ¹ / ₈
Фор-брам-стенга	26	6	8 ³ / ₄	34	6	7
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	23	0	6
Бизань-мачта	86	0	19 ³ / ₄	77	0	14
Крюйс-стенга	43	6	12 ¹ / ₄	43	3	9
Крюйс-брам-стенга	21	9	7 ¹ / ₄	29	0	5 ³ / ₄
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	21	0	4 ¹ / ₂
						Блинд
Бушприт	60	4	31 ¹ / ₂	57	6	12 ¹ / ₈
						Бом. бли
Кливер-утлегарь	43	9	13	34	6	7
Драйвер-гик	0	0	0	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	57	6	12 ¹ / ₈
Ундер-лисель-шпирт	50	0	10	29	0	5 ³ / ₄
Грот-мар. -лисель-шпирт	45	0	9	25	9	5 ¹ / ₈
Грот-брам-лисель-шпирт	32	8	6 ¹ / ₂	18	9	3 ³ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	39	9	8	22	9	4 ¹ / ₂
Фор-брам-лисель-шпирт	28	9	5 ¹ / ₄	16	6	3 ¹ / ₄
Кормовой флагшток	38	0	6 ¹ / ₄	0	0	0
Гюйс-шток	16	6	4 ¹ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	33	3	10	0	0	0

50-пуш. 1044 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	92	10	29	82	0	19 ¹ / ₄
Грот-стенга	53	0	16	60	9	12 ¹ / ₂
Грот-брам-стенга	26	6	8 ⁷ / ₈	36	0	7 ⁵ / ₈
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	26	0	6 ¹ / ₄
Фок-мачта	81	6	26 ³ / ₈	72	0	17
Фор-стенга	48	0	16	52	6	11
Фор-брам-стенга	24	0	8	31	6	6 ¹ / ₄
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	23	0	5 ¹ / ₂
						Гафель
Бизань-мачта	78	9	19 ³ / ₄	44	0	11 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	40	0	11 ¹ / ₈	39	6	8 ¹ / ₄
Крюйс-брам-стенга	20	0	6 ³ / ₈	26	0	5 ¹ / ₄
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	19	0	4 ¹ / ₈
						Блинд
Бутприт	56	0	29	52	6	11
						Бом. бли
Кливер-углегарь	39	8	11 ³ / ₄	31	6	6 ¹ / ₄
Драйвер-гик	60	9	11 ¹ / ₂	31	6	6 ¹ / ₄
Беген-рей	0	0	0	52	6	11
Ундер-лисель-шпирт	45	6	9 ¹ / ₈	26	0	5 ¹ / ₄
Грот-мар.-лисель-шпирт	41	0	8 ¹ / ₈	23	6	4 ³ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	30	5	6	17	6	3 ¹ / ₂
Фор-марса -лисель-шпирт	36	0	7 ¹ / ₄	20	6	4 ¹ / ₈
Фор-брам-лисель-шпирт	26	3	5 ¹ / ₄	15	0	3
Кормовой флагшток	36	0	6	0	0	0
Гюйс-шток	15	6	3 ³ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	13	0	9 ¹ / ₈	0	0	0

44-пуш 879 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	88	0	26 ¹ / ₄	80	0	18 ¹ / ₂
Грот-стенга	53	0	15 ³ / ₄	57	6	11 ⁷ / ₈
Грот-брам-стенга	26	6	8 ³ / ₄	36	0	7 ³ / ₈
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	25	0	5 ⁷ / ₈
Фок-мачта	78	0	23 ⁵ / ₈	70	0	16 ¹ / ₄
Фор-стенга	47	0	15 ³ / ₄	52	0	10 ³ / ₄
Фор-брам-стенга	23	6	7 ⁵ / ₄	32	0	6 ³ / ₈
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	23	0	5 ³ / ₈
					Гафель	
Бизань-мачта	74	6	17 ⁷ / ₈	36	8	11
Крюйс-стенга	40	0	11	39	6	8
Крюйс-брам-стенга	20	0	6 ³ / ₈	25	9	5 ¹ / ₈
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	19	0	4
					Блинда	
Бушприт	52	6	26 ¹ / ₄	52	0	10 ³ / ₈
					Бом. бли	
Кливер-углегарь	39	0	11 ¹ / ₂	32	0	6 ³ / ₈
Драйвер-гик	57	6	10 ³ / ₄	32	0	6 ³ / ₈
Беген-рей	0	0	0	52	0	10 ³ / ₄
Ундер-лисель-шпирт	44	6	9	25	6	5 ¹ / ₈
Грот-мар. -лисель-шпирт	40	0	8	23	0	4 ³ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	28	9	5 ³ / ₄	16	6	3 ¹ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	35	0	7	20	0	4
Фор-брам-лисель-шпирт	26	0	5 ¹ / ₄	15	0	3
Кормовой флагшток	35	0	5 ⁵ / ₈	0	0	0
Гюйс-шток	15	6	3 ³ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	29	6	9	0	0	0

38-пуш 951 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	90	0	27	81	9	19
Грот-стенга	54	0	16 ¹ / ₈	59	0	12 ¹ / ₄
Грот-брам-стенга	27	0	9	37	0	7 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	25	0	6 ³ / ₈
Фок-мачта	80	0	23 ⁵ / ₈	71	6	16 ³ / ₈
Фор-стенга	48	0	16 ¹ / ₈	53	0	11 ¹ / ₂
Фор-брам-стенга	24	0	8	32	9	6 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	23	0	5 ³ / ₄
					Гафель	
Бизань-мачта	75	7	18 ¹ / ₈	38	0	11 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	41	0	11 ¹ / ₄	40	0	8 ¹ / ₄
Крюйс-брам-стенга	20	6	6 ³ / ₄	27	9	5 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	20	0	4 ¹ / ₈
					Блинда	
Бушприт	55	0	27	53	0	11 ¹ / ₂
					Бом. бли	
Кливер-углегарь	38	7	11 ¹ / ₂	32	9	6 ¹ / ₂
Драйвер-гик	59	0	11 ¹ / ₂	32	9	6 ¹ / ₂
Беген-рей	0	0	0	53	0	11 ¹ / ₂
Ундер-лисель-шпирт	45	0	9	26	0	5 ¹ / ₄
Грот-мар. -лисель-шпирт	41	0	8 ¹ / ₈	23	6	4 ³ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	29	6	6	17	0	3 ¹ / ₈
Фор-марса-лисель-шпирт	35	9	7 ¹ / ₈	20	6	4 ¹ / ₈
Фор-брам-лисель-шпирт	26	6	5 ¹ / ₄	15	0	3
Кормовой флагшток	35	0	5 ⁵ / ₈	0	0	0
Гюйс-шток	15	6	3 ³ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	30	0	9	0	0	0

36-пуш. 871 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	89	0	26	79	0	18 ³ / ₈
Грот-стеньга	53	4	15 ³ / ₄	57	0	12
Грот-брам-стеньга	25	6	8 ¹ / ₂	34	9	7
Грот-бом-брам-стеньга	0	0	0	25	0	6
Фок-мачта	79	6	23 ³ / ₈	69	4	16
Фор-стеньга	47	0	15 ³ / ₄	51	9	11
Фор-брам-стеньга	22	5	7 ¹ / ₂	31	6	6 ³ / ₈
Фор-бом-брам-стеньга	0	0	0	23	0	5 ¹ / ₂
						Гафель
Бизань-мачта	74	8	17 ³ / ₄	36	0	11
Крюйс-стеньга	40	0	11 ¹ / ₈	39	4	7 ⁷ / ₈
Крюйс-брам-стеньга	20	0	6 ¹ / ₂	27	0	5 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брам-стеньга	0	0	0	19	0	3 ⁷ / ₈
						Блинд
Бушприт	54	0	26	51	9	11
						Бом. бли
Кливер-углегарь	38	0	11 ¹ / ₄	31	6	6 ³ / ₈
Драйвер-гик	57	0	11	31	6	6 ³ / ₈
Беген-рей	0	0	0	51	9	11
Ундер-лисель-шпирт	44	0	9	25	6	5 ¹ / ₈
Грот-марса-лисель-шпирт	39	6	8	22	6	4 ¹ / ₂
Грот-брам-лисель-шпирт	28	6	5 ³ / ₄	16	6	3 ¹ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	34	8	7	20	0	4
Фор-брам-лисель-шпирт	25	10	5 ¹ / ₈	15	0	3
Кормовой флагшток	35	0	5 ⁵ / ₈	0	0	0
Гюйсшток	15	6	3 ³ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	29	3	9	0	0	0

28-пуш. 594 тонн

Имена мачт, стengt и реев	мачты и стengt			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	81	4	23 ⁵ / ₈	71	3	16 ¹ / ₂
Грот-стengt	48	9	14 ³ / ₈	52	0	11
Грот-брам-стengt	24	4	8	32	6	6 ¹ / ₈
Грот-бом-брам-стengt	0	0	0	25	0	5 ¹ / ₂
Фок-мачта	72	0	20 ⁷ / ₈	62	2	14 ¹ / ₂
Фор-стengt	43	0	14 ³ / ₈	46	0	9 ³ / ₄
Фор-брам-стengt	21	6	7	28	6	5 ⁵ / ₈
Фор-бом-брам-стengt	0	0	0	23	0	4 ⁷ / ₈
						Гафель
Бизань-мачта	69	0	16 ³ / ₄	32	6	9 ³ / ₄
Крюйс-стengt	36	7	10	35	0	7 ¹ / ₄
Крюйс-брам-стengt	18	3	6	22	0	4 ³ / ₈
Крюйс-бом-брам-стengt	0	0	0	17	6	3 ⁵ / ₈
						Блинд
Бушприт	48	9	23 ³ / ₈	46	0	9 ³ / ₄
						Бом. бли
Кливер-утлегарь	35	0	10 ¹ / ₄	28	6	5 ⁵ / ₈
Драйвер-гик	52	0	9 ³ / ₄	28	6	5 ⁵ / ₈
Беген-рей	0	0	0	46	0	9 ³ / ₄
						Блинд
Ундер-лисель-шпирт	40	0	8	23	0	4 ⁵ / ₈
Грот-марса -лисель-шпирт	36	0	7 ¹ / ₈	20	6	4
Грот-брам-лисель-шпирт	26	0	5 ¹ / ₄	15	0	3
Фор-марса-лисель-шпирт	31	1	6 ¹ / ₈	17	9	3 ¹ / ₂
Фор-брам-лисель-шпирт	23	0	4 ⁵ / ₈	13	3	2 ⁵ / ₈
Кормовой флагшток	30	0	5 ¹ / ₄	0	0	0
Гюйс-шток	14	0	3 ³ / ₈	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	26	6	8	0	0	0

32-пуш. 677 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	85	0	24 ³ / ₄	74	1	7 ¹ / ₈
Грот-стенга	51	0	15 ¹ / ₈	75	0	11 ³ / ₈
Грот-брам-стенга	25	6	8 ¹ / ₂	33	6	6 ⁵ / ₈
Грот бом-брам-стенга	0	0	0	25	0	5 ⁵ / ₈
Фок-мачта	75	0	22	65	0	15
Фор-стенга	45	0	15 ¹ / ₈	48	0	10
Фор-брам-стенга	22	6	7 ¹ / ₂	29	6	5 ⁷ / ₈
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	24	0	5
					Гафель	
Бизань-мачта	72	0	17	35	0	10
Крюйс-стенга	38	0	10 ⁵ / ₈	36	9	7
Крюйс-брам-стенга	19	0	6 ¹ / ₄	21	0	5
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	18	0	3 ¹ / ₂
					Блинд	
Бушприт	52	0	25	48	0	10
					Бом. бли	
Кливер-утлегарь	36	10	10 ³ / ₄	29	6	5 ⁷ / ₈
Драйвер-гик	55	0	10	29	6	5 ⁷ / ₈
Беген-рей	0	0	0	18	0	10
Ундер-лисель-шпирт	41	0	8 ³ / ₄	23	6	4 ³ / ₄
Грот-марса -лисель-шпирт	37	2	7 ¹ / ₂	21	3	4 ¹ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	27	6	5 ¹ / ₂	16	0	3 ¹ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	32	6	6 ¹ / ₂	18	6	3 ³ / ₄
Фор-брам-лисель-шпирт	24	0	4 ⁷ / ₈	14	0	2 ⁷ / ₈
Кормовой флагшток	34	0	5 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйсшток	15	0	3 ³ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	27	3	8 ³ / ₄	0	0	0

24-пуш. 500 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	75	0	22 ¹ / ₄	65	6	15
Грот-стенга	45	0	13 ¹ / ₄	47	0	9 ³ / ₄
Грот-брам-стенга	22	6	7 ¹ / ₂	29	6	6
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	23	6	4 ⁷ / ₈
Фок-мачта	66	6	19 ¹ / ₈	57	8	13 ¹ / ₄
Фор-стенга	40	0	13 ¹ / ₄	41	0	8 ³ / ₈
Фор-брам-стенга	20	0	6 ¹ / ₂	25	10	5 ⁵ / ₈
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	20	6	4 ³ / ₈
					Гафель	
Бизань-мачта	64	0	15	29	4	8 ⁵ / ₈
Крюйс-стенга	33	9	9 ¹ / ₄	31	5	6 ¹ / ₈
Крюйс-брам-стенга	16	10	5 ¹ / ₂	19	6	4
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	15	8	3 ¹ / ₄
Бушприт	45	0	22 ¹ / ₄	41	0	8 ⁵ / ₈
					Бом. бли	
Кливер-углегарь	32	6	9 ³ / ₈	25	10	5 ³ / ₈
Драйвер-гик	47	0	8 ⁵ / ₈	25	10	5 ³ / ₈
Беген-рей	0	0	0	41	0	8 5/8
Ундер-лисель-шпирт	36	9	7 ¹ / ₄	21	0	4 ¹ / ₄
Грот-марса-лисель-шпирт	33	0	6 ¹ / ₂	19	0	3 ⁷ / ₈
Грот-брам-лисель-шпирт	23	6	4 ³ / ₄	13	1/2	2 ³ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	28	10	5 ³ / ₄	16	6	3 ¹ / ₄
Фор-брам-лисель-шпирт	20	6	4 ¹ / ₈	11	9	2 ³ / ₈
Кормовой флагшток	28	0	5	0	0	0
Гюйсшток	13	0	3 ¹ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	14	0	7 ¹ / ₄	0	0	0

20-пуш. 429 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	72	0	21 ⁵ / ₈	63	0	14 ¹ / ₂
Грот-стеньга	43	2	12 ³ / ₄	45	6	9 ¹ / ₂
Грот-брам-стеньга	21	7	7 ¹ / ₄	28	4	5 ³ / ₄
Грот-бом-брам-стеньга	0	0	0	20	0	4 ³ / ₄
Фок-мачта	64	0	19	55	0	12 ⁵ / ₈
Фор-стеньга	38	4	12 ³ / ₄	40	0	8 ¹ / ₂
Фор-брам-стеньга	19	2	6 ³ / ₈	25	0	5
Фор-бом-брам-стеньга	0	0	0	18	0	4 ¹ / ₄
Бизань-мачта	61	0	14	26	6	8 ¹ / ₂
Крюйс-стеньга	32	5	9	31	0	6 ¹ / ₄
Крюйс-брам-стеньга	16	0	5 ¹ / ₄	19	6	4
Крюйс-бом-брам-стеньга	0	0	0	15	6	3 ¹ / ₈
					Блинда	
Бушприт	43	6	21 ⁵ / ₈	40	0	8 ¹ / ₂
					Бом. бли	
Кливер-углегарь	31	0	9	25	0	5
Драйвер-гик	45	6	8 ¹ / ₂	25	0	5
Беген-рей	0	0	0	40	0	8 ¹ / ₂
Ундер-лисель-шпирт	35	0	7	20	0	4
Грот-мар. -лисель-шпирт	32	0	6 ³ / ₈	18	6	3 ³ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	22	6	4 ¹ / ₂	13	0	2 ⁵ / ₈
Фор-марса-лисель-шпирт	27	6	5 ¹ / ₂	15	9	3 ¹ / ₈
Фор-брам-лисель-шпирт	20	0	4	11	6	2 ¹ / ₄
Кормовой флагшток	28	0	5	0	0	0
Гюйс-шток	13	0	3 ¹ / ₄	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	23	6	7	0	0	0

Шлюпы 300 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	63	0	18 ³ / ₈	55	0	12 ³ / ₄
Грот-стеньг	37	6	11 ¹ / ₄	39	6	8 ¹ / ₄
Грот-брам-стеньга	18	9	6 ¹ / ₄	25	0	5
Грот-бом-бр. -стеньга	0	0	0	17	0	4 ¹ / ₈
Фок-мачта	56	0	16 ³ / ₈	48	5	11 ¹ / ₄
Фор-стеньга	33	4	14 ¹ / ₄	35	0	7 ³ / ₈
Фор-брам-стеньг	16	8	5 ⁵ / ₈	22	0	4 ³ / ₈
Фор-бом-брам-стеньга	0	0	0	16	0	3 ³ / ₄
Бизань-мачта	48	0	12	24	9	7 ³ / ₈
Крюйс-стеньга	26	9	7 ³ / ₄	26	4	5 ¹ / ₂
Крюйс-брам-стеньга	13	0	4 ¹ / ₄	16	6	3 ¹ / ₄
Крюйс-бом-брам-стеньга	0	0	0	13	2	2 ³ / ₄
						Блинда
Бушприт	37	6	18 ³ / ₈	35	0	7 ³ / ₈
						Бом. бли
Кливер-углегарь	27	0	8	22	0	4 ³ / ₈
Драйвер-гик	39	6	7 ³ / ₈	22	0	4 ³ / ₈
Беген-рей	0	0	0	35	0	7 ³ / ₈
Ундер-лисель-шпирт	30	6	6	17	6	3 ¹ / ₂
Грот-мар. -лисель-шпирт	27	0	5 ³ / ₈	15	6	3 ¹ / ₈
Грот-брам-лисель-шпирт	19	9	4	11	6	2 ¹ / ₄
Фор-марса-лисель-шпирт	24	2	5	14	0	2 ⁷ / ₈
Фор-брам-лисель-шпирт	17	6	3 ¹ / ₂	10	0	2
Кормовой флагшток	24	0	4 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	12	0	3	0	0	0
Отпорный брандер-шпирт	20	6	6	0	0	0

Бриги 200 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	56	0	19	42	0	9 ³ / ₄
Грот-стенга	31	0	10	31	6	7
Грот-брам-стенга	23	6	6 ¹ / ₄	23	6	5
Грот-бом-бр.-стенга	0	0	0	15	9	3 ¹ / ₂
Фок-мачта	49	0	17	42	0	9 ³ / ₄
Фор-стенга	31	0	10	31	6	7
Фор-брам-стенга	23	6	6 ¹ / ₄	23	6	5
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	15	9	3 ¹ / ₂
Бушприт и блиндарей	34	0	17	31	6	7
Утлегарь и бом-блинд.	24	0	7	23	6	5
Гик и гафель	45	0	10 ¹ / ₂	28	0	7 ¹ / ₄
Ундер-лисель-шпир.	23	6	4 ³ / ₄	13	6	2 ³ / ₄
Грот-мар.-лисельшпир.	21	0	4 ¹ / ₈	12	0	2 ¹ / ₂
Грот-брам. лис. шпир.	17	9	3	8	9	2 ¹ / ₄
Фор-мар. лис. шпирт	21	0	4 ¹ / ₈	12	0	2 ¹ / ₂
Фор-брам-лис. шпирт	17	9	2 ¹ / ₄	8	9	2 ¹ / ₄
Кормовой флагшток	20	0	3 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйсшток	10	0	2 ¹ / ₂	0	0	0

Катера в 200 тонн

Одно дер. мач. и стен.	88	0	22	0	0	0
Бриф. или беген-рей	0	0	0	58	0	9 ¹ / ₂
Грот-стенга и рея	0	0	0	52	0	7 ¹ / ₂
Грот-брам. стен. и рея	44	0	9 ³ / ₄	26	0	6
тож коротк.	35	0	9 ¹ / ₂	13	0	3 ³ / ₄
Бушприт	64	0	20	0	0	0
Утлегарь	57	0	10	0	0	0
Грота-гики и ватер-зейль-рей	66	0	14 ³ / ₄	12	0	2 ¹ / ₂
Штор. гик и блин. рей	42	0	8	60	0	9 ¹ / ₂
Гафель и рингтель-зейль-рей	49	6	10 ³ / ₄	12	0	2 ¹ / ₂
Штормовой гафель	21	0	8 ³ / ₄	0	0	0

**РАЗМЕРЫ МАЧТ, СТЕНГ И РЕЕВ
НА КУПЕЧЕСКИХ СУДАХ**

1300 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина	диам.		длина	диам.	
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	96	0	31 ¹ / ₂	86	0	21
Грот-стенга	56	0	17 ¹ / ₂	58	0	14
Грот-брам-стенга	27	0	4	38	0	8 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	20	0	6 ¹ / ₂	24	0	5
Фок-мачта	90	0	30	82	0	20
Фор-стенга	56	0	17 ¹ / ₂	56	0	13 ¹ / ₂
Фор-брам-стенга	26	0	9	36	0	8
Фор-бом-брам-стенга	18	0	6	22	0	5
Бизан-мачта	78	0	21 ¹ / ₂	72	0	13
Крюйс-стенга	41	0	13	40	0	9 ¹ / ₂
Крюйс-брам-стенга	21	0	7	26	0	5 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брам-стенга	12	0	5	16	0	4 ¹ / ₂
Бушприт	60	0	31	56	0	11 ¹ / ₂
Утлегарь	44	0	12 ¹ / ₂	38	0	8
Драйвер-гик	62	0	12	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	56	0	11 ¹ / ₂
Ундер-лисель-шпирт	44	0	9	30	0	7 ¹ / ₄
Грот-марса-лисель-шпирт	43	0	8 ¹ / ₂	24	0	6
Грот-брам-лисель-шпирт	29	0	6	18	0	5
Фор-марса-лисель-шпирт	41	0	8 ¹ / ₂	24	0	6
Фор-брам-лисель-шпирт	27	0	6	17	0	5
Кормовой флагшток	40	0	7	0	0	0
Гюйс-шток	26	0	5 ¹ / ₂	0	0	0

1200 тонн

Имена мачт, стенок и реев	мачты и стенки			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	94	0	31	84	0	20 ¹ / ₂
Грот-стенга	56	0	17 ¹ / ₂	58	0	14
Грот-брам-стенга	27	0	9	37	0	8 ¹ / ₄
Грот-бом-брам-стенга	20	0	6 ¹ / ₂	24	0	5
Фок-мачта	88	0	30	80	0	19 ¹ / ₂
Фор-стенга	54	0	17 ¹ / ₂	54	0	13 ¹ / ₄
Фор-брам-стенга	26	0	9	36	0	8
Фор-бом-брам-стенга	18	0	6	22	0	5
Бизан-мачта	78	0	21 ¹ / ₂	70	0	13
Крюйс-стенга	40	0	12 ¹ / ₂	39	0	9 ¹ / ₄
Крюйс-брам-стенга	21	0	7	26	0	5 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брам-стенга	12	0	5	16	0	4 ¹ / ₂
Бушприт	59	0	30 ¹ / ₂	55	0	14 ¹ / ₄
Кливер-утлегарь	42	0	12 ¹ / ₄	38	0	8
Драйвер-гик	60	0	11 ¹ / ₂	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	55	0	11 ¹ / ₄
Ундер-лисель-шпирт	42	0	9	29	0	7
Грот-марса-лисель-шпирт	41	0	8 ¹ / ₂	23	0	6
Грот-брам-лисель-шпирт	28	0	6	17	0	5
Фор-марса-лисель-шпирт	39	0	8 ¹ / ₂	23	0	6
Фор-брам-лисель-шпирт	26	0	5 ³ / ₄	16	0	5
Кормовой флагшток	38	0	7	0	0	0
Гюйс-шток	24	0	5 ¹ / ₂	0	0	0

1100 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	90	0	30	80	0	20
Грот-стенга	56	0	17 ¹ / ₄	57	0	13 ¹ / ₂
Грот-брам-стенга	27	0	9	37	0	8
Грот-бом-брам-стенга	20	0	6 ¹ / ₂	23	0	5
Фок-мачта	84	0	29 ¹ / ₂	76	0	18 ¹ / ₂
Фор-стенга	52	0	17 ¹ / ₄	52	0	13
Фор-брам-стенга	26	0	9	36	0	7 ³ / ₄
Фор-бом-брам-стенга	18	0	6	21	0	5
Бизан-мачта	78	0	21	68	0	13
Крюйс-стенга	39	0	12	38	0	9
Крюйс-брам-стенга	20	0	6 ¹ / ₂	26	0	5
Крюйс-бом-брам-стенга	12	0	5	16	0	4 ¹ / ₂
Бушприт	58	0	30	54	0	11 ¹ / ₄
Кливер-утлегарь	40	0	12	38	0	8
Драйвер-гик	58	0	11	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	54	0	11 ¹ / ₄
Ундер-лисель-шпирт	41	0	9	28	0	7
Грот-марса-лисель-шпирт	40	0	8 ¹ / ₂	22	0	6
Грот-брам-лисель-шпирт	27	0	6	16	0	5
Фор-марса-лисель-шпирт	37	0	8 ¹ / ₂	22	0	6
Фор-брам-лисель-шпирт	26	0	5 ¹ / ₂	14	0	5
Кормовой флагшток	36	0	6 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	24	0	5	0	0	0

1000 тонн

Имена мачт, стенок и реев	мачты и стенки			Рей		
	длина		диам.	длина		диам.
	фуг	дм	дм	фуг	дм	дм
Грот-мачта	87	0	29	78	0	19
Грот-стенга	52	0	16 ¹ / ₂	54	0	13
Грот-брам-стенга	26	0	9	36	0	8
Грот-бом-брам-стенга	19	0	6 ¹ / ₂	22	0	5
Фок-мачта	81	0	29	72	0	18
Фор-стенга	50	0	16 ¹ / ₂	52	0	12 ¹ / ₂
Фор-брам-стенга	24	0	9	34	0	7 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	17	0	6	20	0	4 ¹ / ₂
Бизан-мачта	76	0	20	66	0	12 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	38	0	12	38	0	9
Крюйс-брам-стенга	19	0	6 ¹ / ₂	26	0	5 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брам-стенга	10	0	4 ¹ / ₂	14	0	4
Бушприт	54	0	29	54	0	11 ¹ / ₄
Кливер-утлегарь	40	0	12	36	0	8
Драйвер-гик	57	0	11	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	54	0	11 ¹ / ₄
Ундер-лисель-шпирт	40	0	8 ³ / ₄	28	0	7
Грот-марса-лисель-шпирт	39	0	8 ¹ / ₄	22	0	5 ³ / ₄
Грот-брам-лисель-шпирт	27	0	6	15	0	5
Фор-марса-лисель-шпирт	36	0	8 ¹ / ₂	22	0	5 ³ / ₄
Фор-брам-лисель-шпирт	26	0	5 ¹ / ₂	14	0	5
Кормовой флагшток	36	0	6 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	22	0	5	0	0	0

900 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	86	0	28	76	0	18 ¹ / ₂
Грот-стенга	50	0	16	52	0	12 ¹ / ₂
Грот-брам-стенга	26	0	9	34	0	8
Грот-бом-брам-стенга	19	0	5 ¹ / ₂	21	0	4 ¹ / ₂
Фок-мачта	79	0	28	70	17	77
Фор-стенга	48	0	16	50	0	12
Фор-брам-стенга	23	0	9	32	0	7 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	17	0	5 ¹ / ₂	19	0	4 ¹ / ₂
Бизан-мачта	76	0	20	64	0	12
Крюйс-стенга	37	0	12	35	0	8 ¹ / ₂
Крюйс-брам-стенга	19	0	6	23	0	5
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бушприт	54	0	28	50	0	10 ¹ / ₂
Утлегарь	40	0	12	36	0	8
Драйвер-гик	50	0	10 ¹ / ₂	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	52	0	10 ¹ / ₂
Ундер-лисель-шпирт	37	0	8 ¹ / ₂	25	0	6 ¹ / ₂
Грот-марса-лисель-шпирт	35	0	8	20	0	5 ¹ / ₂
Грот-брам-лисель-шпирт	25	0	6	14	0	5
Фор-марса-лисель-шпирт	34	0	8 ¹ / ₂	19	0	6
Фор-брам-лисель-шпирт	25	0	5 ¹ / ₂	14	0	5
Кормовой флагшток	34	0	6 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	22	0	4 ¹ / ₂	0	0	0

800 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фуг	дм	дм	фуг	дм	дм
Грот-мачта	84	0	27	74	0	18
Грот-стенга	49	0	16	50	0	12
Грот-брам-стенга	25	0	9	33	6	8
Грот-бом-брам-стенга	18	0	5	20	0	4 ¹ / ₂
Фок-мачта		0	27	68	0	16
Фор-стенга	47	0	16	48	0	12
Фор-брам-стенга	22	0	8 ¹ / ₂	30	0	7 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	16	0	4 ¹ / ₂	18	0	4 ¹ / ₂
Бизан-мачта	73	0	19	62	0	10 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	36	0	12	34	0	8 ¹ / ₂
Крюйс-брам-стенга	19	0	6	23	0	5
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бушприт	53	0	27	50	0	10 ¹ / ₂
Утлегарь	38	0	12	34	0	7 ¹ / ₂
Драйвер-гик	49	0	10 ¹ / ₂	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	50	0	10 ¹ / ₂
Ундер-лисель-шпирт	36	0	8	23	0	6
Грот-марса-лисель-шпирт	34	0	8	18	0	5 ¹ / ₂
Грот-брам-лисель-шпирт	15	0	5 ¹ / ₂	14	0	4 ¹ / ₂
Фор-марса-лисель-шпирт	33	0	8	17	0	5 ¹ / ₂
Фор-брам-лисель-шпирт	24	0	5 ¹ / ₂	14	0	4 ¹ / ₂
Кормовой флагшток	34	0	6	0	0	0
Гюйс-шток	22	0	4 ¹ / ₂	0	0	0

700 тонн

Имена мачт, стенок и реев	мачты и стенки			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	82	0	26	70	0	16 ¹ / ₂
Грот-стенга	48	0	15 ¹ / ₂	50	0	12
Грот-брам-стенга	24	0	8 ¹ / ₂	32	0	7 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Фок-мачта	75	0	26	64	0	15
Фор-стенга	46	0	15 ¹ / ₂	48	0	12
Фор-брам-стенга	22	0	8 ¹ / ₂	30	0	7 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бизан-мачта	70	0	18	62	0	10 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	34	0	11	34	0	8 ¹ / ₂
Крюйс-брам-стенга	18	0	5 ¹ / ₂	22	0	4 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бушприт	50	0	25	48	0	9 ¹ / ₂
Утлегарь	36	0	10 ¹ / ₂	32	0	7
Драйвер-гик	50	0	10 ¹ / ₂	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	49	0	10
Ундер-лисель-шпирт	35	0	8	22	0	5 ¹ / ₂
Грот-марса-лисель-шпирт	33	0	7 ¹ / ₂	17	0	5
Грот-брам-лисель-шпирт	24	0	5 ¹ / ₂	13	0	4
Фор-марса-лисель-шпирт	31	0	7 ¹ / ₂	16	0	5
Фор-брам-лисель-шпирт	23	0	5 ¹ / ₂	13	0	4
Кормовой флагшток	32	0	6 ¹ / ₈	0	0	0
Гюйс-шток	21	0	4 ¹ / ₂	0	0	0

600 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	78	0	24	52	0	15 ¹ / ₂
Грот-стенга	48	0	15	48	0	12
Грот-брам-стенга	23	0	8	32	0	7 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Фок-мачта	73	0	23 ¹ / ₂	58	0	14 ¹ / ₂
Фор-стенга	46	0	15	46	0	11 ¹ / ₂
Фор-брам-стенга	22	0	8	30	0	7 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бизан-мачта	68	0	16	60	0	10 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	30	0	10 ¹ / ₂	32	0	8
Крюйс-брам-стенга	18	0	5 ¹ / ₂	23	0	5
Крюйс-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бушприт	50	0	24 ¹ / ₂	48	0	9 ¹ / ₂
Утлегарь	36	0	10 ¹ / ₂	82	0	7
Драйвер-гик	50	0	10 ¹ / ₂	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	48	0	9 ¹ / ₂
Ундер-лисель-шпирт	34	0	8	20	0	
Грот-марса-лисель-шпирт	32	0	7 ¹ / ₂	16	0	5
Грот-брам-лисель-шпирт	4	0	5 ¹ / ₂	12	0	4
Фор-марса-лисель-шпирт	30	0	7 ¹ / ₂	15	0	5
Фор-брам-лисель-шпирт	22	0	5 ¹ / ₂	12	0	4 ¹ / ₂
Кормовой флагшток	30	0	6 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	21	0	4 ¹ / ₂	0	0	0

500 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	72	0	22	52	0	13
Грот-стеньга	43	0	14	41	0	10 1/2
Грот-брам-стеньга	23	0	8	31	0	7
Грот-бом-брам-стеньга	15	0	5	20	0	5
Фокт-мачта	67	0	22	52	0	12 1/2
Фор-стеньга	41	0	14	41	0	10 1/2
Фор-брам-стеньга	22	0	8	28	0	6 1/2
Фор-бом-брам-стеньга	14	0	5	19	0	5
					гаф.	
Бизань-мачта	63	0	15	32	0	8
Крюйс-стеньга	30	0	10	32	0	8
Крюйс-брам-стеньга	17	0	5 1/2	21	0	5
Бушприт	48	0	23	39	0	8 1/2
Кливер-утлегарь	35	0	10	0	0	0
Драйвер-гик	46	0	9	0	0	0
Беген-рей	0	0	0	44	0	9
Ундер-лисель-шпирт	30	0	7 1/2	19	0	5
Грот-марса-лисель-шпирт	28	0	7	15	0	4 1/2
Грот-брам-лисель-шпирт	22	0	5	12	0	4
Фор-марса-лисель-шпирт	28	0	7	15	0	4 1/2
Фор-брам-лисель-шпирт	20	0	5	12	0	4
Кормовой флагшток	30	0	6	0	0	0
Гюйс-шток	20	0	5	0	0	0

400 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина		диам.	длина		диам.
	фут	дм	дм	фут	дм	дм
Грот-мачта	70	0	21 ¹ / ₂		0	13
Грот-стенга	41	0	13	39	0	10
Грот-брам-стенга	23	0	7 ¹ / ₂	29	0	6 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	15	0	5	20	0	5
Фокт-мачта	65	0	21	49	0	12 ¹ / ₂
Фор-стенга	40	0	13	39	0	10
Фор-брам-стенга	21	0	7 ¹ / ₂	27	0	6
Фор-бом-брам-стенга	14	0	5	19	0	4 ³ / ₄
						гаф
Бизань-мачта	62	0	15	30	0	7 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	30	0	9 ¹ / ₂	30	0	7 ¹ / ₂
Крюйс-брам-стенга	15	0	5	20	0	5
Бушприт	47	0	21	36	0	7 ¹ / ₂
Кливер-утлегарь	34	0	10	0	0	0
Драйвер-гик	40	0	8 ¹ / ₂	16	0	5 ¹ / ₂
Беген-рей	0	0	0	39	0	8
Ундер-лисель-шпирт	28	0	7	18	0	5
Грот-марса-лисель-шпирт	26	0	6 ¹ / ₂	15	0	4 ¹ / ₂
Грот-брам-лисель-шпирт	20	0	5	12	0	4
Фор-марса-лисель-шпирт	25	0	6 ¹ / ₂	15	0	4 ¹ / ₂
Фор-брам-лисель-шпирт	19	0	5	12	0	4
Кормовой флагшток	28	0	6	0	0	0
Гюйс-шток	20	0	5	0	0	0

360 до 350 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	68	0	20 ¹ / ₂	48	0	19
Грот-стенга	39	0	12 ¹ / ₂	36	0	9
Грот-брам-стенга	20	0	7	28	0	6 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	14	0	5	18	0	5
Фок-мачта	63	0	20 ¹ / ₂	47	0	12
Фор-стенга	38	0	12 ¹ / ₂	35	0	9
Фор-брам-стенга	19	0	7	27	0	6 ¹ / ₄
Фор-бом-брам-стенга	13	0	5	17	0	4 ¹ / ₂
					гаф.	
Бизань-мачта	60	0	14	28	0	7
Крюйс-стенга	30	0	9 ¹ / ₂	30	0	7 ¹ / ₂
Крюйс-брам-стенга	16	0	5	18	0	5
Бушприт	44	0	20 ¹ / ₂	34	0	7 ¹ / ₂
Утлегарь	34	0	9 ¹ / ₂	0	0	0
Драйвер-гик	38	0	8	22	0	5 ¹ / ₂
Беген-рей	0	0	0	36	0	7 ¹ / ₂
Ундер-лисель-шпирт	26	0	6 ¹ / ₂	16	0	4 ¹ / ₂
Грот-марса-лисель-шпирт	25	0	6	14	0	4
Грот-брам-лисель-шпирт	19	0	4 ¹ / ₂	10	0	3 ¹ / ₂
Фор-марса-лисель-шпирт	24	0	6	14	0	4
Фор-брам-лисель-шпирт	18	0	4 ¹ / ₂	10	0	3 ¹ / ₂
Кормовой флагшток	28	0	6	0	0	0
Гюйс-шток	14	0	4	0	0	0

330 до 300 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	66	0	19	47	0	12
Грот-стенга	38	0	12	35	0	9
Грот-брам-стенга	19	0	6 ¹ / ₂	26	0	6
Грот-бом-брам-стенга	13	0	4 ¹ / ₂	16	0	4
Фок-мачта	61	0	19	45	0	11 ¹ / ₂
Фор-стенга	37	0	12	32	0	8 ¹ / ₂
Фор-брам-стенга	18	0	6 ¹ / ₂	25	0	5 ³ / ₄
Фор-бом-брам-стенга	12	0	4 ¹ / ₂	15	0	4
					гаф.	
Бизань-мачта	58	0	13	26	0	6 ¹ / ₂
Крюйс-стенга	28	0	9	28	0	7
Крюйс-брам-стенга	15	0	4 ¹ / ₂	16	0	4
Бушприт	42	0	9	30	0	7
Утлегер	33	0	9	0	0	0
Драйвер-гик	38	0	7 ¹ / ₂	20	0	5
Беген-рей	0	0	0	35	0	7
Ундер-лисель-шпирт	25	0	6	15	0	4 ¹ / ₂
Грот-марса-лисель-шпирт	24	0	5 ³ / ₄	12	0	4
Грот-брам-лисель-шпирт	18	0	4 ¹ / ₂	10	0	3 ¹ / ₂
Фор-марса-лисель-шпирт	23	0	5 ³ / ₄	12	0	4
Фор-брам-лисель-шпирт	19	0	4 ¹ / ₂	10	0	3 ¹ / ₂
Кормовой флагшток	26	0	5 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	13	0	4	0	0	0

280 до 250 тонн

Имена мачт, стеньг и реев	мачты и стеньги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	61	0	18	44	0	11
Грот-стенга	36	0	11	32	0	8
Грот-брам-стенга	18	0	6	23	0	5 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	12	0	4 ¹ / ₂	15	0	4
Фок-мачта	58	0	18	42	0	10 ¹ / ₂
Фор-стенга	35	0	11	32	0	8
Фор-брам-стенга	17	0	6	23	0	5 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	11	0	4 ¹ / ₂	15	0	4
					гаф.	
Бизань-мачта	54	0	12	25	0	6
Крюйс-стенга	26	0	8	27	0	6
Крюйс-брам-стенга	14	0	5	0	0	0
Бушприт	38	0	18	32	0	7
Кливер-утлегер	32	0	8	0	0	0
Драйвер-гик	36	0	7 ¹ / ₂	18	0	5
Беген-рей	0	0	0	32	0	7
Ундер-лисель-шпирт	0	0	0	0	0	0
Грот-марса-лисель-шпирт	23	0	5	12	0	4
Грот-брам-лисель-шпирт	0	0	0	0	0	0
Фор-марса-лисель-шпирт	22	0	5	12	0	4
Фор-брам-лисель-шпирт	0	0	0	0	0	0
Кормовой флагшток	25	0	5 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	10	0	3	0	0	0

Бриги 150 тонн

Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	60	0	16 ¹ / ₂	38	0	9 ¹ / ₂
Грот-стенга	30	0	10	30	0	7 ¹ / ₂
Грот-брам-стенга	16	6	5 ¹ / ₂	21	0	4 ¹ / ₂
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Фок-мачта	54	0	16 ¹ / ₂	36	0	9
Фор-стенга	32	0	10	30	0	7 ¹ / ₂
Фор-брам-стенга	16	0	5 ¹ / ₂	21	0	4 ¹ / ₂
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
					гаф.	
Бизань-мачта	0	0	0	0	0	0
Крюйс-стенга	0	0	0	0	0	0
Крюйс-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бушприт	32	0	16	30	6	6
Кливер-утлегер	26	7	7	0	0	0
Драйвер-гик	34	0	8 ¹ / ₂	гротаги		
Беген-рей	18	6	6	гафель		
Ундер-лисель-шпирт	0	0	0	0	0	0
Грот-марса -лисель-шпирт	20	0	4 ¹ / ₂	10	0	3 ¹ / ₂
Грот-брам-лисель- шпирт	0	0	0	0	0	0
Фор-марса-лисель-шпирт	19	0	4 ¹ / ₂	10	0	3 ¹ / ₂
Фор-брам-лисель-шпирт	0	0	0	0	0	0
Кормовой флагшток	23	0	4 ¹ / ₂	0	0	0
Гюйс-шток	9	0	3	0	0	0

Кечь 170 тонн

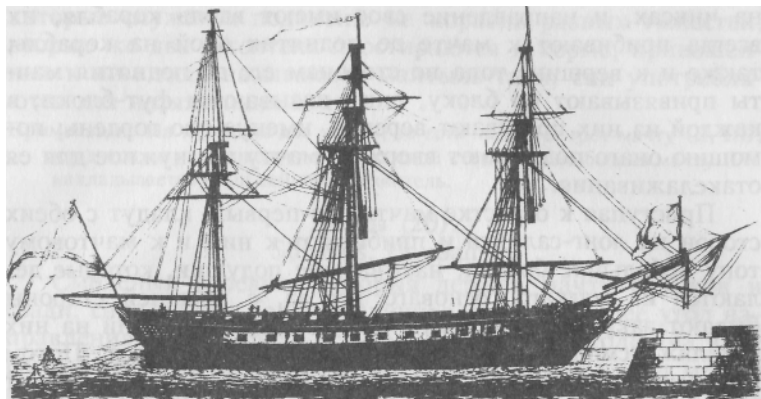
Имена мачт, стенг и реев	мачты и стенги			реи		
	длина фут	дм	диам. дм	длина Фут	дм	диам. дм
Грот-мачта	72	0	19	51	0	12
Грот-стенга	36	0	10 1/2	36	0	7 1/2
Грот-брам-стенга	20	0	4 1/2	24	0	4
Грот-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Фок-мачта	0	0	0	0	0	0
Фор-стенга	0	0	0	0	0	0
Фор-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Фор-бом-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
					гаф.	
Бизань-мачта	49	0	10	18	0	5 1/2
Крюйс-стенга	30	0	5 1/2	21	0	4
Крюйс-брам-стенга	0	0	0	0	0	0
Бушприт	44	0	14 1/2	31	0	6
Кливер-утлегер	28	0	7 3/4	0	0	0
Драйвер-гик	0	0	0	0	0	0
Беген-рей	бег. рей			29	0	5 1/2
Ундер-лисель-шпирттрайсель			16	0	5	
Грот-марса -лисель-шпирт	гаф. или		вин. зе ил.			
Грот-брам-лисель-шпирт	шпринт			16	0	5
Фор-марса-лисель-шпирт	0	0	0	0	0	0
Фор-брам-лисель-шпирт	0	0	0	0	0	0
Кормовой флагшток	22	0	4	0	0	0
Гюйс-шток	8	0	3	0	0	0

Шхуны 140 тонн

Мачты, стенги и рей	дл. фут	диам. дм
Грот-мачта	75	15
Брам-стенга	32	7 ¹ / ₂
Топсель-рей	38	6
Блинда-рей	47	7
Брам-рей	27	5 ¹ / ₂
Брифок-рей	38	7 ¹ / ₂
Фок-мачта	66	15
Брам-стенга	26	6 ¹ / ₂
Топсель-рей	30	6 ¹ / ₂
Брам-рей	25	5
Брифок-рей	40	7
Гафель	22	6 ¹ / ₂

Шлюпы 70 тонн

Мачты, стенги и рей	дл. фут	диам. дм
Грот-мачта	64	16
Брам-стенга	30	6 ¹ / ₂
Брифон или Беген-рей	40	8
Топсель-рей	24	6
Бушприт	40	14
Кливер утлегаря	32	6 ¹ / ₂
Грота-гик	48	10
Гафель	28	7



ОБ ОСНАСТКЕ КОРАБЛЯ

Оснастка корабля

Riging of a ship

Greement d'un Vaisseau

Все мачты и продолжающияся от них вверх деревья, также и реи, имеют свою оснастку, у

мачт и продолжения их она состоит в том, чтобы со всех сторон укрепить она, а у реев, чтобы расположить различного рода вещи, для действия ими и парусами к ним присоединенными.

Примечание. Оснасткой корабля называется установление всех деревьев, продолжающихся от каждой мачты вверх, наложение на них и укрепление такелажа (смоленых веревок), также отакелаживание всех реев, присоединение их к мачтам, основание всех бегучих снастей (веревок, которая в блоки или шкивы проходят), и вообще основание всех снастей для действия каждой вещи по сделанному на то правилу. Тот корабль, у которого все части приведены в таковое устроенное положение, то есть: мачты поставлены, стеньги и брам-стенга выстрелены, реи подняты, и все снасти на них наложены, а иныя проведены и расположены для действия ими в своих местах—называется оснащенный. Тот же, напротив, у которого все деревья спущены, (оставя одне мачты на своих местах) снасти выдернуты и с мест своих сняты и убраны, именуется расснащенный.

Вооружение или оснащение как одной, так и другой мачты есть почти одинаковое; но только вещи имеют свое название с приложением имени мачты, у которой она находится, например: грот-марс (VII), крюс-стенга (XVI) и проч., как выше сего было показано.

Когда мачты поставятся на корабль, то они ничего на себе не имеют, кроме прибитых двух брусков в означенном

для них месте по ту и другую сторону у топа мачты; бруски сии называются лонг-салинги, которые удерживаются на чиксах, и направление свое имеют вдоль корабля, их всегда прибивают к мачте до поднятия оной на корабль; также и к вершине топа по сторонам его до поднятия мачты привязывают по блоку, оные называются фут-блоки; в каждой из них продевают веревку, именуемую гордень; с по-мощию онаго поднимают вверх на мачту все нужное для ея отакелаживания.

Приступая к оснастке мачты, во-первых, кладут с обеих сторон на лонг-салинги и прибивают к ним и к мачтовому топу небольшие бруски, называемые подушки, которые делаются из мягкаго сосноваго дерева, с внешней стороны бывают закруглены и обиты кожею, дабы лежащий на них такелаж (смоленяя веревки) не мог перетираться. Потом поднимают на мачту заднюю краспицу* и прикрепляют оную сзади мачты к лонг-салингам (V) в определенном месте**.

По сделании всего выше сказаннаго, руководствуясь порядком, начинают на мачту накладывать такелаж***; первые накладываются шкенкели****, именно (см. чертеж III, план B):

Сей-тали шкентель (18).

Main Tackl-pendent. Penders des grands palans.

Мантыль-тали шкентель (19).

Tackle with a'tyependent. Penders pour Palan a'itague.

Смоленяя короткия веревки, наложенныя на топ мачты огоном (петлею) с обеих ея сторон; оне в концах своих имеют вплесненные железные коуши, служщие для приве-

* Краспиц-салинги (VI) называются сокращенно краспицы

** На лонг-салинги (X) кладутся и прикрепляются два краспиц-салинга (VI), которые направление свое имеют поперек корабля; один из них прибивается впереди мачты, отступя от оной на такое расстояние, чтобы шпор-стенги свободно мог проходить; ибо должно заметить, что стенга (XIV) вложенным в нее шлагтовым стоит на лонга-салингах и оным краспицем удерживает некоторым образом удаление стенги назад и способствует эзельгофту (X), сквозь которой стенга проходит, удерживать ее в одинаковом положении. Другой же краспиц-салинг прибивается сзади мачты гораздо ближе к топу оной, чем первый; его прикрепляют тотчас по постановлении мачты в корабль, передний же прикрепляется по наложении всего на мачту такелажа. Впрочем, можно и оба краспица-салинга прибивать в одно время; ибо случается, когда корабль переменяет ванты и штаги, то обе краспицы, будучи присоединенными к лонг-салингам, нисколько не препятствуют в снятии старых и наложении новых вант и штагов.

*** Такелажем называется каждая смоленяя веревка, употребляемая для стоячаго вооружения, и вообще называется оное такелаж; прочия же веревки называются по морскому "снасть".

**** Шкенкели вошло в обыкновение назвать для ясности шкентели.

шивания талей таким образом, что к первым двум, идущим к носу шкентелям, привешенные тали называются сей-тали, которые служат к поднятию на корабль разных тяжестей; вторые же два шкентеля простираются к корме, привешенные к ним тали называются мантиль-тали, сии употребляются для натягивания вант.

Примечание. На передняя две мачты, то есть на фок и грот мачту (II, III), кладутся по паре шкентелей на каждой стороне, а на бизань мачту (IV) накладываются один сей-тали шкентель.

Ванты (20). Shrouds. Haubans.

Смоленая веревка, которая держат мачту с боков и сзади, сила их тем более увеличивается, чем более угол направления делают оне с осью мачты, число и толщина вант размеряются по величине судна и мачт; промежутки между вантами распределяются почти в равных между собою расстояниях, буде пушечные порты тому не воспрепятствуют. Ванты накладываются на топ каждой мачты на шкентели (18, 19) попарно таким образом: одна веревка сгибается вдвое и у сгиба связывается крепко бензелем, оставляя ожерелье (или петлю), называемое огон (Eye. Oeillet), которым на топ надевается. Сначала кладется пара передних вант с правой стороны, потом пара передних же с левой стороны и так попеременно до самых задних вант, которые делаются разбивные, т.е. задняя пара вант у огона перевязывается узлом, и одна половина оной идет на правую, а другая на левую сторону мачты*.

Ванты накладываются на топы мачт, стенг, брам-стенг и бом-брам-стенг; название свое имеют с прибавлением имени той мачты, стенги и проч., при которых оне находятся, как например: Грот-ванты. Main Shrouds. Haubans du grand mat и проч.

Примечание. Передняя ванты для того кладутся прежде задних, чтоб нижние рей больше могли брасопиться (поворачиваться); для сей же причины самая передняя ванта (именуемая гоф-тоу), помещается в вертикальной плоскости, проходящей чрез ось мачты, перпендикулярной к килю. Самая задняя ванта должна быть удалена от передней на расстояние равное $\frac{5}{9}$ или по крайней мере не менее $\frac{1}{2}$ ширины корабля против мачты. На 74-пушечном корабле грот-мачта имеет—9, фок-мачта—8, а бизань-мачта—6 вант на каждой стороне. Толщина вант измеряется в окружности их и есть немного меньше $\frac{1}{3}$ диаметра своей мачты. Шкентели сей и мантиль-талей (18 и 19) имеют одинаковую

* В Английском флоте употребляют вообще наложение всех разбивных веревок, как-то: вант, фордунов, бакштагов и проч.—таким образом, что разрубают оныя пополам и, сделав сплесненный на конце огон, накладывают на топ, соблюдая способность и направление веревки; чрез оное полагают, что наложенный такелаж лежит чище на топе.

толщину с вантами, а лопаря их (основанные чрез блоки веревки) вполонину тоньше своих шкентелей.

Заметить должно, что веревки, приготавливаемые для вант, делаются особенным образом и называются вант-тросовой работы; их спускают в четыре стренды* и по сделании густо высмаливают смолою.

Прочия же веревки, как-то: кабельтовы и перлины—называются кабельной работы; оне спускаются из трех одинаких стренд; первыя бывают толщиною от 12 до 6 дюймов, а последния от $5\frac{1}{2}$ дюйм и ниже. Которыя же сделаны в четыре стренды, то называются сокращенно тросы, толщина их бывает от $12\frac{1}{2}$ и до $3\frac{3}{4}$ дюйма, тонее сего веревки называются лини, стеклины, марлени, лордени и юзени**. Для отличия веревок, сделанных на вольных заводах, в казенные всегда впускается в одну из их стренд Голландская нитка, которая бывает ясно видна и показывает свое значение.

Руслени (21).

Chain-wales. Porte-haubans.

Закраины, или внешния площадки из широких досок, сделанныя у корабельнаго борта напротив и позади мачт, служащая для отдаления вант (20) от борта, дабы придать чрез то больше силы вантам и поддерживать мачты с их сторон. Полагают, что при излишней ширине русленей нельзя их довольно твердо укрепить и во время пальбы пламенем, выходящим из пушечных дулов, можно зажечь или перебить талрепы. Опыт доказал, что ширина их должна быть равна уклону топтимберсов, взяв фута 3 выше оных в соответственных им точках.

Юферс (22).

Dead eyes. Cap-de-mouton.

Круглообразное, несколько сжатое с обеих сторон дерево, имеющее три дыры в виде треугольника, между собою расположенныя, в которое проходит веревка, именуемая талреп. Один из таковых юферов вяжется в ванту (20), а другой, железом окованный, в руслини (21) вделывается и чрез оную крепляется. Юфера служат для натягивания вант и проч.

Примечание. Юфера вант, фордунов, также и блоки бакштагов должны быть равно вязаны и параллельны судну, в оном заключается морское щегольство и чистота вооружения.

* Стренда есть целая прядь, составленная из нескольких каболок. Четыре стренды—значит четыре ровныя пряди, вместе спущенныя и проч., каждая же таковая прядь толстотою своею образуется сообразно всей толстоты веревки.

** Все сии последния купаются в смоле и в вооружении корабля употребляются на бензели, найтовы, тресинги и клетинги; но клетинг кладется иногда из шкимушки или шкимушгара, которой свивается из 2, 3 и 4 каболок старого распущеннаго тачелажа.

Вант-путины (23), или путинсы.
Chains Plates. Chaines de haubans.

Железные цепи, внизу под руслениями идущия от юферсов, окованных железом, укрепляют оныя к руслениям и нижними концами своими прибиваются болтами к стене корабля.

Талреп (24). Laniards. Rides.

Веревка, которая стягивает один юферс с другим и тем натягивает ванту и проч., толщина талрепов есть $\frac{1}{2}$ толщины вант и проч.

Примечание. Талрепы как на вантах, так и на стенг-вантах для сохранения их от трения, равно и для чистоты в осястке всегда покрываются плетенками или небольшими матами.

Выблилки (25). Ratlings. Enslechures.

Тонкия смоленья веревки, привязанныя особенным узлом (называемым выблиночный узел) к каждой ванте (20). Выблилки начинаются от самага низу по всем вантам* до верху, одна с другой параллельно, и служат ступенями, или лестницей, для всходу на марс, на салинг, на брам-салинг и от оных на реи.

Штаг (26). Stay. Etai.

Смоленая толстая веревка, которая держит мачту спере-ди, накладывается на топ ея одним своим концом—петлею, называемую огон (Eye. Oeillet), при оконечности коего делается большой узел (или продолговатая шишка), называемый мусинг, который не допускает сделанной на конце огона петле сдвинуться и тем удерживает его в настоящем положении; в другом же конце его ввязывается особеннаго роду юферс, служащий для натягивания штага в определенном месте. Толщина грота-штага (26) и фока-штага (27) есть $\frac{1}{2}$, а толщина бизань-штага (21) $\frac{2}{5}$ толщины своей мачты**.

Лось-штаг (27).

Preventer stay. Faut-etai.

Смоленая веревка, наложенная огонем на топ-мачты, служит в помощь к штагу и во всем ему подобна, но $\frac{1}{3}$ тонее его.

Примечание. Штаги держат мачту спереди, и как числом их менее, нежели вант, то в замену сего они делаются толще и составляют больший угол с мачтою. По наложении на топ-мачты вант накладывают штаг,

* На переднюю и задняя две ванты выблилки не кладутся.

** Как уже было сказано, что толщина мачт и прочих деревьев меряется по их диаметру, а толщина веревок по окружности, то и должно разуметь, что грота-штаг в окружности своей имеет $\frac{1}{2}$ диаметра грот-мачты.

потом лось-штаг, которые ныне разносят между собою (то есть отделяют) следующим образом: лось-штаг поднимают на топ-мачты столько, чтоб огонь его мог пройти сверх передней краспицы, объемля собою оконечности лонг-салингов (V); и чтобы он не содвигался, то сзади топа прибиваются планки, спереди же нарочно прорубается на марс дира, и к краспице прибивается небольшая подушка, обитая кожей; она служит для сохранения от трения об краспицу пропущенного сквозь диру в марсе лось-штага, которой обеими сторонами огона касается оной*. Таким образом разносят штаги вверх, т.е. у топов мачт, и соразмерно оному разделяют их внизу у крагов, где и будет о том показано.

На многих Английских кораблях делают у штагов огонь без мусингов, а просто короткой конец вплеснивается в длинный, отчего составляется вверху два короткие хвоста и равные надлежащей длине огона; в концах сих хвостов делаются очки (небольшая петля); чрез оные толстым бензелем стягивается огонь штага сзади топа мачты. Способ сей чрезвычайно облегчает работу при перемене штага; ибо не вывязывая юферс (в нижнем конце штага для натягивания его вязанного,) и не передвигая весь штаг в огонь, следует только отдать задний бензель, которым стянут огонь, и снимать штаг без всякаго затруднения. При всем том огоны, сделанные таким образом, на вид будут казаться гораздо чище.

Юферс для штагов (28).

Heartts. Moque, du grand etai.

Особенного рода продолговатые юферсы, которые вывязываются в нижний конец штага и лось-штага, они служат для натягивания штагов таким же образом, как выше показанные юферсы (22) для натягивания вант.

Краг-штаги (29).

The collars of a stay. Colliers d'etai.

Смоленые веревки, к которых вывязываются особаго рода юферсы, овальную фигуру имеющие, подобные юферсам в концах штагов вязанным; чрез оныя производится натягивание талрепами (24) штагов (26) и лось-штагов (27).

Примечание. Краг грта-штага (29) есть смоленая веревка, которая обносится два раза за княвдегет, объемля оный, имеет в внешнем конце или петле вязанный юферс, который с юферсом, вязанным в конце штага, стягивается толрепом и чрез то производят натягивание штага. Краг фока-штага (29') объемлет бушприт (I), кладется на $\frac{2}{3}$ целой его длины, имеет, подобно первому, вязанный в себе юферс, который делается особенным образом противу прочих; ибо сквозь оный выстреливается (выдвигается) утлегар (XVII), то и соблюдают, чтоб оный проходил свободно. Сей краг служит для натягивания фока-штага (26')

* Способ сей на многих кораблях вводят в употребление, так как оный служит удобством разделить силу штагов на двух точках топа; притом располагают, что во время сражения одним ядром или книплем не может перебить вдруг как настоящего штага, так и его лось-штага. Обыкновенно же по наложении вант на топ мачты накладывается штаг и лось-штаг, которые внутри огона своего содержат лонг-салинги и идут нижними концами в определенное для их место.

подобным образом, как и грота-штаг (26) натягивается. У обеих сих штагов лось-штаги (27, 27') такие же имеют краги, основанные подле самых крагов своих штагов, и тянутся талрепами согласно своим штагам. Как уже было показано, каким образом разнесены штаги на топах-мачт, то должно соразмерно тому разнести оные и у крагов. Для сего на Английских кораблях краг грота-штага идет точно так, как выше показано; а краг грот-лось-штага, будучи взят в диру нарочно, в водорезе сделанную, и, возвышаясь потом вертикально, обнимает бушприт (I), удерживается на нем затынутым бензелем и прибитыми деревянными планками. Иные утверждают краг сей в том же месте прямо на одном бушприте. Впрочем, можно краги грота и лось-штагов разносить посредством деревянной подушки (толщиною около фута), вставленной между недгедцами, и дабы она была сколько можно тверже, то запускают ее с вольной стороны корабля клином, то есть у той части, которая обращена к корме, края сняты и сторона ее делана уже стороны, обращенной к носу; при сем способе краг настоящего штага берется ниже подушки, опускаясь почти на самую палубу, а краг лось-штага выше оной, чрез что и соделывается между ими надлежащее расстояние. Притом располагают, дабы не обременять фок-мачту (II) грота и лось-штагами, будучи по одну ее сторону взятыми, ибо при килевой качке, идучи в бейдевинд или в галфинд, оба сии штага лежат на надветренной ее стороне и собою обременяют ее, то для сей причины берут сии штаги по разным сторонам фок-мачты. Относительно же фока и лось-штагов, дабы нижнюю их часть разнести соразмерно наложению вверху на топ мачты, то следует только раздвинуть краги сих штагов, наложенные на бушприте, на надлежащее расстояние. Бизань мачта (IV) имеет один штаг (21'), которой проходит в коуш, вязанный в строп и прикрепленный к грот-мачте (III) немного выше шканец * чертеж III, фиг. к, откуда опускается на палубу, где тянется и крепится .

Ныне вводят в употребление и находят полезным основывать бизань-штаг следующим образом: в нижний конец сего штага выше сечения его с грот-мачтою вплеснивают конец (от штага же отрубленный), отчего и составляются два хвоста, идущие от штага, которые проходят по ту и по другую сторону грот-мачты, имеют вязанные в концах своих коуши; тянутся и крепятся за обухи нарочно для того впереди грот-мачты, на шканцах вбитые (см. чертеж X, фиг. 6).

Бушприт. Bow-sprit.

Beaupre, ou mat de beaupre.

Показан выше сего в названии дерев под знаком (I), талкелаж к нему принадлежащий есть следующей.

Ватер-вулинги (30).

Gammoning. Roustures d'eau.

Смоленыя толстыя веревки, прикрепляющия бушприт к водорезу, оне кладутся таким образом: веревка несколькими шлагами (оборотами) кругом бушприта и в сделанную диру на княвдегете взятая (т.е. продетая), чрез что, обвертывая

* На некоторых кораблях и при бизань штаге (21') имеют лось-штаг, которой основывается и тянется подобно своему штагу.

тывая или уматывая собою бушприт, туго вытягивается и внизу онаго крыжуется (т.е. берется поперек своих оборотов и завязывается накрест). Ватер-вулинги служат единственным укреплением бушприта, кладутся на оном в двух местах, одно выше другого расположенных, в каждом месте делают десять и более оборотов сверху бушприта и в диру кругом взятых; а дабы оные по бушприту не скользили и были в направлении своем перпендикулярны к сделанной на княвдегете дире, то удерживают их в настоящем положении нарочно прибитыми вокруг бушприта планками. Впрочем, должно заметить, что утверждение бушприта непосредственно способствует к укреплению фок-мачты (II).

Юфера для ватер-штагов (31).

Dead eyes for the Bob-stay.

Cap-de-mouton pour des sousbarbe de beaupre.

Так называются юфера, прикрепленные к бушприту с нижней стороны его выше крагов фока-штага, они во всем подобны юферсам, в ванты вяжутся ^{*}, но размерением немного менее оных.

Ватер-штаги (32).

Bob-stays.

Sous-barbe de beaupre.

Смоленая веревка, которая утверждает бушприт снизу; оне основываются таким образом: вдевают веревку довольно длинную в диру, нарочно для сего просверленную в переднем краю водореза. Оба конца сей веревки сплесниваются вместе и в них вяжется юферс, которой стягивается талрепами с юферсом (31) к бушприту, снизу его прикрепленным, и чрез то производят натягивание ватер-штагов.

Примечание. При вяжении юферсов в ватер-штаги соблюдают, чтобы оные при натягивании не сошлись с юферсами, на бушприте прикрепленными. Ватер-штаги обыкновенно во всю свою длину тренцуются и клетняются, (обвиваются тоненькой смоленой веревочкой), а нижняя часть его обшивается кожей; они натягиваются весьма туго, дабы тверже держать бушприт снизу, противу действуя сил фока-штагов и фор-стенги-штагов, которые тянут его вверх. Ватер-штагов обыкновенно бывает три; ныне вошло а употребление два ватер-штага основывать выше показанным образом, а третий (самый нижний) имеет в конце своем вместо юферса вязанный фут-блок, идет от водореза почти к самому эзельгофту бушприта (XIII), где также прикрепляется блок, которой гинцем стягивается с блоком, в ватер-штаге вязанным; сим способом полагают гораздо удобнее натягивать сей штаг.

* Юфера в ватер-штаги и ватер-бакштаги вяжутся не так, как в ванты (см. чертеж III, фиг. В), то есть не в перелом, а так, как фигура F (вязанного коуша) показывает на чертеже III.

Ватер-бакштаг (33).

Water back-stays. Galhaubans de beaupre.

Смоленая веревка, идущая от бушприта с каждой его стороны, и тем удерживет его с боков; в нижний конец сих бакштагов вяжется с коушем гак (железный крюк), который закладывается за обух, вколоченный с каждой стороны корабля подле бархоута почти под самым кранбалом; в другой же конец Каждого ватер-бакштоага вяжется юферс, который с юферсами, прикрепленными подле крагов фока-штага на каждой стороне бушприта, стягивается талрепами и тем производят натягивание ватер-бакштагов; на многих кораблях оные делаются двойные, так как и ватер-штаги (32), т.е. идут вверх не одним, а обоими своими концами и подобно тем тренцуются и концы имеют оклетне-ванные.

Бакштаги от боканцев (33').

Bumkin back-stays. Galhauban de minois.

Веревки, идущия вниз от боканца (см. чертеж III, фиг. H), оне вытягиваются и крепятся за обухи, вбитые на водорезе; служат в помощь боканцу*, утверждая собою его снизу.

Лопштаги (34). The man ropes of the bowsprit.

Gardescops ausouve garde du beaupre.

Веревки, идущия параллельно бушприту (I) от его эзельгофта (XIII) на бак, составляют род поручней, дабы можно было, восходя на бушприт, держаться за них руками. Каждая из сих веревок одним своим концем привязывается к обуху с коушем на каждой стороне, вбитому в верхней части эзельгофта, а другим концом чрез связанные коуши натягивается бензелем к недгедцам, где и крепится.

Швиц-сарвень (35). Catharpings. Trelingage.

Перелом вант, искошение оных от косвеннаго их направления чрез стягивание одной стороны вант у сего перелома с другою помощью стропов, называемых сарвень-стропы (см. чертеж III, фиг. 1); сие производится в том месте, где начинаются косья, или путинс-ванты, от сего слома вант соблюдается двойная польза: во-первых, увеличивается тугость вант, а во-вторых, чрез сближение оных между собою способствуют нижнему рею более брасопиться, или приходить в косвеннейшее с килем положение.

* Боканцы, короткие деревянные бруски, выдавшиеся вперед с носу корабля, утверждаются на гальюне; они служат единственно для фока-галса, так называемой веревки, идущей от угла паруса, именуемого фок, проходят в блок, на конце боканца привязанный, (см. чертеж III, фиг. H), чрез который оный галс натягивается и крепится под баком.

Примечание. Швиц-сарвени делаются следующим образом: для основания швиц-сарвеня, во-первых, сламывают ванты, (т.е. дают оным другое от косвенного их направление); для сего на каждой стороне поперек вантов (выключая передний и двух задних, кои не сламываются), кладут горизонтально вымбовки (рычаги), прихватывая их к вантам ниже того места фута на 4 или 5, где должен быть основан швиц-сарвень; потом к концам каждой вымбовки прикрепляют тали на крест, коих лопаря проходят в канифас-блоки, прикрепленные на середине сих же вымбовок; посредством сей основы сламываются ванты дотоле, пока примут надлежащее положение перелома; они не должны много сламываться для облегчения мачты, но сообразно достаточному положению силы для утверждения ^{*}стенг-вант. По сломиении вантов в определенном месте кладется горизонтально поперек оных короткой обрубок веревки толщиною противу вант, именуемый воршт или ворса, котораго задний конец, что к корме, немного уклоняют вниз для лучшего положения задней путинс-ванты. Сей воршт привязывается бензелями к каждой сложенной ванте. До сего времени производилось оное различными способами и чрез опыты доведено до лучшего совершенства; равно и основа сарвеня делалась различно; но ныне нашли удобством употреблять несколько коротких стропов с ^{**}вязанными в концы их коушами, которые именуются сарвень-стропы . Между каждыми двумя противными вантами привязывают таковой строп, которой с обеих сторон с вантами стягивается, будучи взят бензелем за ворсу и за ванту с каждой стороны, и таким образом со всеми вантами швиц-сарвень основывается. Между прочим, иные соблюдают, чтоб передняя ванты были более, а задняя одна одной менее сломены, то для сего и сарвень-стропы делают один другога короче, сие служит удобством для обрасопки нижняго рея, равно и для того, чтоб задняя ванты были менее сломены и имели бы более силы держать мачту за топ; притом передняя у них ванта и одна или две задняя вовсе не сламываются и путинс-вант у них не бывает; сии несломанные ванты тверже держат вершину мачты. Наконец, передняя ванты клетнюются, то есть обвиваются тонкою веревочкою, дабы предохранить их от трения, причиняемого другими снастями и нижними ^{***}реями, которыя, будучи обрасоплены, прижимаются к сим вантам .

Таким образом, у каждой мачты сделанные швец-саравени почитаются лучшими; во-первых, не соединяясь с мачтою, много облегчают топ ея, а во-вторых, при сильной боковой качке действуют на тугость вант как с надветренной, так и с подветренной стороны. Неудобство же сего швиц сарвеня есть то, что при движении его во время качки ослабевают стенг-ванты; но сие заменяется тем, что на каждую сторону привязывают к воршту и к ванте особенные тросы, называемые

* Каким образом оное определяется, показано в Опыте Морской Практики в § 139; впрочем, ныне кладется воршт в том месте, где отпущенный отвес от середины половины задней краспицы, (взятой от верхняго края подушки, что на лонга-салинге) коснет первую ванту; то противу сего места привязывают оный воршт бензелями к каждой сложенной ванте.

** Сарвень-стропов счетом бывает от 5 и до 7 не более, смотря по числу сложенных вант.

*** Передняя ванта нисколько не мешает обрасопке рея, ибо она от протяжения своего всегда свободно подается.

шхеры, которые идут накрест и, опускаясь на низ, вытягиваются; они собою способствуют к утверждению вант в настоящей их силе.

Шхер-ванты (35'), или шхеры. Swifter. Foux haubans.

Смоленая веревки, толщиною равная вантам, одним своим концом распущенным лапкой или хвостами (см. чертеж III, фиг. n, L) прикрепляются у швиц-сарвеня за воршт и за ванту, будучи же прикрепленными, идут на крест, то есть: от сарвеня с правой стороны идет шхер-трос на левой руслень, а от сарвеня с левой стороны на правой руслень, где чрез ввязанные в них юфера с юферами, утвержденными в руслинях, тянутся талрепами и способствуют собою к утверждению стенг-вант и проч.

Вант-путинсы (37).

Futtock or foot-hook-shrouds.

Gambes de hune haubans de revers.

Железные полосы, идущия от оковки, объемлющей марсовые юфера, пропускаются вниз сквозь марс; в конце своем каждая имеет ушко, за которое гаком закладывается путинс-ванта (36).

Путинс-ванты (36).

Fouttock plates. Landes de hune.

Смоленая веревки в одном конце имеют вплесненные гаки, которыми закладываются в дыры вант-путинсов, опущенных от марсовых юферсов; а в другом их конце ввязываются коуши, чрез кои талрепами, взятыми за ворсу и ванту, что против ее и сквозь сей коуш тянутся; действием сего каждая путинс-ванта притягивается к швиц-сарвеню (35) и служит для укрепления стенки чрез натягивание стенг-вант.

Марсовые юферсы (22').

Top of dead-eye. Cap-de-mouton serre.

Таковые же точно, как юферсы для нижних вант, но размером своим гораздо менее оных. Сии юферсы оковываются железом и имеют у себя небольшой хвост или железную полосу с сделанным в конце ее ушком, которая пропускается сквозь марс для утверждения сих юферсов на марсе (см. чертеж III, фиг. M).

Примечание. Таковые же юфера без оковки ввязываются в стенг-ванты (вперелом, так как и в ванты) и талрепами стягиваются с юферами, утвержденными на марсе; чрез оные натягиваются стенг-ванты; сила и утверждение их переносится путинс-вантами (36) к нижним вантам.

Ганапуть под марсом (30'). Crow-foot. Araignee.

Тонкия веревочки, идущия к передней части марса (VII) от особенного рода блока, привязанного к мусингу

лось-штага (27); оныя служат к тому, чтобы парус, именуемый марсель, об марс не протирали и чтоб ветром под оный не закидывало. Впрочем, на некоторых Английских кораблях не делают ганапути, но край марса, дабы парус об его не терся, обкладывают или обшивают очень чисто матом.

Стенга. Top mast. Mat de hune.

Показана выше сего в названии дерев. Такелаж, к ней принадлежащий и на нее накладываемый, есть ниже следующий.

Примечание. Как известно, что стенга присоединяется к мачте эзельгофтом, сквозь которой она проходит снизу вверх, выстреленная же, стоит на шлагове; притом должно заметить, что стенги, и будучи не оснащенными, бывают опущены на низ, и когда хотят оныя оснащать, то прежде наложения на них такелажа должно как запасныя, так и настоящия стенги прогнать до шлагова сквозь эзельгофт; по сделании онаго оставляют настоящую стенгу, опущенную при своем месте. Когда же надобно вооружать, то приподнимают стенгу так, чтобы топ ея весь прошел с избытком сквозь эзельгофт; тогда накладывают на топ-стенги салинг, к которому прибавают, подобно как у мачты по сторонам, небольшие деревянные подушки, на которыя накладывают принадлежащий такелаж (смоленыя веревки). Между прочим, не бесполезно знать, что длина лонг и краспиц салингов стенговых есть $\frac{5}{12}$ длины одноимянных им салингов при мачте.

Стенг-вынтреп (38). Top-gore. Guinderesse.

Несмоленая веревка (по-настоящему должно называть стенг-вынтреп-шкентель), привязанная одним концом за передний обух, укрепленный в мачтовом эзельгофте, а другим концом проходит в шкив, находящийся в шпоре стенги, и обращается в блоке, заложенный за задний обух, в том же эзельгофте утвержденный, от коего, простираясь, в конце своем имеет вплесненный коуш, за который закладываются тали, называемыя стенг-вынтреп-тали; оными поднимается стенга вверх и опускается на низ. Стенг-вынтрепы название свое имеют от стенги, при которой они находятся, как например: грот-стенг-вынтреп и проч.

Примечание. Стенг-вынтрепов на больших судах бывает у каждой стенги по два, для чего и в стенгах делается два шкива, один выше другого расположенные, кроме крюс-стенги (XVI), у коей всегда бывает один шкив. Толщина стенг-вынтрепа есть $\frac{3}{7}$ толщины стенги у шпора.

Стенг-ванты (39).

Top mast shrouds.

Haubans des mats de hune.

Смоленыя веревки, которыя первыя накладываются на топ-стенги попарно точно так, как и ванты на мачту. Оне в концах своих имеют вязанные юфера, кои с юферами, на марсе (22') утвержденными, талрепами (24) стягиваются;

посредством оных натягивают стенг-ванты, которыми держится стенга с боков. Толщина их около $\frac{1}{4}$ диаметра стенки.

Примечание. На 74-пушечном корабле грот-стенга (XIV) имеет 6, фор-стенга (XV)—5, а крюс-стенга (XVI)—4 ванты.

Бакштаги (40).

Breast-back-stays. Galhaubans.

Смоленя веревки, наложенныя на топ-стенги после стенг-вант (39) в помощь к оным, держат стенгу с боков*. Бакштаги продолжаютя на низ и имеют в концах своих вплесненные блоки, или коуши, за которые закладывают с мantlyлем, или простыя тали, называемыя бакштаг-тали, чрез которыя бакштаги вытягиваются. Толщина бакштагов есть почти $\frac{1}{3}$ диаметра стенки.

Примечание. Бакштагов бывает три: передний из них на каждой стороне называется переносный бакштаг, второй—люф-бакштаг и третий, от брам-стенги, (XXVIII)—брам-бакштаг. К грот и фор-брам-стенгам прибавляют иногда по одному лишнему бакштагу; главные из них тянутся посредством мantlyля и талей, то есть: короткой конец веревки, закрепленный одним концом за обух на руслине, идет другим спойм концом в блок, вплесненный в бакштаге, и, проходя чрез оный, вязывают в него коуш или блок, с которым бакштаг-тали, заложенные за другой обух, на руслене вколоченный, основываются; лопоря (концы) от сих талей идут в порт или в нарочно сделанную в борту диру, обитую свинцом, (см. план А, поз. f") проходят на шканцы и прочия места, куда следует, где тянутся и крепятся по способности.

Канарей строп.

Стропка, сделанная особеннаго роду с очками, оная накладывается на стенгу ниже салинга, объемлет собою переносные бакштаги, очки сзади связываются бензелем и по-мощию привязанной веревки**, проходящей в блочик, под салингом прикрепленный, и оттяжки, взятой от стропа на низ: сей строп ходит по стенге вниз и вверх свободно и служит для того, что, когда во время уменьшения парусов, называемых марсели, рея находится в разных точках стенки, глядя, насколько уменьшен парус, чрез что и переносит собою силу напора ветра (действующий на морсель, а от онаго на стенгу); то в таком случае канарей-строп, объемлющий стенгу и заключающий в себе переносные бакштаги, будучи опущенным вниз по стенге, а вместе с тем и заключенные в стропе бакштаги ложатся по оной; где же сей

* Бакштаги кладутся порознь на ту и на другую сторону, но могут быть и разбивные; задние же, т.е. люф-бакштаги, всегда бывают разбивные.

** Которая завязывается за сделанную при стропе лапку для того, чтобы строп ровно ходил по стенге; так и у оттяжки для сей же причины делают таковую же лапку. Канарей строп употребляется только тогда, когда состоит в нем надобность, в прочее же время бывает он убран на марсе.

строп остановится, то от той точки сказанные бакштаги, будучи в косвенном положении вытянуты, удерживают собою напряжение стеньги и тем облегчают ее от напору ветра, сообщаемого ей чрез парус.

Стенг-фордуны (41).

Aster-back-stays. Galhaubans.

Смоленые веревки, наложенные на топ стеньги, сверх показанного такелажа по паре на стороне, держат стеньгу сзади. Фордуны опускаются на низ и имеют в концах своих вязанные юфера*, которые с юферами, утвержденными на русленях, стягиваются талрепами и тем производится натягивание фордунов; толщина оных есть почти $\frac{1}{3}$ диаметра своей стеньги.

Стенг-штаг (42).

Top mast stays. Etais des mat de hune.

Смоленая веревка, которая держит стеньгу спереди, накладывается на оную сверх всего такелажа огоном, (ожерелье или большая петля). Каждой стеньги штаг проходит в назначенное для него место, опускается на низ, где вытягивается таями и крепится; толщина штагов полагается немного более $\frac{1}{3}$ диаметра своих стеньг.

Лось-стенг-штаг (43).

Top mast perventer stays. Foux etai de perroquet.

Смоленая веревка в помощь к стенг-штагу (42), во всем ему подобна, идет ниже его, тянется согласно с оным и крепится так, как оный, в определенном месте. Толщина лось-штагов есть $\frac{1}{4}$ диаметра своих стеньг.

Примечание. Грот-стенг-штаг (42) проходит в блок, на топ фок-мачты (II) привязанный, а грот-лось-стенг-штаг (43) в блок, над фоквым швиц-сарвеном к мачте прикрепленный; от коих опускаются они вниз на бак (см. план А, поз. а"), где и тянутся гинсами. Фор-стенг-штаг (42) и фор-лось-стенг-штаг (43'), проходят в шкивы, вставленные в чиксах с обеих сторон бушприта (I), и идут по оному; тянутся хват-таями и крепятся на баке.

Крюйс-стенги-штаг (42") идет в блок над гротовым швиц-сарвеном, к грот-мачте (III) привязанный, тянется на грот-марсе (VII), где и крепится; лось-штага у сей стеньги не бывает. Для названия каждого из сих штагов прибавляется имя той стеньги, на которую оный наложен, как например: грот-стенг-штаг, грот-лось-стенг-штаг и проч.

Лось-штаги всегда идут ниже своих штагов для того, что по оным

* Сии юфера одинаковой величины, с юферами, в стенге-вантах вязанными; равно и на русленях утвержденные юфера для фордунов размером своим менее тех, что для вант; иногда они утверждаются на особенных небольших русленях, сделанных, отступя от настоящих, немного к корме, где будучи утвержденными, служат единственно для натягивания стеньг и брам-фордунов.

ходят косые паруса, именуемые стаксели, и потому они, будучи наложенными после своих штагов, пропускаются сквозь огона-штагов; впрочем, можно оные прежде, а штаги после на топ-стенги накладывать.

Утлегарь. Jib bom. Baton de foc.

Показан в названии дерев под знаком (XVII). Такелаж на него накладываемый и к нему принадлежащий есть следующий:

Утлегарь-фал (44). Jib bom Halliard. Baton de foc, drisse.

Веревка, коею утлегарь выстреливается (выдвигается) вперед, она крепится одним концом за обух, утвержденный в эзельгофте бушприта (XIII), а другой ее конец проходит в шкив, в шпоре утлегаря вставленный, обращается от онаго в блок по другую сторону эзельгофта, за обух привязанный, идет от него на бак (см. план А, поз. а^{'''}), где оный фал тянется и крепится в определенном месте; толщина его есть почти $\frac{1}{3}$ диаметра утлегаря.

Утлегарь-перт (45).

Jib boom Hors, or foot rope.

Baton de foc marchepied.

Веревка, наложенная вдвое на конец утлегаря с узлами, называемыми мусинги, идет по одну и другую сторону утлегаря и крепится у эзельгофта (XIII); служит для стояния на оной людям при убиении паруса, к утлегарю принадлежащаго.

Утлегарь-бак-штаги (46).

Jib boom back-stays. Baton de foc gal-haubans.

Веревка, наложенная вдвое на конец утлегаря, держит оный с боков; утлегарь-бакштаги продолжаютя от конца по одну и другую сторону утлегаря, проходят сквозь коуши на блинда-реи, в определенном месте (близ начала нока) привязанные, простираются на бак, где тянутся и крепятся.

Мартен-штаг (47).

Martingal-stay. Martingales-etai.

Веревка, служащая к утверждению утлегаря снизу; она основывается следующим образом: у мартен-гика (XIX) над верхним шкивом делается дира, в которую продевают одним концом мартен-штаг, а на другом его конце делают кноп (узел), которым оный штаг, дойдя до мартен-гика, удерживается и от онаго возвышается в блок* к концу утлегаря, внизу его привязанный, от коего простирается верхний шкив, в мартен-гик вставленный, возвышается от

* Блок сей бывает двухшкивный для того, что от утлегаря сквозь его идут два мартен-штага.

него в блочик, у крагов фока-штага прикрепленный, от коего и продолжается на бак. Мартен-штагов бывает два, оные основываются одинаково и, возвышаясь каждый от своего мартен-гика по ту и другую сторону бушприта, простираются на бак, где оные штаги тянутся и крепятся.

Примечание. Толщина утлегарь-пертов, бакштагов и мартен-штагов есть $\frac{1}{4}$ толщины самага утлегаря.

Бом-утлегарь. Jib bom royal.
Perroquet Tolant, Baton de foc.

Показан в названии дерев под знаком (XVIII); вооружение его точно такое же, как и утлегаря, с приложением к каждой вещи своего имени, как например: бом-утлегарь-бакштаг (46'), бом-утлегарь-перт (45') и проч.

Нижний бак-штаг,
или мартен-штаг от бом-утлегаря (47').

Веревка, наложенная вдвое на конец бом-утлегаря, простирается обоими концами косвенно вниз, из которых каждый идет в нижний шкив, у одного и другаго мартен-гика (XIX) расположенный, от коих возвышается, тянется и крепится точно так, как и мартен-штаг (47), от утлегаря идущий.

Примечание. Толщина бом-утлегарь-пертов, бом-утлегарь-бакштагов и мартен-штагов есть $\frac{1}{4}$ толщины бом-утлегаря. Между прочим, каким образом утлегарь и бом-утлегарь присоединяются к бушприту, о том было показано в названии дерев.

За исключением выше показанного вооружения вторых частных дерев для пособия в крепкий ветер стенг-вантам закладываются тали, называемыя *шпане-тали, для оных нарочно накладываются на топ стенги шкентеля, за кои во время надобности закладывают сказанныя тали, коих нижний блок закладывается у края марса, где сии тали вытягиваются и крепятся.

Таким образом, показав вооружение вторых частных дерев, состоящих у мачт и бушприта, теперь следует вооружение третьяго частного дерева, называемаго брам-стенга.

Брам-стенга. Top gallant mast. Mats de perroquet.

Показана выше сего в названии дерев под знаком (XXVIII и проч.); такелаж, к ней принадлежащий и на нее накладываемый, есть нижеследующий**.

* Должно заметить, что сии шкентеля следует прежде стенг-вант на топ стенги накладывать.

** Брам-стенги поднимаются вверх горденем и, пропустив их сколько нужно сквозь салинг (XXI) и брам-эзельгофт (XXVII), прежде следуемаго на них такелажа, накладывают брам-салинг (XXXI) подобно, как салинг на стенгу: к нему прибывают по сторонам его небольшие подушки, на которыя накладывают надлежащий такелаж. Брам-салинги во всем подобны салингам, но размерением своим немного больше, чем вполовину их, или $\frac{7}{12}$ длины одноимянных им салингов при стенге. Впрочем, ежели брам-стенги вооружаются без бом-брам-стенг (XXXV и проч.), то тогда, поднявши их, пропускают флагшток сквозь салинг и брам-эзельгофт и вместо подушек для такелажа, чтобы оной не перетирался, накладывают прежде, всего

Брам-ванты (48).

Top gallant shrouds. Haubans du perroquet.

Смоленая веревка, которая первая накладывается на брам-стенгу, держат ее с боков; она проходит в дыры на оконечностях, у краспиц-салингов сделанные и обитые кожей, откуда простираются по стеньг-вантам вдоль оных до марса, где выпячиваются талрепом, проходящим в коуши, из коих один привязан у юферса подле самага марса, а другой находится в конце брам-ванты. Толщина оных есть $\frac{2}{5}$ толщины своей брам-стенги.

Примечание. Вместо воршта для натягивания брам-вант немного пониже салингаверху стеньг-вант привязываются поперек их деревянные распорки с каждой стороны, между которыми основывается стеньговой швиц-сарвень, подобный нижнему сарвеню, который способствует удерживать стеньг-ванты в настоящем их положении и подает средство надежные утвердить брам-стенгу; ибо при вытягивании брам-вант, взятых за воршт, стеньг-ванты далеко бы отходили от стеньги и чрез то обезобразивало бы вооружение; а притом косвенное положение брам-вант при их гипотенузе не могло бы иметь столько силы, сколько они имеют сечением своим под тупым углом к стеньг-вантам тогда, когда бывают вытянуты.

Брам-бакштаги (49).

Top gallat breast stays.

Gaihaubans du perroquet.

Смоленая веревка на кораблях по паре на стороне и на фрегатах и прочих судах по одному; после вант на брам-стенгу наложенные, идут от оной по одну и другую сторону, держат ее с боков и опускаются на низ к руслениям (21), где тянутся посредством талей, называемых брам-бакштаг-тали. Толщина брам-бакштагов есть $\frac{2}{5}$ толщины своей брам-стенги.

Брам-фордуны (50).

Top gallant back-stays.

Gaihaubans du perroquet.

Смоленая веревка есть то же, что и стеньг-фордуны (41), на кораблях бывает по паре на каждой стороне брам-стенги, на фрегатах и прочих судах по одному на стороне; она накладывается на брам-стенги после наложения всего

на брам-стенгу веревочной кранец (веревочное кольцо), на которой и начинают такелаж после накладывать. Между прочим, должно заметить, что как брам-стенга, так и бом-брам-стенга, выстреленные (или поднятые вверх), стоят на шлагтовах; при выстреливании они проходят между лонг-салингами и между двумя краспицами, кои впереди топа стеньги находятся; передним краспицом удерживается удаление их от топа, а задний краспиц не допускает при поднимании и опускании их тереть наложенный на топ стеньги такелаж.

выше показанного такелажа, идут вниз к малым руслениям, сделанным позади больших ближе к корме, где тянутся чрез юфера талрепами; служат в помощь брам-вантам для держания брам-стенги сзади. Толщина их равна толщине брам-вант.

Брам-штаг (51).

Top gallant stays. Etai de perroquet.

Смоленая веревка, сверх всего такелажа наложенная*, держит брам-стенгу спереди и идет от оной вниз в назначенное для него место, где тянется и крепится; толщина брам-штагов равна $\frac{1}{2}$ толщине своих брам-стенг.

Примечание. Грот-брам-штаг (51) идет от грот-брам-стенги (XXVIII) на фор-салинг (XXII), где у фор-брам-эзельгофта (XXVII) привязывается блок или в который оный штаг проходит, откуда опускается вниз (XVIII), где тянется и крепится. Фор-брам-штаг (51') идет в вделанный шкив или привязанный блок на конце утлегаря (XVII), от коего простирается на бак, где тянется и крепится. Крюйс-брам-штаг (51''), идет в блок, привязанный у вершины топа грот-мачты (III), от коего опускается сквозь марс на палубу, где тянется и крепится.

Брам-гордень (52).

Top-gallant-gore. Cartaheu du perroquet.

Несмоленая веревка, служащая к подниманию и опусканию брам-стенг (также и брам-реев); один конец сего горденя закрепляется за обух, вбитый внизу брам-эзельгофта, а другой его конец проходит чрез шкив, находящийся в шпоре брам-стенги, откуда идет в блок, привязанный по другую сторону к нижней грани того ж эзельгофта и, опускаясь на низ, тянется; он заступает место вынтрапа для поднятия брам-стенги; когда же она поднята и стоит на шлагтове, тогда брам-гордень употребляют для поднимания испускания брам-реев, о чем в своем месте будет показано.

Бом-брам-стенга.

Top gallant royal mast.

Mat de perroquet volant.

Показана выше сего в названии дерев под знаком (XXXV); такелаж, к ней принадлежащий и на нее накладываемый, есть во всем подобный тому как и на брам-стенге (XXVIII); но именуется с приложением слова бом-брам**, как например: бом-брам-ванты (55), бом-брам-фор-дуны (56) и бом-брам-штаг (57). Все сии веревки толщину

* Брам-штаги огонов не имеют таких, как прочие штаги (26, 42); но на конце их делают род стропки, которая плотно на брам-стенгу накладывается.

** Вместо прибавления всего слова бом-брам употребляют сокращенно слово бом, как например: бом-ванты, бом-штаг и проч.

имеют в таковой же пропорции к своим бом-брам-стенгам, как первые к брам-стенгам; также основываются, проходят, тянутся и крепятся, подобно первым, в определенных для них местах, что ясно изображено на плане В.

Примечание. На некоторых кораблях брам и бом-брам-эзельгофты* оборачивают назад для того, чтобы брам-стенгу и бом-брам-стенгу выстреливать (поднимать) и опускать позади стенки, чрез то полагают удобнее спускать во время крепкого ветра брам-стенги без всякаго препятствия парусу, именуемому марсель, который можно нести во всю стенгу или иметь с желеемым числом рифов; при обыкновенном же спущении брам-стенги марса-рей более нельзя поднять по стенге, как до конца опущенной брам-стенги.

Брам-флагштоки.

Ensin staff ou the mast heads. Baton de commandement.

Показаны выше сего в названии дерев под знаком (XXXVI и проч.); они составляют оконечность верхней части брам или бом-брам-стенги и оснастки никакой при себе не имеют.

Трюм-штаги (58).

Тонкия смоленяя веревки, которыя идут от самага окончания флагштока, так как брам и бом-брам-штаги (51 и 57) проходят к своим определенным местам, где тянутся и крепятся, что ясно изображено на плане В.

Примечание. На оконечностях брам-флагштоков накладываются клоты с вделанными в них маленькими шкивами, сквозь которые продевают тонкие линии, или фалы, именуемые сигнальные фалы (7); они служат для поднятия вымпела (6), сигнальных флагов и проч. Сим оканчивается показание всего так называемаго стоячаго такелажа, коего каждая вещь показана и изъяснена порознь в собственном своем имени; кроме того, в объяснении планов (приложенном в конце книги), какое бы наименование ни встретилось с прибавлением имени мачты, стенги и прочаго, то должно смотреть изъяснение онаго в собственном его имени, как например: План В фок-ванты (24'); (смотри ванты). Крюс-стенг-фордуны (41"), грот-брам-штаг (51), смотри стенг-фордуны (46), брам-штаг (51); таким образом и все прочее.

Во время отакелаживания мачт, стенг, брам-стенг и проч. производится отделенной частию людей отакелаживание, или вооружение реев, о коих теперь предлагать станем.

* Случается также, что бом-брам-стенги вместо эзельгофта выстреливаются сквозь железный бугель, на топ брам-стенги наложенный, которой оборачивают назад.

ВООРУЖЕНИЕ РЕЕВ

Вооружить рей (см. чертеж IV и план С)—значит оснастить (отакелажить) оный или привязать к нему все следующие принадлежности для укрепления, управления и действия оным.

Все рей, будучи подняты на корабль*, вооружаются на низу, а потом к своим надлежащим местам, вооруженные, поднимаются, где основывают все принадлежащая для действия ими снасти, проводят оныя в определенные для них места и тем приводят каждый рей в настоящее его положение. Название реев показано было выше сего, теперь следуют принадлежности к вооружению оных.

Грота-рей (1). Main yard. Grande vergue.

Фока-рей (2). Fore yard. Verque de mesaine.

Так называемые нижние рей (показанные выше сего), вооружаются совершенно одинаково; веревки, которые на них накладываются, и вообще все принадлежности к ним суть следующие

Гардель-блок (а). Jeer-blocks. Poullies de dtesse.

Трехшквивные блоки, из которых один прикрепляется на самой середине нижняго рея**, а другой накладывается сверх всего такелажа на топ мачты, где и задраивается (крепко затянуть), будучи взят между лонг-салингами (см. чертеж III, фиг. D) впереди передней краспицы; оба сии блока единственно служат для поднимания и опускания нижняго рея.

Гардель (b).

Jeers. Drisses des basses vergues.

Несмоленая веревка, которая основывается между гардель-блоками (а), или, лучше сказать, вся сия основа вместе называется гардель; она служит для поднимания на свои места и опускания на низ нижних реев. Толщина ея есть немного менее $\frac{1}{4}$ диаметра своего рея.

Примечание. Прежде сего, в нашем флоте употребляли двое гарделей, то есть каждая из оных была расположена для поднимания и опускания рея по одну и по другую сторону мачты, но оныя по неудобству вовсе вышли из употребления. Опыты доказали весьма многия выгоды одной гардели противу прежде бывших двух; во-первых, рей, обращаясь почти на одной точке и будучи гарделью и борг найтовым, отведен

* О поднятии реев на корабль показано в Опыте Морской Практики в §146.

** Притом соблюдают, чтобы шквивы гардель-блока смотрели вдоль корабля, и для сего остропливают его двумя стропами, у коих оставляют длинные очки (петли), коими обнимают рей на середине, где и затягивают их под низом бензелем.

далеко от передних вант, чрез то легче и больше обрасопится. Во-вторых, что, не опуская нижних реев, можно спустить стенги ^{*}. В-третьих, рей, отведенный сею гарделью далее от мачты при поднимании и опускании его, совсем не трет мачту и сверх того поднимается меньшим числом людей; кроме сих способов, чрез таковую перемену гарделей, у которой лопарь таковой же толщины, как и был при двух, вооружение делается чище, а притом как в тросах, так и в блоках экономия вдвое сохраняется.

Борг-строп (с). Top-chains. Chaines de vergue.

Короткий строп ^{**}, взятый между лонг-салингами и чрез мачтовый эзельгофт (X) сзади стенги и впереди стропа гардель-блока (а), в нижнем его конце (или петле) имеет ввязанный коуш, которой с коушем, прикрепленным на середине рея, (впереди наложенного на оную гардель-блока), стягивается найтовым тогда, когда бывает рей поднят к своему месту. Во время похода рей висит на борге и гардель ослабляется для удобного обросопливания реем; во время же сражения борги сии употреблялись из железных цепей.

Примечание. Дабы гардель и борг между собою не терлись, то промежду ими кладется на лонг-салингах надежная, деревянная, около фута толщиною подушка, которую для лучшего сохранения показанных веревок должно обшивать кожей.

Коуш для борг-стропа. Thimble. Cosse.

Железное с плоскими загнутыми краями кольцо ^{***}; одно из таковых ввязывается в конец борга, а другое в два коротких разрубленных стропа, которыми придраивается (затягивается) на середине рея таким образом, что два конца обнимают рей по одну сторону гардель-стропа, а другие два по другую сторону онаго стягиваются на задней части рея бензелями; а иногда коуш сей крепится в одном круглом, вдвое взятом стропе, и сверх реи под самым коушем натуго бензелем задраивается, и берется одною половиною по одну, а другую по другую сторону гардель-стропа, чрез что сей нижний коуш, будучи в одинаковом положении с верхним

* Англичане при блокаде неприятельских портов во время крепких ветров на открытых рейдах почти всегда делают так, что, спустив стенги, нижние реи оставляют на своих местах для того, дабы на всякой случай быть готовы вступить хотя под нижние паруса; следовательно необходимость и нужда во всех случаях есть великой наставник и учитель, чрез что открыт и сей способ (иметь одну гардель) сколько удобной, столько же и полезной.

** Строп, или стропка, называется род петли или огона, сплессенного и собою составляющего не что иное, как кольцо; стропы, большие и малые, употребляются для обнятия кругом разнаго рода вещей, стропки же служат единственно для блоков и коушей (см. чертеж III, фиг. i, k); следует заметить, что борг-строп сокращенно называется борг.

*** Иные употребляют для борга коуш некруглый, а в виде трехугольной фигуры или наподобие стремени.

(т.е. вдоль реи расположенные) способствуют весьма много для основы борг-найтова; при том соблюдают, чтоб коуш, на рею наложенный, был уклонен несколько к носу на такую пропорцию, что когда рей будет висеть на борг-стропе, то, чтобы бугеля для лисель-шпиртов на ноках были немного наклонны в перед корабля, а гардель-блок к корме.

Примечание. На некоторых Английских кораблях борг делают сзади горделя, то есть, что он лежит на самом краспице, а строп-гардель-блока на подушке; сие употребляют для того, чтобы рей при обросопке от мачты весьма далеко не отдалялся и не ложился бы на штаг, а притом во время килевой качки, ежели рей слишком удален от мачты, то оный более балансирует (раскачивается), особенно же при боковой качке может иметь большое движение наипаче тогда, когда корабль поворачивает чрез фордевинд (по ветру), и для того бейфуты не должны быть много раздернуты; впрочем, опытность и искусство всегда соблюдают сии недостатки.

Бейфуты (d). Truss-parrels. Racage a l'angloise.

Две толстые обшитые кожей веревки, в каждом конце своем имеют вплесненные (или ввязанные) коуши; оне прикрепляются к рею недалеко от гардель-блока (а), будучи расположены в ровном расстоянии по обе его стороны так, что бейфут, объемлющий рей, перевязывается бензелями, оставляя один свой конец короткий, а другой висячий и длинный. Равно и с другой стороны гардель-блока другая таковая же веревка объемлет рей и подобно первой к нему прикрепляется. Когда даже рей находится при мачте, то длинный конец бейфута, с правой стороны будучи обнесен около мачты, продевается в коуш короткаго конца с левой стороны, а длинный конец сей последней, также обнесенный около мачты, продевается в коуш короткаго конца бейфута с правой стороны, и таким образом оба длинные конца объемлют мачту и опускаются на низ, где закладываются за них тали, называемые бейфут-тали, коими бейфуты натягиваются. Вся сия основа вместе называется бейфут, оный опускается и поднимается с реем и служит для присоединения рея к мачте.

Примечание. Дабы бейфуты на мачте не приходили накрест, то короткие концы их должно класть таким образом, чтоб один короткой конец с коушем шел сверху рея на низ, а другой снизу рея наверх и оба на вольной стороне; тогда основанные бейфуты будут лежать по мачте параллельно.

На некоторых кораблях бейфуты нижних реев вместо обыкновеннаго их положения, ^{*}сверху вниз направленного, берутся обратно, простираясь снизу наверх, и бейфут-тали закладываются за обухи, в

* Для лучшаго направления бейфутов прибавляются к чиксам планки с роульсами, чрез которыя бейфут простирается вверх и идет в надлежащем направлении, как изображает на чертере X фигура А.

мачтовом эзельгофте находящиеся. Во время стояния корабля на якоре выбираются лопаря их на марсы, дабы около мачты было менее сборных снастей и чрез то они казались бы чище; в бытность же корабля под парусами при таком основании бейфутов лопаря (концы талей) их для натягивания спускаются по мачте на низ; впрочем, можно оные оставлять для натягивания вовсе на марсе. Выгоды от основания таким образом бейфутов суть те, что легче можно его раздергивать (ослаблять) и густота такелажа, у мачты находящаяся, будет меньше.

На некоторых Английских кораблях вместо бейфута за заднюю краспцу закладывают тали, которых другой блок с гаком закладывается за коуш стропа, к нижней реи прикрепленного, а лопарь берется на марсе, где и тянется; сей способ находит весьма удобным для натягивания, раздергивания и убиания бейфута.

Перты (e).

Horses or foot-ropes. Marche-pieds.

Смоленая веревка, которая первая накладывается на ноки реев; оная идет от одного конца рея к другому под низом его и служат для стояния на них людям у рея, как-то: во время взятия рифов, отдавания и крепления парусов и проч., на самых ноках сделанные перты называются нок-перты.

Ундер-перты (f),

или подпертки. Stirrus.

Etrier ou estrope de marche-pied.

Короткая смоленая веревка, у коих один конец оканчивается плетенкою, которая завертывается кругом рея и прибивается к ней гвоздями, а в другом имеют вязанный коуш, сквозь который перт (e) проходит до определенной степени так, чтобы люди, стоящие на перте, могли удобно лежать грудью на рее во время отдавания и подбирания паруса, и для того по обе стороны коуши на перте делаются мусинги (узлы), дабы оный более надлежащего положения не переходил в ту или другую сторону.

Нок-тали шкентель (g).

Yard-arm pendent.

Pendeur du bout de vergue.

Короткая смоленая веревка, которая после пертов на ноки реев накладывается; в конце своем имеет коуш*, за который гаком закладываются тали, называемыя нок-тали;

* Гораздо удобнее вплеснивать блок прямо в шкентель, ибо гаки при подъеме тяжестей часто ломаются, а на малых судах вместо шкентеля привязывают к рею коуш и нок-тали, за оный закладывают только тогда, когда оные нужны бывают. Заметить должно не всегда то, что накладывается на один нок-рея, точно таким же образом и на другой его нок оное кладется, одинаково располагается, крепится и одно наименование имеет; только с означением стороны, на которой находится; как, например: нок-тали на правой и нок-тали на левой и проч.

оныя служат вместе с другими таями или особенно для подъема на корабль тяжестей и гребных судов.

Примечание, У двух только нижних реев, у грота и фока-рея, делаются нок-тали, частныя имена их суть: грот-нок-тали и фор-нок-тали. Тали сии (см. чертеж X, фиг. 8), будучи подвешенными, висят у каждого нока, лопоря их тянутся и крепятся на шканцах и на баке; когда же оныя бывають без употребления, тогда подтягиваются к рею, дабы не висели: веревка, служащая для подтягивания оных, называется опал-дер; оная одним концом привязывается за стропку верхняго блока сих талей, а другой конец ея продевается в два блокча^{*}; из которых один привязан к рею в расстоянии от нока на длину шкентеля, а другой около середины рея, сквозь которые оная веревка проходит, опускается на низ на палубу, где тянется и крепится.

На некоторых Английских кораблях нок-тали, когда не бывает в них надобности, убираются вовсе; но когда же понадобится поднимать гребное судно или какую другую тяжесть, то имеется у нок-талей особенный длинный шкентель, который крепится, (или имеющимся в конце гаком закладывается) за мачтовой-эзельгофт; потом оный же шкентель прихватывается к ноку нижняго рея посредством особаго толстаго штерта (конец веревки), имеющаго в одном конце своем коуш, которой ходит свободно по упомянутому шкентелю. Чрез что, на каком угодно расстоянии можно прикрепить оный шкентель к рею.

Выгода от сих нок-талей, во-первых, есть та, что не нужно уже иметь перевей-топенантов, ибо шкентель их служит вместо оных, а во-вторых, по причине всегдашней их уборки вооружение казаться будет чище.

Брас-блоки (h). Brace Block. Poulie de bras.

Блоки, наложенные после шкентелей (g) на ноки рея^{**}; веревки, проходящая чрез оныя, называются брасы.

Брас (k). Barce. Bras.

Сим именем вообще у каждой реи называется несмоленная веревка, присоединенная просто или посредством шкентелей или блоков к ноку рея; посредством брасов поворачивають рей в ту и другую сторону, чрез что рея делает с килем корабля угол и тем приводится во всякое желаемое положение, что и называется по-морскому "обрасопить рей".

* Вместо блокчков лучше к середине рея сзади прибавить две планки со шкивами в таковом точно расстоянии, как сказано о блокчках.

** На многих судах бывають сии блоки ввязаны в шкентеля, с которыми они накладываются на ноки рея, что почитают удобностию к перемене браса, если оный порвется или во время сражения буде оный перебьет и проч., но со шкентелями блоки закручиваются и чрез то препятствуют свободно идти брасу, что весьма затрудняет во время поворотов, и потому оныя вовсе выходят из употребления. Ныне обыкновенно накладывают одни блоки на ноки реев просто в стропе, соблюдают при том, чтобы шкивы имели близкое к горизонтальному направление; впрочем, можно накладывать строп с коушем, к коему уже должен быть присоединен в противную сторону другой коуш с блоком так, что коуш у блока вертикален к коушу в стропе, на нок наложенному, а чрез то блок и шкив его горизонтален, что ясно изображено на чертеже IV фиг. D.

Для наименования каждого браса прибавляется всегда имя той реи, при которой он находится, например: Грота-брас. The main braces. Les bras de la grande-vergue: и прочия.

Примечание. Грота-брас называется брасгрота-рея; оный одним концом крепится у внешнего края гака борта, а другой его конец, проходя чрез брас-блок (h), наложенный на нок-рея, возвращается в шкив, находящийся у гака-борта, в клампе вставленный. Многие для способности подле самага сего места привязывают одношківной блок, что служит удобством скорее переменить его, ежели шкив повредится; от сего блока простирается брас чрез ют на шканцы, где тянется и крепится за планку в определенном месте, поблизости прибитую; для сего браса прикрепляются к бизань-вантам шкентеля с коушами, сквозь которые его проводят; оные делают для того, дабы во время поворота при большой слабине сего браса не закидывало его за пушки. Фока-брас (k') называется брас фока-рея (5), оный одним своим концом закрепляется за огонь грота-штага (26), а другой его конец идет в брас-блок (h), наложенный на нок-рея, и, обращаясь от онаго, проходит в три блока, из коих один привязывается к тому же огону, а другие два под грот-марсом (VII) прикрепляются; откуда опускается на низ в шкив кнехта, сзади грот-мачты (III) на шканцах утвержденного (см. план А, поз. h), где тянется и крепится за оный кнехт или за планку подле его прибитую. Беген-брас (k'') есть брас беген-рея (10); у сего рея ноки делаются длиннее в пропорции противу прочих реев *, на оные накладываются брас-блоки (h), в кои проходит беген-брас; который крепится за заднюю грот-ванту на противной стороне того нока, от котораго оный идет, и, возвращаясь к беген-рею, проходит чрез блок, наложенный на нок его, идет от онаго в блок, к той же грот-ванте привязанный, немного ниже закрепленного первого его конца; от котораго блока опускается вниз в шкив, вделанный в кофель-планку на шканцах у борта, где тянется и подле сего места крепится.

Топенант-блок (l).

Lift blicks. Poulie de Balancine.

Одношківной блок, стропом наложенный на нок-рея, после всего показаннаго такелажа, оный служит для основы веревки, именуемой топенант. При наложении сего блока на нок уклоняют его несколько к корме.

Топенант (m).

Lift. Balfncine.

Сим именем вообще у всех реев называется несмоленая веревка, которая держит рей (с одной и другой стороны) горизонтально; действием ея дают реи желаемое косвенное положение, что и называется по морскому "отопить рей". При наименовании каждого топенанта прибавляется всегда имя той реи, при которой оный находится, например:

* Единственно для того ноки сего рея делаются длиннее прочих реев, дабы отнести беген-брас ближе к середине рея, ибо если бы оный шел от настоящаго положения ноков, то должен бы был задевать за грот-брам-фордуны и проч.

Грота-топенант. The main lifts. Les balancines de la grande vergue и проч.

Примечание. Топенанты нижних реев (то есть грота и фока-рея) основываются ныне следующим образом: берут кругом мачтового эзельгофта длинной строп, или кневень, от коего идут концы род шкентелей с вязанными в оконечностях их одношкивными блоками; также и на эзельгофте прикрепляются по ту и другую его сторону по одношкивному блоку. Наложив обыкновенным образом, топенант плотно на нок-рея сделанным на одном конце его огном прижимают его к самому стропу топенант-блока (1) ; другой же конец сего топенанта продевают сквозь блок, вязанный в конце идущаго от эзельгофта шкентеля, от коего опускают в топенант-блок, на ноке-рея наложенный; откуда оный топенант возвышается к блоку, у самага эзельгофта привязанному, откуда опускается на низ в кнехт (см. план А, поз. е^и), где тянется и крепится в определенном месте. У беген-рея (10) топенант основывается просто, идет от эзельгофта в блок, на нок-рея наложенный и, обращаясь к блоку, у эзельгофта привязанному, опускается на низ, где тянется и крепится в определенном месте на юте (см. план А, поз. г^и). Многие имеют топенанты у сего рея одинакие.

Марса-шкот-блок (n). Sheets blick. Poulies d'ecout.

Блок, стропом наложенный на нок-рея после всего показаннаго такелажа, служит для проходу сквозь его веревки, именуемый марса-шкот; при наложении сего блока на нок-рея, уклоняют его несколько к носу карабля; для сохранения его кладут на рее плетенные подушки, называемая лег-вант, длиною в толщину противу блока.

Примечание. Кроме наложенных на каждом ноке-рея марса-шкот-блоков (n), около середины рея по ту и другую сторону гардель-блока (а) снизу привязывается по одношкивному блоку (n); ибо шкоты, проходя чрез ноковые блоки, идут в сии, снизу привязанные, и опускаются на низ в шит-битсы (см. план А, поз. к^и), где оные шкоты тянутся и крепятся; дабы блоки сии во время натягивания шкотов не прижимались к рею, то на вершины их накладывается короткой строп (прихваченный у стропки каждого блока бензелем), называемый шпан-строп, которым оба блока удерживаются в одинаковом друг от друга удалении. Также в разных местах рея привязываются небольшие блоки для гитовых и гарденей. Кроме сего, сзади и снизу у нижних реев от середины к нокам привязывают гладкие, то есть Голландские маты, дабы реи не

* Иные для чистоты прикрепляют блоки сии впереди самага эзельгофта, дав им направление под тупым углом; впрочем, вязывают оные в один строп, которой накладывают сзади стени на эзельгофт и снизу задраивают оный крепко бензелем, соблюдая, чтоб блоки по ту и другую сторону эзельгофта оставались в надлежащем положении. Должно заметить, что вся сия основа топенантов делается таким образом для того, чтоб топенант к стени-вантам не прижимало и оных им не терло.

** Многие полагают, лучше сначала накладывать огон лопоря топенанта, а потом блок для него; после чего огон лопоря-марса-шкота и самый шкот-блок (разумеется, когда двойной шкот); вообще же, оное делают для того, чтобы отдалить топенант от марса-шкота, дабы они один об другой не терлись.

терло снастями, а при обрасопке вантами. Таковым выше показанным образом нижняя рея вооружается, по приуготовлении рея приводят его в настоящее положение и поднимают к надлежащему месту; тогда, основав, и вытянув все состоящая при нем снасти и уравнив лисель-шпирты, будет находиться оный рей готовым ко всем действиям.

ВООРУЖЕНИЕ МАРСА-РЕЕВ

Грот-марса-рей (2).

Main topsail yard. Vergue de grand hunier.

Фор-марса-рей (6).

Fore topsail yard. Vergue du petit hunier.

Крюйсель-рей (11).

Mizen topsail yard. Vergue seche ou vergue de sougue.

Так называемые марса-реи, показанные выше сего, оне вооружаются совершенно одинаково; веревки, которя на них накладываються, и вообще все принадлежности к ним суть следующие:

Перты (e).

Horse or foot-rope. Marche-pied.

Смоленья веревки, которя первья накладываються на ноки марса-рея, идут от одного конца к другому под низом его; служат для стояния людям у марса-рея, во всем подобны пертам у нижних-реев.

Ундер-перты (f).

Stirrups. Estropes ou etriers de marche-pied.

Означають то же, что у нижних-реев под сим названием показано.

Брас-блоки (o). Brace blocks. Poulie de bras.

Одношкивные блоки, наложенные на нок-марса-рея после пертов; веревки, проходящая чрез оные, называются марса-брасы.

Марса топенант (p). The main top lifts.

Les balancines du grand hunier.

Несмоленая веревка одним своим концом закрепляется за топ-стенги, а другим концом проходит в блок, на нок марса-рея наложенный, от коего идет вверх и проходит в блок^{***}, вязанный сверху между двух стенг-вант выше

^{***} Сей блок называется комель-блок, оный всегда бывает с двумя шкивами, в один из них проходит марса-топенант, а в другой веревка, именуемая риф-талишкентель. Reef-Tackles. Palans de ris, обе сии веревки опускаются на низ, тянутся на палубе и крепятся в определенном месте. Комель-блок, вязанный в стенг-ванту, изображен на чертеже IV, фиг. E, частные же имена топенантов показаны в объяснении плана С.

воршта, откуда опускается на низ в тот же кнехт, где и грота-топенант (m) проходит (см. план А, поз. е"), где тянется и крепится. Действие марса-топенантов есть таковое же, как у грот-топенантов.

Примечание. Марса-топенанты наименование свое имеют с прибавлением той марса-реи, при коей они находятся, как например: Фор-марса-топенант. The fore top lifts. Les balancines du petit hunier. (р') и проч.; каждый из марса-топенантов основывается одинаково, то есть от нока-марса-рея восходит в один из шкивов комель-блока, что в стеньг-ванте ввязан (см. чертеж IV, фиг. E); от коего опускается на низ, где проходит в другой шкив того самого кнехта, куда проведен топенант от нижняго рея, при той же мачте состоящаго, где тянется и за оный кнехт крепится (см. план А, поз. е").

Марса-рей бей-футы (q).

Top sail yard. Truss-parrel.

Racage du grand hunier.

Довольно толстая веревка, обшитая кожей, в одном конце имеет очко (небольшую петлю), сим концом немного отступя от середины марса-рея, охватывается так, что очко остается снизу немного назади рея, где и кладется бензель. Другой же конец, обнимая стеньгу сзади, идет по другую ее сторону сверху марса-рея и также ее обхватывает и бензелем связывается; потом свободной конец его вторично обнимает стеньгу и, дойдя до марса-рея, пропускается в упомянутое очко, где сам за себя бензелем закрепляется.

Примечание. Многие делают бейфуты (см. чертеж X, фиг. 9) на марса-реях двойные, таким образом две веревки, имеющие на обоих концах ввязанные коуши, из которых одна, обойдя стеньгу серединою, а концами по низу рея выходит своими коушами наверх; равно и другая веревка, обойдя стеньгу серединою, идет концами по верху рея, и таким образом коуши придутся верхней и нижней веревки один противу другаго, где сопротив лежащая стягиваются бензелями^{*}; при сем соблюдают, чтобы верхняя веревка была короче нижней, и дабы сзади стеньги обе веревки лежали параллельно соединенными и не расходились, то по сторонам их прихватывают бензельками, и те две, которые ходят по стеньге, обшиваются кожей; сего рода бейфуты когда ослабнут, то их скоро и удобно можно стянуть.

Драйреп-блоки (r).

Tye-block. Poulie d'itague.

Одношкивные блоки, привязанные к марса-рею, немного отступя от его середины, по ту и другую сторону оной; чрез каждой из сих блоков проходит веревка, называемая драйреп. Tye itaque, один конец сего драйрепа закрепляется за топ стеньги под салингом (XXI), откуда опускается в сей

* Что должно делать так, чтоб коуши приходились наверху рея выше привязки паруса.

привязанный на рее блок и обращается от него вверх в блок (с каждой стороны), под салингом на топ стенги наложенный; от котораго опускается вниз*, где в конце своем имеет вязанный двухшкивный блок, чрез которой основываются тали, именуемая марса-фал. The haliards of the top sail yards. Drisses des huniers, посредством онаго каждая марса-рея (2) поднимается вверх и опускается на низ. Марса-фалы тянутся по удобности и крепятся в определенных для их местах (см. план А, поз. m" и l").

Примечание. При поднимании и опускании марса-рея, дабы марса-фал не крутился и шел бы всегда в одинаковом положении, то для сего у верхняго блока делается стропка с коушем, надетым на стенг-фордун; один конец стропки сей привязывается к середине за строп того блока, к которому прикреплен драйреп, на таком расстоянии, как оный блок удален от стенг-фордуна; в другой же ее конец вязывается коуш, которой свободно ходит по стенг-фордуну, и чрез то всегда блок идет вверх и опускается вниз в одинаковом положении и не ударяется о марс при отдавании марса-фала. Нижний же блок для основы марса-фала делается на вертлюге, который всегда закладывается вертлюжным своим гаком за обух, вбитый в руслине (см. чертеж III, фиг. R).

Марса-брас (r).

The top braces. Les bras des huniers.

Общее имя брасов, принадлежащих к средним на мачтах реям; оные проходят в блоки (o), наложенные на ноки марса-реев. Действие брасов показано выше сего у нижних реев.

Примечание. Грот-марса-брас называется брас грот-марса-рея (2); для сего браса кругом бизань-мачты наносится почти у воршта строп, в концы котораго, наподобие шкентелей, вязано по блоку, каждый брас закрепляется за огон штага, проходит в брас-блок (o), на ноке марса-рея наложенный, от онаго обращается в блок, в стропе вязанный, и опускается на шканцы в кнехт напротив бизань-мачты, у борта утвержденных, тянется на шканцах и крепится за оный кнехт**. Фор-марса-брас есть брас фор-марса-рея (6), оный закрепляется у огона грота-штага и во всем подобно основывается как фока-брас; проходит на шканцы (см. план А, поз. g) в определенной для сих брасов кнехт, где

* Драйрепы всегда оставляют такой длины, что во время поднятия до места марса-рея блок, вязанный в драйрепе с другим блоком (с коим основывается марса-фал-лопарь), заложенный на руслине, не сходил на несколько фут. Впрочем, должно заметить, как с одной стороны, так и с другой равно и подобно марса-фал основывается.

** На некоторых кораблях коренные концы грот-марса-брасов крепятся за топ крюс-стенги, а ходовые проходят в блоки, на ноках марса-рея наложенные, и от оных идут в другие блоки, на бизань-мачте под беген-реем прикрепленные. Выгода таким образом основанных марса-брасов есть та, что по подъеме рея оный брасопитя гораздо легче, но выгода сия сопряжена с тем неудобством, что при килевой качке тяжело бывает крюс-стенге. Грот-марса-брас проводят также к фок-мачте и опускают на низ. Впрочем, всякой может брасы сии основывать по способности и удобству своего судна.

онье брасы тянутся почти всегда согласно и крепятся за кнехт или нарочно вбитыя для их планки. Крюсель-брас есть брас крюсель-рея (11), оный одним своим концом закрепляется у задней грот-ванты, основывается с крюсель-реем во всем подобно, как беген-брас; тянется всегда согласно с оным на шканцах, где и крепится в определенном месте .

Брам-шкот-блоки (s). Sheet Blocks. Poulies des ecoutes.

Блоки, в которые проходят веревки, называемыя брам-шкоты. Накладываются последние на каждый нок марса-рея.

Примечание. Брам-шкот-блоков бывает с каждой стороны по два, один — на ноке рея наложен, а другой — немного от середины отступя к ноку, снизу марса-рея привязывается. Таким образом, все марса-реи отакелаживаются, кроме выше показанного вооружения, в разных местах на марса-реях, привязываются небольшие блоки для проходу чрез оные веревки, называемых гитовы и гордени, оными подбирается парус, присоединяемый к сему рею; также на обоих концах рея при самом окончании ноков вделывается по одному шкиву, в которые проходят веревки от края паруса с каждой стороны, простирающиеся в оный шкив, восходят вверх в один из шкивов комель-блока, что в стенг-ванте вязан; от коего опускается каждая на низ, где и тянется таялями; сия веревка называется риф-тали-шкентель; а тали, коими она тянется, именуется риф-тали^{**}.

За исключением всего выше показанного почти на одной четверти марса-рея, но немного ближе к драйреп блоку кладется по стропе с коушем на каждой стороне рея, за которыя закладываются (в случае надобности) шторм-тали, коих другой блок, когда рифы взяты, закладывается за строп, обнесенный кругом стенги; когда же марсели закреплены, то берется за обух, утвержденный в эзельгофте. По наложении на марса-рее всего выше показанного поднимают каждую из оных на свое место, где присоединяют ее бейфуттом (q) к стенге, основывают и вытягивают все состоящая при них снасти, уравнивая марсывые лисель-шпирты, и тогда находится оный рей, готовым ко всем действиям.

Кроме показанных марса-реев есть рея на бушприте, (I) называемая блинда-рея, (13) она размерением своим равна фор-марса-рею; но вооружается совсем особенным образом и, будучи присоединена к бушприту, служит при оном непосредственно к утверждению с боков утлегаря и бом-утлегаря.

Блинда-рей. Sprit-sayl yard. Vergue de civadiere.

Показан выше сего под знаком (13). Сей рей вооружен также бывает, как и марса-реи пертами, топенантами и брасами; сии последние у сего рея называются особенно

* Многие делают так, что для крюсель-браса привязывают блоки у топа грот-мачты под самым эзельгофтом. Блоки для брам-брасов у стенгового швиц-сарвеня, а для крюсель-булиня за вторую или за третью путинс-ванту; сие делают единственно для чистоты, чтобы блоков менее было видно и снасти шли одна по другой неприметно.

** О риф-талях будет объяснено ниже сего, где следует.

"блинда-трисы"; каждая из сих, показанных при сем рее снастей, действие производит таковое же, как было сказано у прочих реев.

Примечание. Блинда-рей к определенному своему месту (на бушприте) поднимается фалом, которой основывается между блоком, привязанным на середине рея, и блоком, прикрепленным за обух, вбитый снизу бушприта в эзельгофте или поблизости его в самом бушприте. По поднятии же к своему месту присоединяется оный рей к бушприту посредством бейфута, и во время похода висит он на особенном стропе род борга, сделанном и на бейфуте; который, будучи присоединен плотно к бушприту, не допускает блинда-рея от онаго отдаляться. Не далеко отступя от ноков сего рея, привязываются к нему коуши с каждой стороны по три, один подле другого расположенные; впервые от ноку проходят веревки, от бом-утлегаря идущия, называемыя бом-утлегарь-бакштаги; а во-вторые два, от ноку идут веревки, от утлегаря именуемыя утлегарь-бакштаги, кои простираются на бак, где тянутся и крепятся.

ВООРУЖЕНИЕ БРАМ-РЕЕВ

Грот-брам-рей (3).

Main tor-gallant yard. Vergue de grand perroquet.

Фор-брам-рей (7).

Fore top-gallant yard. Vergue de petit perroquet.

Крюс-брам-рей (11).

Mizen tor-gallant yard. Vergue de perruche.

О сих реях показано выше сего. Оныя состоят под знаками (3), (7), (11), отакелаживаются как одна, так и другая одинаково. Веревки, которыя на них накладываются, и вообще все принадлежности к ним суть следующие.

Брам-фал (t).

The haliards of the top gallant yard.

La drisse du grand hunier.

Несмоленая веревка, служащая для поднимания брам-рея вверх брам-стенги и опущения его на низ оной до определенного места; для сего посредине брам-рея привязывается строп с коушем, за которой закладывается гак его драй-репа (т.е. того самого фала, которой поднимает и опускает рею), проходящего в шкив, вделанный в топе брам-стенги и продолжающегося от онаго вниз под марс, где ввязывается в него блок, которой основывается веревкой с другим блоком, утвержденным или заложенным на палубе, что вообще

* На иных судах вместо коушей делают в блинда-рее шкивы, вставляя оные в том направлении, как идут бакштаги.

и называется брам-фал, или брам-гинец^{*}. При вытягивании она-го (на палубе) брам-рей подымается вверх, а при отдаче опускается вниз на свое определенное место.

Бейфут (u).

Truss-parrel. Racage a l'angloise.

Веревка, или короткой строп, который объемлет брам-стенгу и присоединяет к ней брам-рей; оный составляется подобно, как бейфуты у марса-реев с тою только разницею, что длинный конец его, сделанный петлею, объемля брам-стенгу, накладывается на очко, или петлю, у брам-рея прикрепленную, где и закладывается кневенсом (деревянным гвоздем). Сие делается для того, чтобы брам-рей скорее можно было освободить при спуске его совсем на низ.

Перты и ундер-перты (e), (f).

Horse, or foot-rope. Marche-pied.

Накладываются первья на ноки брам-реев, оные составляются по мере своей точно так, как показаны выше сего перты у прочих реев, и служат для стояния людям у брам-рея во время подбирания или отдавания паруса.

Брам-брасы (v).

Tob gallant braces.

Les bras du perroquet.

Общее имя брасов, принадлежащих брам-реям, оные накладываются просто огоном на каждый нок брам-рея, откуда идут к определенным для их местам, опускаются на низ, где тянутся и крепятся. Действие брасов показано выше сего у нижних реев.

Брам-топенанты (w).

Top gallant lists.

Les balancines perroquet.

Общее имя топенантов, при брам-реях состоящих, оные накладываются просто огонами на каждый нок брам-рея, от которых идут в комель-блочки, ввязанные на каждой стороне вверху брам-вант, от коих опускаются на марс, где тянутся и крепятся. Действие топенантов по мере своей есть то же, как выше сего показано у прочих реев.

Примечание. Как брам-брасы, так и брам-топенанты собственное свое название имеют с приложением имени той брам-реи, при которой они находятся, как например: грот-брам-брас, фор-брам-топенант и проч. Брам-топенанты основываются все одинаково чрез комель-блочки, ввязанные в брам-ванты, от коих опускаются на марс; а брам-брасы основываются следующим образом, именно: грот-брам-брасы идут от

* Гинцами называются малья тали, которых оба блока суть одношквивные

ноков грот-брам-рея, в блокки привязанные под крьюйс-салингом (XXIII), от коих опускаются на низ в шкив в кофель-планке (см. план А, поз. d'') на юте или на шканцах вставленный, где оные брасы тянутся и крепятся. Фор-брам-брасы идут от ноков фор-брам-рея а блокки, привязанные под грот-салингом (XXI), от коих опускаются на низ в кофель-планку (см. план А, поз. d'''), на шканцах в борту утвержденную, где оные брасы тянутся и крепятся. Крьюйс-брам-брасы идут от ноков крьюйс-брам-рея в блокки, к грот-стенг-вантам по способности привязанные, от коих опускаются на низ, где тянутся и крепятся. Между прочим, должно заметить, что у брам-реев брасы и топенанты их огонами своими связываются вместе, дабы удобнее было снимать оные с нока-рея; ибо брам-реи на военных судах во время стояния на якоре при захождении солнца всегда на низ опускаются *, а при восхождении опять наверх поднимаются, что и означает поутру начатие всех работ, а в вечеру окончание оных; исключая необходимости, где действие происходит по мере надобностей.

* Для спуска брам-реев (см. чертеж X, фиг. 10) при отакелаживании их привязывают около середины нока (или на $\frac{1}{4}$ длины) каждой брам-реи коуш; в которой проходит штерт, с вязанным в конце его коушем, чрез которой пропускают брам-гордель, служащий для подъема и спуску брам-рея; оное производится посредством так называемого собаки-блока, который есть не что иное, как простой остроупленный блок небольшой величины, имеющий сверху своего стропа вязанный коуш, подле коего привязываются два короткия конца с очками, коими охватывается брам-стенга сзади так, что когда очки сойдутся между собою, то закладываются кневнем, чрез что и составляется при оном блоке и брам-стенге род бейфута.

Когда же надобно спускать брам-рею, то продевают брам-гордень сквозь сказанный собаку-блок и как брам-драйрепа, освободя от брам-реи, закладывают за коуш собаки-блока, начинают тянуть брам-гинец, а брам-гордень раздергивать, и когда собака-блок с (продетым в нем) брам-горденем поднимается вверх к шкиву брам-стенги, тогда закрепляют брам-гинец и вытягивают выше упомянутый штерт на салинге, отчего брам-гордень коушем-штерта притягивается к прикрепленному на рее коушу; а конец штерта завязывается на середине рея за тот самый коуш, в которой брам-драй-репа как закладывается. Учинив все сказанное, вынимают кневень из брам-бейфута и, закрепив на одной стороне брам-топенант и брам-брас, поставив по человеку на стенг-ванты, салинги и на брам-эзельгофте, также на марсах к закрепленному топенанту, а внизу на закрепленный брам-брас и довольно число людей на брам-гинец. Устроив все оное, брам-рей готов к спущению на низ, и при слове "поворачивай" в момент тянут брам-гордень и брам-топенант, осаживают брам-брас; с сказанным словом человек, в сем месте стоящий, на эзельгофте оттолкнет брам-рею, что способствует с осаживанием брам-браса к тому, чтобы при сильном размахе брам-рея не сломить рожков у салинга. По повороте травят брам-гордень и опускают рей на низ; причем снимают брам-топенант и брам-брас, и на самый нок рея накладывается стропка, которая всегда на брам-гордене находится; сие делается для того, чтобы нок не отходил от брам-горденя, и рей шел бы прямо на низ; равно и для того, чтобы при подъеме менее задевал верхний нок и удобнее его можно бы было отводить. Во время же подъему брам-реев вверх, когда оная придут к надлежащему месту, то надевают брам-брасы и брам-топенанты и поднимают оную до места, когда же рея будет готова к тому, чтоб поворотить, то на одной стороне раздергивают топенант вовсе, а на другой выбирают слабинку и со словом "поворачивай" отдают штерт с коушем, вытягивают брам-топенант на одной, а брам-брас на другой стороне; потом, выровняв брам-топенанты и брам-брасы, заложив как брам-драйрепа и брам-бейфут, оставляют брам-рею в настоящем его положении

Грот-бом-брам-рей (4).

Main-Royal yard. Vergue de grand perroquet volant.

Фор-бом-брам-рей (8).

Fore royal yard. Vergue de petit perroquet volant.

Крюйс-бом-брам-рей (12).

Mizen roayl yard. Vergue de petit perroquet volant.

О сих реях показано выше сего, где и состоят оне под знаками (4), (8) и (12). Оныя вооружаются как одна, так и другая одинаково, имеют при себе топенанты и брасы, которые проходят в определенныя для них места и тянутся на марсах; бом-брам-реи присоединяются к своим бом-брам-стенгам бейфутом таковым же точно, как и у брам-реев; поднимаются же вверх и опускаются вниз по бом-брам-стенге веревкой, именуемой бом-брам-фал.

Примечание. Бом-брам-фалы делают ныне таким образом, что в настоящий конец сего фала (идушаго от бом-брам-стенги вниз), немного выше марсу вплеснивают (присоединяют) конец веревки ровной толщины бом-брам-фалу, отчего и составляется от сего фала два хвоста, из которых один берут на правую, а другой на левую сторону; способ сей служит удобством под парусами вытягивать бом-брам-фал на наветренной стороне, и чрез то заменяет оне для бом-брам-стенги место бакштага. Бом-брам-реи вместе с брам-реями опускаются на низ, при повороте их употребляют все те же средства, что и при брам-реях, (то есть продевают конец штерта с коушем, сквозь коуш на бом-брам-рее привязанным и проч.), только на место брам-гордения употребляется при них бом-брам-фал; впрочем, огона топенантов и брасов их также связываются вместе, дабы удобнее было снимать оные с ноку-рея. Притом должно заметить, что при повороте оных реев на каждой мачте брам-рея и бом-брам-рея ворочаются в противную сторону, делая в пересечении между собою фигуру накрест; сие делается для того, чтобы удобнее было на противных сторонах снимать брасы и топенанты, что всегда производится с отличной расторопностию; ибо в сем действии заключается морское щегольство, где малым числом людей употребленное проворство, сноровка и избегание запутанности снастей дают полное превосходство противу тех, где оное действие с замедлением производится.

Гик (14). Main boom. Gui.

Гафель (15). Gaff. Pie vergue a corne.

Показаны выше сего под знаками (14) и (15). Сии продольныя деревья имеют также свое вооружение, которое производится следующим образом:

Гик перты (x). Spraker bom Horse. Cui Marche-pied.

Веревки, наложенныя на конец гика, по обе его стороны идущия и продолжающияся до гакаборту, где, немного ослабив, их за самый гик прикрепляют; оне имеют на себе кнопки (узлы) и служат для стояния людям при уборке паруса, состоящаго у гика.

Гик топенант-штерты (y).

Laniard of the Main boom lift. Gui Balancine.

Несмоленья короткия две веревки, в концы коих вязаны коуши, сквозь которые проходят гик-топенанты. Сии штерты не что иное, как конец веревки (длиною в 8 или 10 фут), сложенный пополам и выблиночным узлом наложенный, отступя от внешнего конца к гакаборт почти на $\frac{1}{3}$ всей длины гика. Они служат в помощь топенантам для поддержания гика.

Гик-бакштаги (z).

Main boom pendants. Gui gaihaubans.

Довольно длинные шкентели, наложенные на самый конец гика, в концах своих имеют вязанные коуши, за которые закладываются гинцы, идущия к краю борта по обе стороны гика; оныя способствуют переводить гик в ту и другую сторону.

Гик-тали (z'). Main-boom-tackle. Palans de Gui.

Тали, заложенные за обух, вбитый в борт внутри корабля, и за коуш стропа кругом гика, взятого близ того места, где гик имеет свое сечение с гакаборт. Гик-тали располагаются равно, одне по одну, а другия по другую сторону гика; оными удерживается гик всегда в таком положении, какое требует направление паруса при нем состоящего.

Гик-топенант (a'). Topping lift. Gui Bakfncene.

Несмоленья веревки, которые накладываются на конец гика, служат к поддержанию его горизонтально; ибо гик одним своим концом упирается в бизань-мачту (IV) и к оной бейфутами* присоединен, а на другом его конце наложены сии топенанты, которые основываются различно. Ныне большею частью основывают оныя таким образом: гик-топенанты, идущие от нока, проводятся сквозь коуши гика-топенант-штертов (y), от коих простираются оне в блоки под крюс-марсом**, с каждой стороны бизань-мачты прикрепленные, от которых опускаются вниз в шкивы планок, пришитых к гик по обе его стороны с наружной части близ гакаборта; пройдя сквозь оныя планки, в концы сих топенантов вязываются коуши, которые стягиваются посредством хват-галей с таковыми же коушами, в особом стропе находящимися и прикрепленными на гике подле самой

* Бейфут у гика есть веревка, обшитая кожей, идущая от одной лапы гафеля, объемлет собою бизань-мачту и, возвращаясь к другой лапе подле оной, закрепляется.

** У иных блоки сии привязываются за топ-бизань-мачты под эзельгофтом.

бизань-мачты^{*}, чрез которые натягивают гик-топенанты до надлежащего положения.

Гафель-раксы.

Gaff parrell. Pie vergue a corne Racage.

Род бейфута, или нанизанные на веревку деревянные шарики, объемлющие бизань-мачту, коими гафель к ней присоединяется; посредством сего гафель удобнее поднимается по одной мачте вверх и опускается на низ. Ныне большею частью гафель ходит по тресель мачте, присоединяется к одной бейфуту, который обшивают кожей.

Гафель-гордель (с').

Gaff jears. Pie vergue a corne Drisse.

Несмоленая веревка, основанная между двумя двухшкивными блоками, из которых один наложен на топ бизань-мачты (IV) и опущен сзади ея между лонг-салингами вниз под марс (IX); а другой блок, остропленный с гаком, которым закладывается за обух, вбитый в гафеле. Вся сия основа вместе называется гафель-гордель; конец ея, или лопарь, идет от верхняго блока вниз, где и тянется; действием онаго гафель поднимается вверх и опускается на низ.

Дирик-фал (d').

Topping-lift. Martinet pour la vergue.

Несмоленая веревка, дающая гафелю желаемой угол с мачтой, при коей он находится; сия веревка служит при нем, как топенант у прочих реев; оная основывается следующим образом^{**}: длинная веревка, прикрепленная одним своим концом к топу крюс-стенги (XXIII), идет от онаго другим своим концом в одношкивный блок, на ноке гафеля привязанный, проходя чрез оный возвышается в двухшкивный блок, к эзельгофту бизань-мачты прикрепленный, от коего обращается опять к гафелю в одношкифный блок, привязанный (от нока) на $\frac{1}{3}$ всей его длины; пройдя чрез сей блок возвышается к тому же двухшкивному блоку, у эзельгофта прикрепленному, проходит в другой его шкив, от коего опускается на низ, где тянется и крепится в определенном месте.

Еринс-тали (e'). Vangs. Palan de retenue.

Смоленые длинные шкентели, наложенные на нок гафеля, идут от онаго вниз, имеют в концах своих ввязанные

* Гораздо удобнее вместо наложеннаго стропа с коушами вколачивать по ту и по другую сторону гика небольшие обухи.

** Дирик-фал основывают различно, смотря по удобности, но показанный способ ныне введен в употребление и есть лучше и удобнее прочих.

блоки, с коими основываются гинцы (небольшие тали), идущия с одной и другой стороны к краю гакаборта, где оныя за обухи близ раковины вколоченныя, гаками нижних своих блоков закладываются. Вся сия основа вместе называется еринс-тали, действием которых удерживается удаление гафеля в ту и другую сторону.

Таким образом показаны все принадлежности вооружения мачт и реев*, по установлении коих в надлежащих местах сообразно порядку начинают вытягивать весь такелаж и снасти, которыя потом крепят и убирают так, что каждая веревка, заняв свое определенное место, состоит в полной силе своего действия, и тогда корабль находится во всем своем оснащении.

Кроме отакелаживания мачт, стенг, брам-стенг и реев, есть некотораго роду снасти, которыя совсем особо для разных принадлежностей в означенных местах привязываются, как-то: за грота-штаг поблизости его мусинга прикрепляется смоленый шкентель со вплесненным в другом его конце коушем, за которой закладываются гаком тали для подъему разных тяжестей. Сии тали называются ундер-фок** ; также на грота-рее, немного отступя от ноку, навешиваются тали для подъему на корабль с водою бочек; оныя именуются ватер-тали.

Примечание. На некоторых Английских кораблях ватер-тали основываются следующим образом: в один конец лопоря вплеснивают гак, который закладывают за коуш стропки, на ноке рея прикрепленной, другой же конец сего лопаря имеет надетый на себя блок в длинном стропе, коего гак находится для закладывания за бочечные стропы или другия тяжести; потом оный конец идет в блок, в конце длиннаго шкентеля вплесненный, от коего опускается на низ в канифас-блок, тянется на шканцах, на шкафуте или на палубе. Упомянутый шкентель делается довольно длинен и другим своим концом прикрепляется к грота-рею почти над самым бортом корабля. Выгода сих ватер-талей есть та, что лопарь их, будучи взят в один раз, проходит в трех блоках, тянется легче обыкновенных талей, а притом при сокращенной его длине все тяжести на корабль в меньшее время могут быть поднимаемы, что во многих случаях бывает крайне нужно; впрочем, убирать оныя и навешивать весьма легко и удобно, что ясно изображено на чертеже X в фиг. 8.

* Должно заметить, что все реи вооружаются, кроме драйвер-рея и лисель-реев, которыя находятся без всякаго вооружения; к ним привязываются надлежащие паруса, с коими они поднимаются, куда следует, а по спущении вместе с своими рейками (будучи к ним привязанными) вовсе убираются.

** Так как ундер-фок во время похода можно вовсе снимать, то для чистоты иные привязывают к штагу вместо шкентеля коуш, за которой гаком закладываются тали

Также к особенному роду снастей принадлежит веревка, именуемая перевей-топенант; (слово перевей есть испорченное Английское preventer, т.е. предостерегательный), он кладется на грота и фока-рея и служит в помощь настоящему их топенанту только тогда, когда нок рея обременяется великою тяжестью, как например: при подъеме на корабль пушек, якорей, гребных судов и проч. образ положения его есть следующий: привязывают сзади эзельгофта блок*, в который проходит перевей-топенант, имеющий в одном конце своем вплесненный гак, которым он по объятии нока-рея закладывается за самого себя, а другой конец его продевается в блок, привешенный под эзельгофтом, откуда опускается на низ, где и крепится на битсах. Таким образом, может он легко сниматься с одного нока и переносится на другой или убран быть на марсе, когда нет в нем нужды.

Сим оканчивается показание оснащения вооружаемого корабля; впрочем, при оном есть особенного рода различная работы, которые необходимо почти в одно время с оснасткою корабля должны производиться, как-то: поднятие и постановление пушек, привязывание канатов к якорям, основание веревок для действия оными, равно приведение различных вещей в надлежащее их положение для настоящего ими действия; которые ниже сего следуют быть показаны.

О ПОДНЯТИИ ПУШЕК НА КОРАБЛЬ

Пушки на корабль поднимаются таким образом: в-первых, опускают грота-рей (1) до половины мачты, отопливают ее топенантом и перевей-топенантом и обрасопливают так, чтобы грота-рея была почти против середины шкафута и чрез то будет она находиться ровно и против середины средняго порта нижняго дека. Потом за топ или эзельгофт грот-мачты закрепляют выбленочным узлом конец толстой веревки, называемой топ-реп (или топо-рик), а другой его конец петлею пропускается в петлю стропа, у гинь блока сделанную, где закладывают в оную свайку, и все вместе поднимают к $\frac{1}{3}$ грота-рея от нока или к заднему бугелю лисель-шпирта, где оное присоединяют к реи надежным найтовом в несколько шлагов; по сделании сего травят немного топенантов, дабы рея довольно села на топ-рик, чрез

* Для сего блока делается сзади эзельгофта род стропки, на которую накладывается коуш, присоединенный к стропке блока; коуш сей ходит по сделанной стропке сзади эзельгофта свободно в ту и другую сторону, и с которой стороны нужно заложить перевей-топенант, то на ту сторону и блок сей передвигают, что изображается на чертеже (III), фигура (L)

что оный будет служить в помощь топенантам; причем также кладут найтов в помощь бейфутам на середине грота-реи и за мачту в несколько шлагов; но дабы рея при подъеме пушек не имела большого движения, то для того всегда с противной стороны, той, на которую поднимаются пушки, закладывают за мачту нок тали и вытягивают. По изготовлении всей сей основы накладывают на лежащую пушку на пристани пушечный строп, (сделанной из толстаго и надежнаго троса для малаго калибра пушек в 2, а для большаго в $2\frac{1}{2}$ дюйма) так, что петлю своєю у одного конца перевязанною накладываются он на винград, а другим своим концом обносится кругом пушки у цапфов и сам за себя захватывается, выходя петлею наружу верхней дульной части; в сию петлю пропускается строп блока гинь-талей*, в который закладываются свайка. При сем в предосторожность на казенную часть пушки кладут особенной короткой строп, за который закладывают хват-тали, которые вытягивают; сие делается для того, дабы при отделении на пристани от стелюх пушка, (бросившись на гини), не ударилась в борт корабля. По сделании всего выше сказаннаго начинают вертеть на шпиле гини, отчего пушка, подымаясь вверх, идет подле самага борта корабля, и когда сравняется со шкафутом, тогда люди, стоящие нарочно на повешенных со шкафута люках, закладывают за пушечной строп сей-тали, которые тянут и по мере того гини отходят, а чрез то и пушка приходит к середине грот-люка (см. план А, поз. е); тогда откладывают гини и на одних сей-талях пушку опускают в грот-люк, на приуготовленной для нея станок в верхней палубе, где и отвозится каждая из оных на свое место. Таким образом поднимаются пушки верхняго дека; а шканечныя и боковыя по легкости своей поднимаются на нок и сей-талях до шкафута, где ставятся на свои станки, на которых развозят их по местам.

Нижняго дека пушки большею частию поднимаются в средний нижний порт; для сего против середины сего порта в расстоянии от него около $4\frac{1}{2}$ фут в верхней палубе просверливается дира, против которой, или, отступя немного к диаметральной плоскости корабля, просверливается такая же дира на шканцах у шкафута; сквозь оныя пропускается мантыль, или штерт; (довольно толстая веревка, которая в верхнем своем конце имеет вплесненной коуш, а нижний

* Гинь-тали употребляются для подъема больших тяжестей, особенно пушек, они основываются между двух-трехшквивных блоков тросом кабельной работы толщиной в 5 дюймов, имеют у стропов своих довольно длинныя оклетневанныя толстыя очки или петли, верхний блок своєю петлею накладывается на топ-рик, а нижний захватывается у пушки

оканчивается плетенкою). За коуш сего штерта закладываются грот-сей, или мантыль-тали. На пушку большого колибра точно так же накладывается пушечной строп, особо им принадлежащий; за оный закладывают гини, (а на берегу хват, или фиш-тали) и начинают пушку подымать; но когда она сравняется с нижним портом, тогда нарочно у сего стоящие люди кладут строп на казенную часть пушки и закладывают за него тали, которых другой блок закладывают гаком в нижнем деке за пушечной рым против самого порта; кругом же крайней казенной части заматывают и закрепляют конец вышеупомянутого штерта*. После сего начинают тянуть мантыль-тали и в нижнем деке тали, а гиней немного приотдают; отчего пушка идет в корабль совершенно горизонтально, и, когда цапфы ее пройдут порт, тогда подвозится под нея станок, и, приотдавая все тали, пушка опускается на оный; таким образом, все пушки поднимаются, ставятся на станки и развозятся по палубе в надлежащие свои места.

О ЯКОРЯХ С ПРИНАДЛЕЖНОСТЯМИ

Якоря суть твердые орудия, сделанные из железа и деревянного штока, употребляемые на море, на рейдах, в гаванях и реках, дабы сохранить корабли и суда от опасности или содержать их в выгодном стоянии.

Доброта якорей составляет великую важность, ибо безопасность и сохранение судов много от них зависит.

Якорь состоит из веретена, двух рогов, двух лап. или лопастей, кольца и штока, которые имеют между собою следующие пропорции: длина рога от внутренней стороны толстаго конца до носка равна расстоянию, взятому с той же внутренней стороны на веретене от толстаго конца до тренда, или главнаго диаметра веретена. Сие же расстояние, взятое трижды, есть длина веретена от самой верхушки якорной пятки; длина штока равна длине веретена от верхушки до центра кольца, коего внешний диаметр равен трижды взятому главному диаметру веретена, а толщина онаго рыма почти вполовину того же диаметра.

Якорное веретено, рога, лапы и кольцо куют порознь и потом все вместе между собою соединяют; работа сия производится из самого лучшаго жесткаго железа, плотно соединеннаго вместе, при том наблюдают, чтобы железо не

* Того самого, у котораго в верхнем конце за коуш заложены сей-тали, или мантыль-тали

было ни чрезмерно мягко, ни чрезмерно ломко; ибо от ломкости оно подвержено переломлению, а от мягкости будет разгибаться.

Все части якоря определяются по толщине главного его диаметра, которой означается на веретене в таком же расстоянии от внутренней стороны толстаго конца, как рог от той же стороны до оконечности носка; веретено округливается до четырехугольной вверху части и там называется малая окружность, поелику она самая тонкая часть веретена; те две стороны, которые в направлении рогов имеют плоския поверхности около одного дюйма уже главного диаметра у больших якорей, а несколько меньше у малых якорей; четырехугольная часть есть такой же толщины в каждую сторону, как и главный диаметр, и спускается в малую округлость на шестой части длины веретена.

Делая всякую часть якоря, должны наблюдать величайшее рачение, чтоб был якорь гладок, чист и ровен и чтоб края и углы были сохранены прямыми в направлении их, поелику якоря, сделанные хорошо, должны иметь красоту и крепость.

Когда якорь сделан, то две лапы от внутренней стороны толстаго конца до оконечности носка должны составлять дугу круга в 120 градусов; а толщина рыма (кольца) должна быть вполовину диаметра малой окружности веретена.

Якорный шток составляется из двух долгих дубовых брусьев, крепко соединенных болтами и четырью или шестью железными бугелями, по два или по три от середины на каждой стороне расположенными, и по одному близ каждого конца. Шток утврждают на верхнем конце веретена поперечно к якорным лапам; длина его равна длине веретена с половиною диаметра рыма; ширина и толщина в середине во столько же дюймов, сколько шток имеет футов в длину; концы у штоков делаются четырехугольные, толщиной вполовину противу середины; верхняя сторона подле рыма всегда делается прямою, равно как и нижняя сторона на расстояние половины ширины на каждую сторону середины; а оттуда утоняется к каждому концу в выше сказанной пропорции. За нужное почитают оставлять отверстие в середине между двумя штуками на $1\frac{1}{2}$ дюйма, дабы можно наколачивать бугели ближе к середине, на случай буде шток усохнет или ссядется.

Вес якорей ищется различными правилами, у нас для сыскания онаго употребляется Голландское правило: куб из $\frac{2}{5}$ ширины корабля в футах, разделенный на 33, дает вес самага большаго якоря, т.е. плехта в пудах, полагая, что пуд содержит 33 Голландские фунта. Дагликс, бухт и

запасной якорь шварт* около $\frac{1}{20}$ легче плехта, а той около $\frac{1}{10}$ легче плехта; стоп-анкер, или большой верп, равен $\frac{1}{3}$ тоя, а вес прочих верпов заключается между $\frac{2}{5}$ и $\frac{1}{4}$ веса стоп-анкера.

Вес и толщина канатов должны быть пропорциональны тяжести якорей; в противном случае значущая разность между весом якорей и толщиной их канатов не токмо бесполезна, но иногда совершенный вред нанести может. Канат каждого якоря весит почти одною четвертью более весу того, сколько имеет якорь; для сыскания окружности плехтова каната берут $\frac{1}{2}$ дюйма на каждый фут ширины корабля; дагликсов и бухтов канаты имеют ту же толщину, а тоев несколько тоньше. Толщина кабельтовых простирается от $\frac{1}{2}$ до $\frac{1}{3}$ толщины плехтова каната, а перлины вполонину тоньше кабельтовых. Между прочим, вес каната изыскивается особенным правилом: берут квадрат из $\frac{2}{5}$ ширины корабля в футах, что дает вес плехтова каната в пудах длиною во 120 сажень**. Относительно же весу якорей, верпов, дреков, и проч. прилагаются здесь таблицы, употребляемые в Английском военном флоте.

* Якорь шварт есть запасный якорь, которой ставится в трюм в грот-люк; веретено его принаитовливается у бимса кубрика, а лапы зарываются в каменный балласт. Сей якорь для удобнейшаго его помещения не имеет при себе штока, который особливо хранится, и приделывается к нему, когда нужда востребует. Якорь шварт изображен на плане А под знаком (7).

** Впрочем, исчисление весу якорей и канатов, употребляемых во Французском флоте очень хорошо изложены в книге "Исчисление груза" соч. Вице-Адмирала Тевенарда, переведенной на Российской язык Корабельным Мастером Разумовым.

ОПРОБОВАННЫЕ РАЗМЕРЫ И ВЕС ЯКОРЕЙ В АНГЛИЙСКОМ ФЛОТЕ

в е с	длина веретена		длина рогов		ширина лап		толщина лап		велич. глав. диам.		велич. малой округл.		внешн. диам. рыма		толщина рыма	
	ц. *	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.
1	5	8	1	10	0	9	0	0 ^{3/4}	0	2 ^{1/2}	0	2	0	9	0	1
2	6	6	2	2	0	11	0	0 ^{3/4}	0	2 ^{3/4}	0	2 ^{1/4}	0	11	0	1 ^{1/4}
3	7	0	2	4	1	0	0	0 ^{7/8}	0	3	0	2 ^{1/2}	1	0	0	1 ^{1/3}
4	7	6	2	6	1	1	0	0 ^{7/8}	0	3 ^{1/2}	0	2 ^{3/4}	1	1	0	1 ^{3/8}
5	8	0	2	8	1	2	0	1	0	3 ^{1/2}	0	3	1	2	0	1 ^{1/2}
6	8	6	2	10	1	3	0	1	0	3 ^{3/4}	0	3 ^{1/4}	1	3	0	1 ^{5/8}
7	9	0	3	0	1	4	0	1	0	4	0	3 ^{1/2}	1	4	0	1 ^{3/4}
8	9	6	3	2	1	5	0	1 ^{1/8}	0	4 ^{1/4}	0	3 ^{3/4}	1	5	0	1 ^{7/8}
9	10	0	3	4	1	6	0	1 ^{1/8}	0	4 ^{3/8}	0	3 ^{7/8}	1	6	0	1 ^{15/16}
10	10	4	3	5	1	7	0	1 ^{1/8}	0	4 ^{1/2}	0	4	1	7	0	2
11	10	8	3	7	1	8	0	1 ^{1/4}	0	4 ^{5/8}	0	4 ^{1/8}	1	8	0	2 ^{1/16}
12	11	0	3	8	1	8 ^{1/4}	0	1 ^{1/3}	0	4 ^{5/9}	0	4 ^{1/8}	1	8 ^{1/4}	0	2 ^{1/16}
13	11	4	3	10	1	8 ^{1/2}	0	1 ^{1/4}	0	4 ^{3/4}	0	4 ^{1/4}	1	8 ^{1/2}	0	2 ^{1/8}
14	11	8	3	11	1	8 ^{3/4}	0	1 ^{1/4}	0	4 ^{3/4}	0	4 ^{3/8}	1	8 ^{3/4}	0	2 ^{3/16}
15	12	0	4	0	1	9	0	1 ^{5/8}	0	4 ^{7/8}	0	4 ^{1/2}	1	9	0	2 ^{1/4}
16	12	3	4	1	1	9 ^{1/8}	0	1 ^{5/8}	0	5 ^{1/8}	0	4 ^{5/8}	1	9 ^{1/8}	0	2 ^{5/16}
17	12	6	4	2	1	9 ^{1/4}	0	1 ^{5/8}	0	5 ^{1/4}	0	4 ^{3/4}	1	9 ^{1/4}	0	2 ^{3/8}
18	12	8	4	3	1	9 ^{1/2}	0	1 ^{5/8}	0	5 ^{3/8}	0	4 ^{7/8}	1	9 ^{1/2}	0	2 ^{7/16}
19	12	10	4	4	1	9 ^{3/8}	0	1 ^{1/2}	0	5 ^{1/2}	0	5	1	9 ^{5/8}	0	2 ^{1/2}
20	13	0	4	4 ^{1/2}	1	9 ^{5/8}	0	1 ^{1/2}	0	5 ^{5/8}	0	5 ^{1/8}	1	9 ^{3/4}	0	2 ^{9/16}
21	13	2	4	5	1	9 ^{3/4}	0	1 ^{1/2}	0	5 ^{7/8}	0	5 ^{1/8}	1	9 ^{3/4}	0	2 ^{9/16}
22	13	4	4	5 ^{3/8}	1	10	0	1 ^{1/2}	0	6 ^{1/8}	0	5 ^{3/8}	1	10	0	2 ^{11/16}
23	13	6	4	6	1	10 ^{1/4}	0	1 ^{1/2}	0	6 ^{1/4}	0	5 ^{1/2}	1	10 ^{1/4}	0	2 ^{3/4}
24	13	8	4	6 ^{1/2}	1	10 ^{1/2}	0	1 ^{1/2}	0	6 ^{3/8}	0	5 ^{5/8}	1	10 ^{1/2}	0	2 ^{13/16}
25	13	10	4	7	1	11	0	1 ^{5/8}	0	6 ^{1/2}	0	5 ^{3/4}	1	11	0	2 ^{7/8}
26	14	0	4	8	1	11 ^{1/2}	0	1 ^{5/8}	0	6 ^{5/8}	0	5 ^{7/8}	1	11 ^{1/2}	0	2 ^{15/16}
27	14	2	4	8 ^{1/2}	1	11 ^{3/4}	0	1 ^{5/8}	0	6 ^{5/8}	0	5 ^{7/8}	1	11 ^{3/4}	0	2 ^{15/16}
28	14	4	4	9 ^{1/4}	1	11 ^{3/4}	0	1 ^{5/8}	0	6 ^{5/8}	0	5 ^{7/8}	1	11 ^{3/4}	0	2 ^{15/16}
29	14	6	4	10	2	0	0	1 ^{3/4}	0	6 ^{5/8}	0	5 ^{7/8}	2	0	0	2 ^{15/16}
30	14	7 ^{1/2}	4	10 ^{1/2}	2	0 ^{1/2}	0	1 ^{3/4}	0	6 ^{3/4}	0	6	2	0 ^{1/2}	0	3
31	14	9	4	11	2	1	0	1 ^{7/8}	0	6 ^{3/4}	0	6	2	1	0	3
32	14	10	4	11 ^{1/2}	2	1 ^{1/2}	0	1 ^{7/8}	0	6 ^{7/8}	0	6 ^{1/8}	2	2 ^{1/2}	0	3 ^{1/16}
33	15	0	5	0	2	1 ^{3/4}	0	1 ^{7/8}	0	7	0	6 ^{1/4}	2	1 ^{3/4}	0	3 ^{1/8}
34	15	1	5	1 ^{1/4}	2	2	0	2	0	7 ^{1/4}	0	6 ^{1/2}	2	2	0	3 ^{3/4}
35	15	2	5	0 ^{5/8}	2	2 ^{1/2}	0	2	0	7 ^{3/8}	0	6 ^{5/8}	2	2 ^{1/2}	0	3 ^{15/16}

* Один центнер равен 112 Английск. фунтам, а 110 Российских фунтов равны 100 Английск. (по Борелевой таблице); следовательно один центнер равен 125^{1/5} Российских фунтов.

36	15	4	5	$1\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{4}$	0	2	0	$7\frac{1}{2}$	0	$6\frac{3}{4}$	2	$2\frac{3}{4}$	0	$3\frac{3}{8}$
37	15	6	5	2	2	3	0	2	0	$7\frac{1}{2}$	0	$6\frac{3}{4}$	2	3	0	$3\frac{3}{8}$
38	15	7	5	$2\frac{1}{4}$	2	$3\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{8}$	0	$7\frac{5}{8}$	0	$6\frac{7}{8}$	2	$3\frac{1}{2}$	0	$3\frac{7}{16}$
39	15	9	5	3	2	$3\frac{3}{4}$	0	$2\frac{1}{4}$	0	$7\frac{5}{8}$	0	$6\frac{7}{8}$	2	$3\frac{3}{4}$	0	$3\frac{7}{16}$
40	15	10	5	$3\frac{1}{2}$	2	4	0	$2\frac{3}{8}$	0	$7\frac{3}{4}$	0	7	2	4	0	$3\frac{1}{2}$
41	16	0	5	4	2	$4\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{2}$	0	$7\frac{3}{4}$	0	7	2	$4\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{2}$
42	16	1	5	$4\frac{1}{4}$	2	$4\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{2}$	0	$7\frac{3}{4}$	0	7	2	$4\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{2}$
43	16	2	5	$4\frac{1}{2}$	2	5	0	$2\frac{1}{2}$	0	$7\frac{7}{8}$	0	$7\frac{1}{8}$	2	5	0	$3\frac{9}{16}$
44	16	3	5	5	2	$5\frac{1}{4}$	0	$2\frac{1}{2}$	0	$7\frac{7}{8}$	0	$7\frac{1}{8}$	2	$5\frac{1}{4}$	0	$3\frac{9}{16}$
45	16	4	5	$5\frac{1}{4}$	2	$5\frac{1}{2}$	0	$2\frac{1}{2}$	0	8	0	$7\frac{1}{4}$	2	$5\frac{1}{2}$	0	$3\frac{5}{8}$
46	16	5	5	$5\frac{1}{2}$	2	$5\frac{3}{4}$	0	$2\frac{1}{2}$	0	8	0	$7\frac{1}{4}$	2	$5\frac{3}{4}$	0	$3\frac{5}{8}$
47	16	6	5	6	2	6	0	$2\frac{1}{2}$	0	$8\frac{1}{8}$	0	$7\frac{3}{8}$	2	6	0	$3\frac{11}{16}$
48	16	7	5	$6\frac{1}{4}$	2	$6\frac{1}{4}$	0	$2\frac{1}{2}$	0	$8\frac{1}{8}$	0	$7\frac{3}{8}$	2	$6\frac{1}{4}$	0	$3\frac{11}{16}$
49	16	8	5	$6\frac{1}{2}$	2	$6\frac{1}{2}$	0	$2\frac{3}{8}$	0	$8\frac{1}{8}$	0	$7\frac{3}{8}$	2	$6\frac{1}{2}$	0	$3\frac{11}{16}$
50	16	9	5	$6\frac{3}{4}$	2	7	0	$2\frac{5}{8}$	0	$8\frac{1}{4}$	0	$7\frac{1}{2}$	2	7	0	$3\frac{3}{4}$
51	16	10	5	7	2	$7\frac{1}{2}$	0	$2\frac{5}{8}$	0	$8\frac{1}{4}$	0	$7\frac{1}{2}$	2	$7\frac{1}{2}$	0	$3\frac{3}{4}$
52	16	11	5	$7\frac{1}{2}$	2	8	0	$2\frac{5}{8}$	0	$8\frac{1}{4}$	0	$7\frac{1}{2}$	2	8	0	$3\frac{3}{4}$
53	17	0	5	$7\frac{3}{4}$	2	$8\frac{1}{4}$	0	$2\frac{5}{8}$	0	$8\frac{3}{8}$	0	$7\frac{5}{8}$	2	$8\frac{1}{4}$	0	$3\frac{13}{16}$
54	17	1	5	$8\frac{1}{4}$	2	$8\frac{5}{8}$	0	$2\frac{5}{8}$	0	$8\frac{3}{8}$	0	$7\frac{5}{8}$	2	$8\frac{5}{8}$	0	$3\frac{13}{16}$
55	17	2	5	$8\frac{1}{2}$	2	9	0	$2\frac{3}{4}$	0	$8\frac{1}{2}$	0	$7\frac{3}{4}$	2	9	0	$3\frac{7}{8}$
56	17	3	5	9	2	$9\frac{1}{4}$	0	$2\frac{3}{4}$	0	$8\frac{1}{2}$	0	$7\frac{3}{4}$	2	$9\frac{1}{4}$	0	$3\frac{7}{8}$
57	17	4	5	$9\frac{1}{2}$	2	$9\frac{1}{2}$	0	$2\frac{3}{4}$	0	$8\frac{1}{2}$	0	$7\frac{3}{4}$	2	$9\frac{1}{2}$	0	$3\frac{7}{8}$
58	17	5	5	$9\frac{3}{4}$	2	10	0	$2\frac{3}{4}$	0	$8\frac{3}{4}$	0	$7\frac{7}{8}$	2	10	0	$3\frac{15}{16}$
59	17	6	5	10	2	$10\frac{1}{4}$	0	$2\frac{3}{4}$	0	$8\frac{5}{8}$	0	$7\frac{7}{8}$	2	$10\frac{1}{4}$	0	$3\frac{15}{16}$
60	17	7	5	$10\frac{1}{4}$	2	$10\frac{1}{2}$	0	$2\frac{7}{8}$	0	$8\frac{3}{4}$	0	$7\frac{7}{8}$	2	$10\frac{1}{2}$	0	$3\frac{15}{16}$
61	17	8	5	$10\frac{1}{2}$	2	11	0	3	0	$8\frac{3}{4}$	0	8	2	11	0	4
62	17	9	5	11	2	$11\frac{1}{2}$	0	3	0	$8\frac{3}{4}$	0	8	2	$11\frac{1}{2}$	0	4
63	17	10	5	$11\frac{1}{4}$	2	$11\frac{3}{4}$	0	3	0	$8\frac{7}{8}$	0	8	2	$11\frac{3}{4}$	0	4
64	17	11	5	$11\frac{3}{4}$	3	0	0	3	0	$8\frac{7}{8}$	0	8	3	0	0	4
65	18	0	6	0	3	0	0	$3\frac{1}{8}$	0	9	0	8	3	0	0	4
66	18	1	6	$0\frac{1}{4}$	3	0	0	$3\frac{1}{8}$	0	9	0	8	3	0	0	4
67	18	2	6	$0\frac{1}{2}$	3	1	0	$3\frac{1}{8}$	0	9	0	8	3	1	0	4
68	18	3	6	1	3	1	0	$3\frac{1}{8}$	0	$9\frac{1}{8}$	0	8	3	1	0	4
69	18	$3\frac{1}{2}$	6	$1\frac{1}{8}$	3	1	0	$3\frac{1}{8}$	0	$9\frac{1}{8}$	0	8	3	1	0	4
70	18	4	6	$1\frac{1}{4}$	3	1	0	$3\frac{1}{4}$	0	$9\frac{1}{4}$	0	$8\frac{1}{8}$	3	1	0	$4\frac{1}{16}$
71	18	5	6	$1\frac{1}{2}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{4}$	0	$9\frac{1}{4}$	0	$8\frac{1}{8}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$4\frac{1}{16}$
72	18	6	6	2	3	$1\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{4}$	0	$9\frac{1}{4}$	0	$8\frac{1}{8}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$4\frac{1}{16}$
73	18	8	6	$2\frac{1}{2}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$3\frac{1}{4}$	0	$9\frac{3}{8}$	0	$8\frac{1}{8}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$4\frac{1}{16}$
74	18	$9\frac{1}{2}$	6	3	3	$1\frac{1}{2}$	0	$3\frac{3}{8}$	0	$9\frac{3}{8}$	0	$8\frac{1}{8}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$4\frac{1}{16}$
75	18	11	6	$3\frac{1}{2}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$3\frac{3}{8}$	0	$9\frac{3}{8}$	0	$8\frac{1}{8}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	$4\frac{1}{16}$
76	19	$0\frac{5}{8}$	6	$4\frac{1}{8}$	3	2	0	$3\frac{3}{8}$	0	$9\frac{3}{8}$	0	$8\frac{1}{8}$	3	2	0	$4\frac{1}{16}$
77	19	$1\frac{3}{4}$	6	$4\frac{5}{8}$	3	2	0	$3\frac{1}{2}$	0	$9\frac{1}{2}$	0	$8\frac{3}{16}$	3	2	0	$4\frac{1}{8}$
78	19	$3\frac{5}{8}$	6	5	3	2	0	$3\frac{1}{2}$	0	$9\frac{3}{4}$	0	$8\frac{3}{16}$	3	2	0	$4\frac{1}{8}$
79	19	$4\frac{1}{2}$	6	$5\frac{1}{2}$	3	2	0	$3\frac{1}{2}$	0	$9\frac{3}{4}$	0	$8\frac{1}{4}$	3	2	0	$4\frac{1}{8}$
80	19	6	6	6	3	2	0	$3\frac{1}{2}$	0	$9\frac{3}{4}$	0	$8\frac{1}{4}$	3	2	0	$4\frac{1}{8}$
81	19	8	6	$6\frac{5}{8}$	3	$2\frac{1}{2}$	0	$3\frac{5}{8}$	0	10	0	$8\frac{1}{4}$	3	$2\frac{1}{2}$	0	$4\frac{1}{8}$

ЧИСЛО ЯКОРЕЙ, ПОЛАГАЕМЫХ НА КАЖДОМ КОРАБЛЕ В АНГЛИЙСКОМ ФЛОТЕ С ИХ ВЕСОМ И ЦЕНОЮ

110- и 100-пуш.			98- и 90-пуш.		
число*	цен. ч.	ф.с.шил.	число	цен. ч.	ф.с.шил.
я. 5	81.00	1215.0	я. 5	73.0	1003.15
б.в. 1	21.00	32.11	б.в. 1	18.0	27.00
м.в. 1	10.20	15.15	м.в. 1	9.0	13.10
80- и 74-пуш.			меньшого весу на 74-пуш.		
я. 4	71.0	781.0	я. 4	67.0	670.0
б.в. 1	17.2	26.0	б.в. 1	16.0	24.0
м.в. 1	8.2	12.10	м.в. 1	8.0	12.0
64-пуш.			60-пуш.		
я. 4	57.0	502.2	я. 4	53.0	473.17
б.в. 1	15.0	22.10	б. в. 1	12.0	18.0
м.в. 1	7.2	11.0	м. в. 1	6.0	9.0
50-пуш.			44- и 38-пуш.		
я. 4	49.0	382.4	я. 4	40.0	272.0
б.в. 1	11.0	16.10	б.в. 1	10.0	15.0
м.в. 1	5.2	8.0	м.в. 1	5.0	7.10
36-пуш.			32-пуш.		
я. 4	39.0	240.16	я. 4	23.0	210.4
б.в. 1	9.0	13.10	б.в. 1	8.1	12.5
м.в. 1	4.2	6.10	м.в. 1	4.0	6.0
28-пуш.			24- и 20-пуш.		
я. 4	31.0	198.8	я. 4	25.0	155.00
б.в. 1	8.0	12.8	б.в. 1	7.2	11.0
м.в. 1	4.0	6.0	м.в. 1	3.2	5.0
14-пуш. 300 т.			шлюпы 200 т.		
я. 3	20.0	93.0	я. 3	15.0	67.0
б.в. 1	7.0	10.10	б.в. 1	6.0	9.0
м.в. 1	3.2	5.0	м.в. 1	3.0	4.0

* я. значит якорей, б.в.—большой верп, м.в.—малый верп.

РАЗМЕРЫ ДРЕКОВ И КОШЕК

Имена разных частей	Дреки гребных суд. вес 112 фун.	Кошки весом 28 фун.	Ентер дреки с цеп. вес. 28 фун.
Длина веретена до рогов	3 фута	2 фута	1 фут 4 дюйма
Длина рогов	$\frac{1}{2}$ длины верет.	$\frac{5}{6}$ длин, веретена	так как и веретено
Ширина лапы	$\frac{1}{5}$ длины рога		
Длина лапы	$\frac{5}{6}$ ширины лапы	длина бородки	$\frac{5}{12}$ дюйма рога
Толщина лапы	$\frac{1}{8}$ дюйма на всякий дюйм в длину	$\frac{1}{8}$ дюйма на всякий дюйм в длину	$\frac{1}{8}$ дюйма на всякий дюйм в длину
Диаметр веретена у рогов	2 дюйма с полов	2 дюйма	2 дюйма
Диаметр малой округлости	$\frac{3}{5}$ диам. у рогов	$\frac{1}{2}$ диам. у рогов	$\frac{1}{2}$ диам. у лапы
Диаметр рогов у веретена	$\frac{1}{8}$ дм. больше, нежели внеш. часть	$\frac{1}{8}$ дм. больше, неж. внешняя часть	$\frac{1}{3}$ дм. больше, нежели у внеш. части
Диаметр рогов у конца, или лапы	Такой же величин, как малая округлость	величина малой округлости	величина малой округлости
Диаметр рыма в пустоте	$\frac{1}{7}$ веретена	$\frac{1}{6}$ часть веретена	$\frac{2}{9}$ части веретена
Толщина рыма	$\frac{3}{4}$ мал. округлости	величина малой округлости	$\frac{7}{8}$ малой округл.

Дреки гребных судов весят от 112 до 36 фунтов. Брам-дреки и дреки с цепями весят около 70 фунтов и имеют такую же пропорцию, как и Ентер дреки с цепью; дреки и кошки делаются из железа, веретена их круглы, имеют в верхнем конце ушко для вложения рыма; когда вложится рым, то концы сваривают крепко вместе. Лапы приваривают на оконечности рогов у шлюпочных дреков, а бородки или зазубрины выделяют из самых рогов у брам-дрек. Рога приделывают к нижней части веретена, и расширяются оттуда у конца на одну треть длины веретена на шлюпочных дреках, на три четверти на брам-дрек и на половину длины веретена и кошек.

О ПРИВЯЗЫВАНИИ КАНАТОВ К ЯКОРЯМ

Канаты к якорям привязывают (см. чертеж V) за якорный рым особенного рода узлом, называемым штык, которой всегда тщательно оплетается, дабы у якорного рыма оный не перетерся; сей конец каната на расстоянии 15 или 20 сажен от рыма клетнюется для того, чтобы он, лежа на дне моря от камней и ракушек, не перетирался^{*}; иногда к лежащим еще на пристани якорям привязывают канаты и потом помощью ката или сей и нок-талей оный поднимают на корабль. К веретени якоря привязывается особенным образом взятая за лапы якоря веревка, именуемая буйреп; длина сей веревки бывает не более как от 15 до 50 сажен^{**}. К другому концу сего буйрепа привязывают небольшой бочонок, которой от середины своей идет в обе стороны конусом, оный называется томбуй, кругом сего томбуя налагается восемь стропов, кои вверху и внизу онаго составляют петли, за одну из сих петель крепится буйреп, а за другую тонкая веревка, именуемая томбуй-штерт, которым томбуй притягивается к кораблю^{***}. По брошении якоря в воду томбуй всегда плавает наверху и собою показывает то место, где якорь положен; буйреп же иногда способствует к поднятию якоря из воды и особенно, когда канат перетрется близко якорного штока, для чего и бывает он толщиною от 10 до 12 дюймов.

Якоря из воды поднимаются помощью шпилей и веревки, основанной между шпилями и роульсами (катками)^{****}, вставленными вертикально между брештуками в нижней палубе у самых клюзов, где канаты проходят; сия веревка называется кабаляр, оный делается с мусингами (с шишками или узлами), отстоящими один от другаго чрез 6 и 7 футов, которые кладутся нарочно в таком неровном расстоянии, дабы один мусинг не находил на другой в то время, когда кабаляр наложен на шпиле. Кабаляр накладывают

* Кроме сего по канату для измерения выпущенной его части кладутся марки из шкимушки так, что один ея шлаг кладется на 30 саженях, т.е. $\frac{1}{4}$ каната, считая от якоря; два шлага на половине и три шлага на трех четвертях каната, полагая его в 120 сажен. По сказанным маркам всегда узнают, сколько выпущено канату из корабля в воду.

** Длина буйрепа пушается по мере глубины, на коей намерены якорь положить.

*** Во время стояния в фертоинге (т.е. на двух якорях) или на таком форватере, где бывает течение, оный не употребляется, ибо легко запутывается.

**** Сии роульсы показаны на плане А поз. 5, оных бывает три, из коих два ставятся вертикально по ту и другую сторону Стемсона и один промежду их утверждается горизонтально.

на нижний шпиль (см. план А, поз. 1' и чертеж V, фиг. 8) тремя шлагами*, начиная с той стороны, с которой идет канат поднимаемого якоря, то есть, чтобы на сей стороне нижний его шлаг находился, от шпиля простирается кабаляр на обеих сторонах по палубе к самым клюзам, у коих одним своим концом проходит сзади показанных роульсов и, встретясь с другим своим концом, соединяется с оным найтовом и тем составляет при вертении шпиля непрерывное кабаляра кругообращение; к нему прикрепляют канат сезнями или плетенками, а иногда для лучшего и надежного присоединения кабаляра к канату кладут найтовы, завертывая оные драйками. Таким образом, при вертении спилей чрез кабаляр канат втягивается в корабль, и по мере онаго втягивания сезни и найтовы переносят беспрестанно к клюзам до тех пор, пока якорный шток покажется из воды.

Примечание. Шпили обращают, или вертят, помощью вымбовок (т.е. рычагов), которая вставляются в отверстия, сделанные на шпиге, когда все вымбовки в надлежащая для них отверстия вложены, то оныя закладываются шпиль-болтами (железными довольно толстыми шпильками); и в сделанные дыры на концах вымбовок продевается тонкая веревка, которая туго вытягивается и тем утверждает все вымбовки в настоящем их положении; веревка сия называется шпиль-трос, или свистов; все же приуготовление к действию шпиля вообще называется "вооружить шпиль"; снятие же всего со шпиля называется "разружить шпиль"**. .

Во время вертении спилей у нижняго из оных наблюдают, чтобы наложенный на него тремя шлагами кабаляр со шпиля на низ не опускался и чтобы всегда туго на оном находился, причем имеются нарочно посаженные люди, из коих одни вытягивают слабину кабаляра, а другие драйками поправляют оный на шпиге, соблюдая всегда одинаковое его положение, что и говорится по морскому "канфорить", или "поправлять кабаляр". Ныне ввели в употребление такого роду шпили, где кабаляр людьми не поправляется, и вообще все устройство оных сделано удобнее и прочнее противу прежних.

УПОТРЕБЛЕНИЕ НОВАГО РОДА ШПИЛЕЙ

Части сего рода спилей (см. чертеж V), как-то: баллер (А), вельпсы (В), чаки (С), дромгед, трандлгед (или шляпы)

* Шлаг, сие слово употребляется тогда, когда веревка на что-либо один раз кругом наложена, когда два раза, то говорится два шлага и так далее

** Шпили всегда находятся разруженными и только тогда вооружаются, когда надобно сниматься с якоря (т.е. поднимать из воды якорь); а иногда и для подъему больших тяжестей, как-то: реев, стенг и проч

(D), (E) и палгед (F), делаются точно таким же образом, как и у первых шпилей, что в прилагаемом чертеже таковым шпилям ясно показано; между тем каждый из оных имеет при себе 4 палла, которые к самому шпилю в палгед (F) прикрепляются; паллы сии служат к остановлению шпиля, и для того делается кругом онаго чугунный обруч, палгуп (G) называемый, внутри коего в разных между собою расстояниях помещены двенадцать одинаковых возвышенностей, или простенков (v), между коими находятся впадины (x), и, когда надобно задержать шпиль или поднимаемая тяжесть превозможет силу действующих на шпилье и тем принуждает его обращаться в противную сторону, то есть назад; тогда пал (H), неизменно непрерывно упдающий из впадины в падину (x), тотчас упрется в простенок (v) и тем остановит шпилье, чрез что и не допускает сделать возвратное ему колование.

Для удержания в одинаковом положении кабалыра делаются кругом шпиля особенные со шляпками чугунные брусочки, называемые канфоры (A) и (C), которые свободно пропускаются чрез прорезанные в палегеде (F) дыры, касаются на низу неровной поверхности, нарочно сделанной в палгупе (G); но как брусочки сии несутся шпилем при обращении его и нижними своими концами в кои вставлены медныя колесы, или шкивы катятся по неровной поверхности, отчего верхние концы оных канфоров (A) и (C) поднимаются вверх и опускаются на низ непрерывно и тем понуждают кабалыра держаться в одинаковом положении, коего слабину сообразно действию шпиля вытягивают нарочно определенные для сего люди. Сего роду шпили употребляются на всех ныне кораблях и есть лучшие и удобные (с некоторым исключением) для поднятия якоря.

Примечание. По испытанию многими опытами морскими офицерами найдены канфоры (A) при сих шпилях вовсе неудобными; наипаче при снятии с якоря в крепкий ветр, где напряжение кабалыра и прыжки его при малейшей отдаче весьма сильны, так что канфоры не в состоянии сего выдерживать; а при том оные катятся по неровной поверхности, сделанной в палгупе (G), то случалось, что канфорами оный пробивало насквозь, или самые канфоры от напряжения кабалыра вовсе сокрушались. По сим причинам на многих кораблях и прочих военных судах канфоры из своего места вынимаются совсем вон, и без оных употребляют шпили со всею удобностию; в ожидании что со временем возрастающее искусство корабельных мастеров усовершенствует сей недостаток или вовсе истребит сии излишества, неудобныя при шпиле.

РАЗМЕРЫ ШПИЛЕЙ В АНГЛИЙСКОМ ВОЕННОМ ФЛОТЕ

Части шпиля	КОРАБЛИ						ФРЕГАТЫ					
	100- пуш.		80- и 74- пуш.		64- и 50- пуш.		44-пуш.		38-пуш.		32-пуш	
	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.	ф.	д.
Диаметр бареля, или веретена в партнере	2	2	1	11	1	10	1	9	1	8	1	7
Диаметр верхней шляпы, или дромгеда	4	10	4	7	4	6	4	3	4	0	3	9
Диаметр нижней шляпы, или дромгеда	4	8	4	6	4	5	4	2	3	11	3	7
Диаметр палгеда	4	10	4	7	4	6	4	4	4	3	3	10
Диаметр палгеда между внутренними сторонами	4	7	4	5	4	4	4	1	3	10	3	6
Длина верхних вельпсов	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2
Длина нижних вельпсов	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0	3	0
Толщина дромгеда	1	1 ¹ / ₂	1	³ / ₄	1	¹ / ₂	1	¹ / ₄	1	0	0	11 ¹ / ₂
Толщина палгеда	0	9	0	8 ¹ / ₂	0	8 ¹ / ₄	0	8	0	8	0	7 ¹ / ₂
Высота палгеда	0	4 ¹ / ₂	0	4 ¹ / ₂	0	4	0	4	0	4	0	4

ранги кораблей и фрегатов пуш.	чугунные степсы		размер веретена	
	ширина	глубина	диаметр	сторона квадрата
	дюйм	дюйм	дюйм	дюйм
100	11	9	6	9
80 и 74	10 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	5 ¹ / ₂	7 ³ / ₄
64 и 50	10	8 ¹ / ₄	5 ¹ / ₂	7 ¹ / ₂
44	9	7 ³ / ₄	5 ¹ / ₄	7
38	8 ³ / ₄	7 ¹ / ₂	5	6 ³ / ₄
32	8 ¹ / ₄	7 ¹ / ₄	4 ³ / ₄	6

О ПОДНЯТИИ НА КОРАБЛЬ ИЗ ВОДЫ ЯКОРЕЙ

Выше показанным образом посредством шпилей и кабалаляра чрез канат приближается корабль к якорю, и когда канат придет апанер, то есть в вертикальное положение, тогда налегают более на шпиль, дабы отделить или выдернуть якорь из земли, отчего нос корабля, упираясь об воду, напряжением своим якорь от дна отделяет, что и говорится: "встал якорь", то есть, что якорь отделился или выдернулся из земли; причем не престают продолжать вертеть шпили дотоле, пока поднимаемый якорь придет в такое положение, что шток его почти отделится от поверхности воды; тогда шпили кладут на пал (т. е. останавливают и престают вертеть), а чтобы якорь поднять совсем на корабль, то для сего служат кранболы, кои расположены на каждой стороне с носу корабля, они имеют в конце своем вставленные три шкива и со внешней стороны прибитую планку*. К сим кранболам присоединяют большой трехшкивный блок с гаком, называемый кат-блок; сей блок основывается с тремя шкивами, вделанными в кранбол веревкой, называемой кат-лопарь; когда якорь начинают поднимать, то сей кат раздергивают (т. е. ослабляют) так, чтобы от блока гак, называемый кат-гак, касался воды, по оказании же из оной якорного рыма, (т. е. когда шток почти отделится от поверхности воды), тогда посылают человека заложить сей гак за рым; по сделании сего вытягивают кат, коего лопарь (конец) простирается чрез бак на палубу, где оный тянется до тех пор, пока блок придет к самому кранболу**, при коем находится прикрепленная особаго рода короткая веревка, именуемая пертулинь, который продевают в якорный рым и проводят по стороне кранбола к большому кнехту, при оном находящемуся; обматывают пертулин кругом и крепят между им и другим кнехтом подле его состоящим, что и говорится: "якорь висит на кране". По сделании сего, чтобы привесть якорь к борту и положить горизонтально, употребляется для того особо сделанный с принадлежностями на фока русленях деревянный брус, вышиною не более 13 фут, называемый пентербалка, (см. чертеж V, фиг. б); один конец сей балки имеет обращение на шалнере, или железном

* Планка сия называется собачка при кранболе; она делается почти во всю ширину кранбола, но немного короче его и служит к удержанию взятого удавкой за кранбол пертулиня (веревка, на которой якорь висит) в надлежащем направлении его, тогда когда якорь висит на кранболе.

** Действие сие называется "взять якорь на кат"; приуготовление к оному делается в то время, пока вертят шпиль, и вообще все, что нужно к приведению якоря к надлежащему его месту, производится в то же время.

болте, между двух книц, (на фоковом руслине), сквозь оный вложенном, а к другому ея концу привязывается род бакштага—смоленая веревка, которая накладывается на топ фок-мачты и служит по определенной своей длине для того, чтобы при поднятии якоря к борту, пентербалка делала такой уклон от фоковых вант, чтоб якорь, не задевая борта, свободно и почти параллельно оному возможно было приподнять; а для сего к верхнему концу сей балки прикрепляется большой блок, в который проходит веревка, называемая пентер-шкентель*, у котораго в одном конце вплеснен гак, называемый пентер-гак, а в другом находится вслесненный куш; за оный закладываются тали, именуемая фиш-тали; оныя, будучи заложены гаком одного своего блока, за сей сказанный коуш пентер-шкентеля, а другой от оных блок гаком своим закладывается за обух, вбитый в борте корабля с каждой стороны у шкафутов.

Когда якорь поднят, взят на кат и висит уже на кранбале, тогда с той же стороны опускают пентербалку, раздергивают фиш-тали, закладывают пентер-гак между внутренней якорной лапы (то есть, которая ближе к борту) и веретена, тянут фиш-тали и тем якорь приподнимают к борту корабля дотоле, пока веретено и лапы не придут в горизонтальное положение, где находится вбитый в борт наравне с фоковыми-руслениями обух (против коего лапы должны поравняться), за которой прикрепляется железная цепь, называемая рустов; сим рустовом обносят якорь таким образом, что веретено и одна лапа его лежат на оном в покойном состоянии, в конец же рустова ввязывается довольно толстая веревка, которая, будучи вытянута, закрепляется за два кнехта, подле сего места на бак находящиеся**. По учинении сего снимают фиш-тали, убирают пентербалку к фок вантам, где ее и прихватывают (привязывают) найтовом к оным вантам. При сем положении якоря одна его лапа

* На многих кораблях вместо шкентеля, коего толщина равна буй-репу, употребляют тали, (таким образом как на чертеже V в фигуре 6 изображено) у коих верхний блок, будучи остроплен с имеющим при себе огоном, надевается на пентербалку, а в строп нижняго блока ввязывается пентер-гак, которым как должно закладывают за лапу; чрез основанный таким образом фиш гораздо легче поднимается якорь. Между прочим, у Англичан употребляют к нижнему блоку привязанные два толстые штерта с коушами и пентер-гаками, к концам их прикрепленными, или один пентер-шкентель с двумя гаками, кои закладываются за лапы якоря, а чрез то держат его при подъеме в лучшем равновесии.

** Должно заметить, что во время вытягивания рустова, закладывают хват-тали (легкия тали) за шток якоря, дабы тем ближе его подтянуть, где и кладется на него найтов, если не предвидят скорой надобности бросать якорь; также во время походу в помощь рустову кладется на якорь найтов в 5 или 6 шлагов из подержаннаго довольно толстаго тросу.

упирается в борт корабля, для сохранения коего подкладывается под оную лапу висящая на штерте деревянная доска, называемая шкун.

Когда же понадобится якорь бросить в воду, то сначала снимают все находящиеся при нем найтовы и потом отдают рустов, что и говорится: "якорь на кран!", и когда оное выполнится, то потом: "отдай якорь". Сие единственно во всех случаях означает: "освободить (развязать) пертулинь"; При сем употребляется особая ловкость и искусство; а без онаго при таком сильном падении якоря конец пертулиня может убить человека до смерти; ибо окончательное освобождение онаго должно делать двум или трем человекам.

О РУЛЕ

Руль (см. чертеж V, фиг. 9, план А) есть самонужнейшее орудие, способствующее к обращению корабля на обе стороны, и вообще оный служит к управлению его. Изображение руля показано на плане А. Он навешивается сзади корабля посредством крючьев (v"), обращающихся на петлях (x"), прикрепленных к старн-посту (С); число рулевых петель, а равно и крючьев бывает от 6 до 7 пар, оные расположены следующим образом: нижняя петля кладется около полутора футов выше верхней кромки кия (А), а верхняя непосредственно выше винтранца (WT) и прикрепляется около головы старнпоста (С) к транцам (К); прочия петли размещаются между ними в равном расстоянии*; ширина рулевых петель делается от 4 до 4¹/₂ дюймов, а длина от 8 до 11 футов, толщина оных около одного дюйма в конце ветви и три дюйма в колене; диаметр петель полагается два дюйма; центр каждой из оных должен находиться в направлении линии, пересекающей ахтерштевень (С) пополам. Руль составляется из разных штук, именно: самая ближайшая к старн-посту (С) главная штука его, к которой прикрепляются крючья (v"), именуется рудерпис (u"), остальное же от сей части называется перо (t"); к задней стороне, или к спине руля (y'), подобно как и к нижней его кромке, или пятке (а"), прибиваются доски около 5 дюйм толщиною; первая простирается до первого уступа по спине руля, а последняя кладется во всю пятку; доски сии служат единственно для предохранения руля.

* Относительно размещения петель должно разуметь, что таким же образом и крючья по рулю располагаются и, объемля оный, к нему прикрепляются.

Руль делается в нижней его части гораздо шире нежели в верхней и обыкновенно имеет уступ в своей ширине на высоте грузовой ватерлинии*; в верхней же части полагается гораздо толще, нежели в нижней так, что гнездо, вынимаемое в оном для румпеля, не в состоянии ослабить его ширины, которая при нижнем конце бывает около 5 футов 4 дюймов, при верхнем уступе 3 фута 6 дюйм, самый уступ 7 дюймов, а верхний конец 2 фута 7 дюймов.

Таким образом, руль составляется сверх того почти на прошив уступа, в рудер-писе (u'') просверливается насквозь руля две дыры (r'), одна ниже другой расположенныя**, а сзади руля на спине его подле самого уступа присоединяют два обуха*** для рулевых цепей (z''), в самой же голове руля (s'') (см. чертеж V) продалбливают два гнезда (фиг. а и б) из коих большое делается внизу и служит для вложения настоящего румпеля, а малое располагается над оной для запаснаго румпеля, и для утверждения головы руля наколачиваются на оную железные бугеля.

Рулем управляют на шканцах помощью штурвала (см. план А, поз. р''), для сего вкладывается в рулевую голову (s'') деревянный брус, называемый румпель (u'), который прикрепляется к рулю железными крючьями, или двумя толстыми железными полосами, идущими вдоль румпеля по бокам его, оне одним своим концом закладываются (и пригибаются наглухо) за обухи (d), с каждой стороны рулевой головы (s'') пропущенные и сзади четырехгранными гайками (е) закрепленныя; для утверждения сего с наружной стороны огибают голову руля железные полосы (s) почти против гнезда румпеля, сверху и снизу положенные; равно и конец румпеля огибается железной полосой, которая кругом задняго конца его врезывается в оный во всю свою толщину. Другой же конец сего крюка (d) (или полосы) на оконечности своей имеет винт, которым проходит в бугель, (g) прикрепленный у внутренняго конца румпеля, где его и завинчивают накрепко гайкою (h). Сие укрепление как с одной, так и с другой стороны делается одинаково, что ясно изображает на чертеже V, фиг. 9.

* Грузовая ватерлиния показывает самое большое углубление корабля, по которую корабль состоит в полном грузу, она бывает или параллельна киллю (А), что и говорится: "корабль погружен (или построен) на равный киль". Если же она линия с уклоном на корму, тогда говорят: "корабль с дифферентом".

** Одна из оных служит для веревки, называемой сорлинь, а другая для стропки, которую присоединяется руль к ахтер-штевню и некоторым образом удерживает вверх его движение.

*** Обухи сии расположены врозь и утверждаются в железной скобке, которая собою обхватывает поперек руль.

Румпель (см. план А, поз. и) обращением своим в ту и другую сторону описывает дугу, на коей составляется из дерева шириною не более как в $1\frac{1}{2}$ фута и толщиною в $\frac{1}{2}$ фута, таковая часть дуги называется погон (kk); сверху коего кладется во всю его окружность железная, не очень широкая полоса (ll), которая в погон впускается. К сему погону румпель помощью железной планки (v')* присоединен так, что может ходить свободно в ту и другую сторону и чрез оную удерживается румпель в одинаковом положении; ибо планка сия не позволяет ему вверх и вниз отходить от погона, который укрепляется к бимсам и к борту корабля и имеет внутри себя несколько вделанных шкивов (n), а на внешней стороне небольшой желобок, по которому и по шкивам ходит веревка, именуемая штур-трос (см. план А, поз. z), она привязывается обоими концами своими за обухи (o), утвержденные в конце румпеля с каждой его стороны, идет от него по обе стороны по сказанным шкивам в ставленным в погоне к самому борту, где проходит сквозь горизонтальный шкив, утвержденный в планке, которая прикрепляется к борту как с одной, так и с другой стороны; от сих планок концы штур-троса идут с одной стороны от борта в один шкив, а с другой стороны от борта в другой шкив, вделанные впереди бизань-мачты под палубой; от коих поднимаются вверх сквозь дыры, сделанные в палубах, где оба конца выходят с той и с другой стороны и накладываются шлагами (несколькими оборотами) на штурвал (см. план А, поз. p"), на котором соединение сих концов прихватывается к скобке, в середине штурвала вбитой; обращением сего штурвала чрез штур-трос и румпель производится действие руля в ту и другую сторону и чрез то совершается надлежащее управление в ходу корабля.

Примечание. Во время крепкого ветру в помощь штур-тросу с каждой стороны за румпель закладываются тали, именуемые румпель-тали, которых другой блок относится и закладывается за обух (в констапельской), в борт вбитый противу самого конца румпеля; сими таями правят рулем в крепкий ветр и облегчают чрез то действие штур-троса, на некоторых Английских кораблях выводят (лопаря) концы сих талей наверх; для чего нарочно у борта прорубаются особенные шпигаты, сквозь которые оные концы проводят на шканцы, где ими действуют согласно с действием штурвала.

Для удержания некоторым образом руля находятся при

* Планка сия называется собачка, которая по погону ходит; она прикрепляется к концу румпеля и делается таковою, как изображает на чертеже V фиг. 9. У Англичан к низу верхняго конца сей собачки приваривают медь, дабы чрез то глаже и ловчее ходил румпель по железной полосе, наверху погона расположенный.

нем с боков руль-тали^{*}, которые закладываются сзади руля за обухи, утвержденные при начале рулевого пера, от коего идут на обе стороны железными или медными цепями (z'), имеющими при своих концах привязанные довольно толстые шкентели, за которые закладываются с каждой стороны тали, заложенные другим своим блоком за обух, вбитый под бизань-русленями, и концами своими выходят в шканечные порты, где оными действие производится; на таковой же случай, если вышибится руль из своего места, дабы удержать его подле корабля, то в верхней части руля просверливают диру (r'), в которую проходит веревка с большим кнопом (узлом), называемая сорлинь, оный продолжается другим своим концом на бизань-руслени, где за обух, вбитый в борт, крепится. Впрочем, относительно всех таковых случаев, даже и на потеряния самого руля изложены в Опыте Морской Практики в § 504 и проч. разные способы для управления в таковых случаях кораблем, как-то: Оливиер, Французский Штурман, показал способ править кораблем помощью стенги, или рея. Английский мореходец Гатчинсон подал средство заменить руль канатом; Английский Морской Капитан Пакенгам открыл способ сделать руль из запасной стенги, углегаря и мачтового эзельгофта; сей последний удобнее всех. По его правилу сделанный руль может служить для дальнейшего плавания^{**}, оному чертеж и описание со всею точностию приложены в Опыте Морской Практики во второй части.

Между различными способами относительно потеряния совсем руля есть удобное средство составить потесь и управлять оною кораблем; таковая потесь изобретена Флота Капитаном Андреем Фондезиным в 1805 году при потерянии близ острова Ругена рулей кораблями 100-пушечным "Гавриилом" и 74-пушечным "Зачатие св. Анны"; при каковом случае сия вновь изобретенная потесь со всею удобностию

* Руль-тали употребляются на случай, если переломится румпель, то оными хотя с нужною, но есть средство положить руль на борт или, лучше сказать, не давать оному в ту и другую сторону кидаться; причем также не опустительно закладываются между тиллер-транцом и рулевою головою клинья, между тем употребляется тотчас запасный румпель, которой бывает или железный, или деревянный, но гораздо тоньше настоящего; румпель сей вставляется в верхнюю диру руля, нарочно для сего случая в голове его сделанную. Оныя же тали в особенности служат к удержанию руля в случае, если оный из своего места вышибится.

** Таковой руль употребляем был на многих Английских кораблях с великим успехом, и Капитан Жамес Корнвалис, командовавший 64-пушечным кораблем, называемым "Корона", свидетельствует, что при крепком ветре и великом волнении, лежа двое суток бейдевинд под зарифленными марселями, управлял он сим рулем с таковою же удобностию, как и настоящим.

(на составление коей ни излишних материалов, ни большого времени для сделания не требуются), была на практике употреблена и найдена совершенно полезною; ибо чрез управление оною оба корабля от О. Ругена до Копенгагена (расстояние около 20 немецких миль) доведены были благополучно*. Посему, дабы таковое полезное в крайностях для мореходцев изобретение не осталось забвенным, то оному чертеж и описание, с подлинного снятые при сем, прилагаю.

ОПИСАНИЕ ПОТЕСИ

Потесь (см. чертеж VI) составляется из стенги, которой шпор с кипами отпилен, и с половины оной с обеих сторон с нету к нижнему концу стенга стесана; в конце толщина 5 дюймов, в нижней стороне от конца на 4 фута выдалбливается место в длину для положения двух чугунных балластин, отступя на фут второе место, на таковое же расстояние и третье место; во все сии три места должно положить 12 пуд чугунного балласту. На ту сторону, где балласт положен, от конца на 3 фута кладется дерево из марса, или блинда-рея, длиною 16 футов, толщиною в 8 дюймов, шириною в заднем конце 7, а в переднем 6 дюймов. В оном дереве выдолблены таковых два, или три места на расстоянии одного фута, и от задняго конца наполняются балластом и скрепляются в промежутках между балластом нагелями, шипами или гвоздями; на оное же кладется второе дерево из шкалы толщиною в 7 дюймов, шириною в заднем конце 12, в переднем 10 дюймов, оное кладется на шипы или скрепляется нагелями; таковыя же два дерева кладутся и по другую сторону стенги, но без балласту. Сии деревья скрепляются в четырех местах найтовыми, потом приколачиваются гвоздями с каждой стороны по дереву из лисель-шпирта или другаго дерева толщиною в 6 дюймов, шириною в заднем конце 6, а в переднем 5 дюймов. Наконец скрепляются оныя деревья портовыми запасными петлями, которых в нижней стороне, где положен балласт, по три, а в верхней по две прибавается; в топ-стенги вколачиваются с двух сторон по одному рым-боуту, которые и заклепываются; близ половины

* В 1806 году в Марте месяце чрез представление от Г-на Фондезина Государственной Адмиралтейств Коллегии оная потесь одобрена и Товарищем Министра Морских сил Чичаговым утверждена; а модель таковой потеси препровождена в Государственный Адмиралтейский Департамент, который хотя и положил напечатать оную в издаваемых им записках, но по сие время она еще не напечатана.

потеси накладывается кабельтов выблиночным узлом вдвое; сей кабельтов принайтовливают в нескольких местах и продевают его в рулевое гнездо, где и крепится оный в констапельской; на оном потесь подымается от воды по рассмотрению. Другой кабельтов выблиночным же узлом кладется на задний конец потеси, которой будет служить для правления оною. Позади штурвала в порты кладется гика-реи, который при оных принайтовливается, на концах онаго рея прикрепляются блоки, в которые проходят кабельтовы для правления, простираясь в порте, где также привязываются блоки по рассмотрению. В палубе, где штуртрос ходит, крепится один блок и кабельтова один конец, проходя в оной, кладется на штурвал, а на другой конец кабельтова кладутся тали для правления. В рым-боуты у стенки закладываются тали с обеих сторон и держат потесь противу ахтерштевня. Ежели ж оною потесью случится управлять в таком море, где большего волнения нет, то оная кладется в констапельской порт на транец, и за рым-боуты крепится слабо положенным найтовом в рымы; а в порт делается из двойной парусины брюканец.

ОСОБЕННЫЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ К ВООРУЖЕНИЮ КОРАБЛЯ

Показать вооружение корабля и разные употребляемые при оном способы, на произведение коих в действие нужны разные принадлежности, между оными главные суть веревки, или снасти; из которых те, кои служат к утверждению мачт, бушприта, стеньг и проч. именуется различно, как-то: ванты, штаги, фордуны, бакштаги и проч., что вообще называется стоячий такелаж; ибо оне, будучи единожды натянуты, остаются в одном положении. Но снасти, принадлежащая реям и парусам, как-то: фалы, брасы, шкоты, булины, гитовы и проч., посредством которых распускаются, поднимаются и убираются паруса и которые почти всегда в движении бывают,—именуются бегучим такелажем. Разность в употреблении тех и других снастей производит и в составлении оных различность: первые должны быть крепче, а вторые мягче. Составление же тех и других суть следующее.

Нити из пеньки делаются от $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{3}$ дюйма, самая толстая из них называется ровной или канатной пряжи, оне должны иметь такую крепость, чтоб не могли порваться под тяжестью меньшею $4\frac{1}{2}$ пуд; тоньше сих нити называются вантовой пряжи, которая должны выдерживать $2\frac{1}{4}$ пуда.

Из таковых нитей делаются все веревки, начиная от самых тонких линий до самых толстых канатов. Вережки бывают белыя и смоленыя; для первых без всякаго приуготовления употребляются нити, вышедшия из рук прядильщика. Но для вторых основывают, во-первых, несколько нитей вместе, которыя, составляя так называемую вицу, пропускаются сквозь горячую смолу, дабы каждая нить ею напиталась, и из сей вицы берут уже сколько нужно нитей для сделания смоленой веревки. По сим причинам все корабельныя снасти, исключая весьма малое число белых веревок, а именно: штур-троса, сигнальных фалов, лаг-линей и лот-линей—делаются из смоленых виц; и сверх того весь стоячий такелаж обмазывается смолою.

Две нити парусной пряжи, свитыя вместе, составляют тонкую веревку, называемую марлинь.

Две нити не из чистой пеньки, а из вычесок (и потому оныя бывают гораздо толще парусной пряжи), свитыя вместе, составляют веревку, называемую лордень.

Три нитки парусной пряжи, свитыя вместе, составляют тонкую веревку, называемую юзень.

Кроме сих показанных веревок прочия спускаются двойко: одне тросовой, а другия кабельной работы, и как те, так и другия бывают о трех и о четырех стрендах.

Шесть нитей парусной пряжи, спущенныя в три стренды, составляют веревку, называемую стеклень, толщина его есть половина дюйма.

Лини бывают в 6, 9 и 12 нитей вантовой пряжи, имеют толщину от $\frac{3}{4}$ до $1\frac{1}{4}$ дюйма.

Примечание. Все сии выше описанныя мелкия веревочки, исключая белых линий, по спуске их купаются в смоле; оне делаются от 28 до 45 сажен, и в вооружении корабля употребляются на бензели, найтовы, тресинги и клетенги; но тресинг и клетинг кладется иногда из шкимушки или шкимушгара, который свивается из 2, 3 или 4 каболок стараго распущеннаго каната.

Собственно называемые тросы делаются толщиною от $\frac{3}{4}$ до 12 дюймов; самые тонкие из вантовой, а прочие из ровной пряжи. Всем им дается длина в 100 сажен. Тросы употребляются на весь бегучий такелаж, на стропы к блокам и на канатныя стопора, а самые тонкие идут на бензели, найтовы и выблинки. Лик-тросы, коих толщина есть от $\frac{3}{4}$ до $5\frac{3}{4}$ дюйма, делаются из парусной пряжи и для доставления им большей мягкости слабее обыкновенных тросов спускаются.

Три стренды*, спущенные в один трос, прижимаются плотно одна к другой, и ни малейшей пустоты в оси веревки не оставляют. Но четыре стренды не могут быть сжаты так плотно, и всегда остается между ими некоторая пустота, которая спуск веревки весьма затрудняет, ибо стренды, обвиваясь в сем случае около пустой оси, не могут иметь единообразное положение и равное напряжение; при большем же напряжении одной стренды пред другими крепость всей веревки ослабевает. А потому четырехстрендные тросы спускаются с сердечником, составляющим ось веревки, около которой стренды обвиваются; толщина сего сердечника бывает вполовину толщины каждой стренды; и посему число нитей, потребное для предполагаемого четырехстрендного троса, делится на пять частей, из коих четыре равны между собою, а пятая вполовину их меньше.

Примечание. Четырехстрендные тросы превосходнее трехстрендных; ибо при той же толщине обоих тросов стренды первого тоньше, чем второго; следовательно ровнее могут быть напряжены, нежели у второго; при большом числе стренд веревка бывает глаже, отчего она в блоках идет ходчее и меньше трения претерпевает.

Из выше показанного можно заметить, что четырехстрендные тросы, имея ту же толстоту, крепче и удобнее трехстрендных; они делаются обыкновенно из вантовой пряжи толщиной от 11 до 4 дюйм, а длиною в 150 и 120 сажень; их употребляют на гинь-лопари к кранам, к толрепам, к горделям, на стенг-вынтрёпы, на кат-лопари, на вантовые талрепы и проч.

Канаты, кабельтовы и перлины спускаются из трех трехстрендных ровной пряжи тросов, которые для сего скручиваются при начале больше, нежели упругость их стренд того требует; и так сии веревки спускаются дважды, что и называется кабельною работою.

Канаты имеют толщину от 24 до 12 дюймов, кабельтовы от 12 до 6, а перлины от 6 до $2\frac{1}{2}$ дюймов, длиною же все они бывают во 120 сажень.

Примечание. Преимущество кабельной работы пред тросовою состоит в том, что при той же толщине веревки от двойного ея спуска все свои частицы имеет твердо перевитыя между собою так, что если бы сильным трением и порвало несколько нитей каната в одном месте, то в сей только одной части канат и ослабевает, а во всех других точках своей длины предною сохранит крепость; ибо прерванные нити, будучи весьма сильно сжаты, идущими поверх их прядями не могут в других местах выдернуться. Наконец, многие думают, что вода не столь скоро и не в таком изобилии пронизать может веревку, дважды спу-

* Стрендою называется одна прядь; то есть, берется несколько нитей, которая разделяются на три равныя части, называемыя пряди, или стренды; из которых каждая особо крутится и потом все вместе спускаются, и так составляется каждая веревка тросовой работы в три стренды.

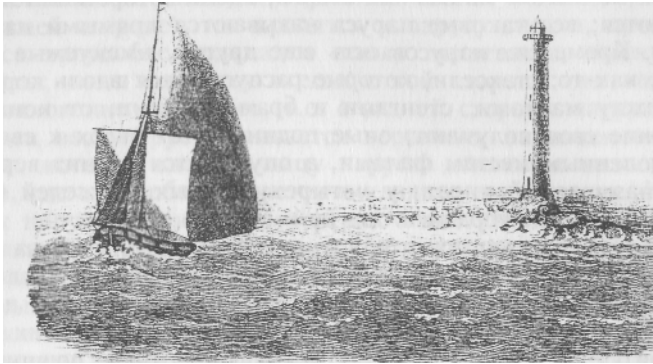
щенную, и что потому оною работою должно составлять те веревки, которые по необходимости часто в воде бьются.

Весь стоячий такелаж, как-то: ванты, штаги, фордуны и бакшаги, также кабеляринги, шкоты и галсы нижних парусов спускаются из четырех тросов с сердечником; каждый трос спущен бывает из трех стрендей вантовой пряжи, а толщина сердечника равна или $\frac{1}{4}$ меньше толщины каждой стренды. Итак, сии снасти состоят из 12 стрендей и одного сердечника, что называется вантовая или кабельная четырехстрендная работа, принимая каждый трос за стренду. Галсы нижних парусов и марса-шкоты первые кабельною четырехстрендною, а вторые обыкновенною тросовою трехстрендною работою спускаются остроконечные, то есть так, что концы их, привязывающиеся к парусу, вдвое толще тех, за которые люди руками тянут. Сие делается для того, что весьма неудобно охватывать руками толстую веревку и убираться с нею неспособно. При спуске сих снастей дается им та самая длина, какую они должны иметь в употреблении.

Для сыскания веса каждой веревки можно употреблять приближенное правило: квадрат толщины веревки, в дюймах умноженный на $\frac{5}{8}$, дает в пудах вес каждой веревки, когда она белая и длиною в 120 сажен; а для смоленых веревок надлежит на каждый пуд прибавлять $5\frac{1}{2}$ фунтов смолы. Вес всех снастей 74-пушечного корабля составляет около 6610 пудов.

Примечание. Ныне производится все канатное мастерство помощью машины, вывезенной из Англии Г-ном Лейтенантом Мацневым в 1801 году. Удобство сей машины доставляет большая выгоды, как-то: потребность меньшаго количества материала (пеньки), ровное напряжение всех нитей, скорость и крепость всех спускаемых на оной снастей.

Кроме принадлежащих снастей потребные к вооружению корабля разных сортов блоки изображены на чертеже IV; равно и прочия принадлежности по частям или в настоящем своем виде в разных чертежах показаны. Таким образом, составляется вооружение корабля, при коем показаны все употребляемые принадлежности и разные способы, чрез опыты найденные выгодными, удобными и полезными. Теперь предлагаемо будет о парусах со всеми при них состоящими принадлежностями.



О ПАРУСАХ И СНАСТЯХ, ПРИ НИХ НАХОДЯЩИХСЯ

О парусах The sails Les Voiles

Между всеми корабельными парусами соблюдается тот же порядок и то же различие имен, какое между реями, выше сего описанными. Парусы распускаются на мачтах или между ими, дабы принять ветер и понудить корабль двигаться по воде; они бывают четырехугольные, в виде правильной и неправильной трапеции, и трехугольные. Все же вообще обкладываются вокруг по краям (пришитой к ним) веревкой, именуемой лик-трос.

Парусы шьются из различной парусины; обширность и возвышение паруса определяют для него толстоту парусины; самая толстая именуется канифас и употребляется для нижних парусов; немного тонее канифасу парусина называется карельдук и клавердук; оба сии употребляются для средних парусов; а на верхние паруса употребляется парусина гораздо тонее сих полотен; она называется брамсель-дук; наконец для самых верхних или окончательных парусов, также и на мелкия гребныя разъездныя суда употребляют парусину или олонеецкое полотно тонее брамсельдука.

Все рей, исключая беген-рей, носят на себе паруса, кои от них название свое получают; каждый парус составляется из многих параллельных, от верху к низу простирающихся и между собою сшитых полотнищ. Ширина парусов размеряется по длине реев, к которым они привязываются, а

высота по высоте мачты или стенки, вдоль которой они поднимаются; все таковые паруса называются прямыми парусами*. Кроме сих парусов есть еще другие, именуемые косыми, как-то: стаксели, которые распускаются вдоль корабля между мачтами, стенгами и брам-стенгами, от коих и название свое получают; оные поднимаются вверх к своим определенным местам фалами, а опускаются на низ веревкой, называемой нирал; у четырехугольных стакселей бывают гитовы, но горденей они не имеют**.

Паруса выкраиваются полотно за полотном, ширина учреждается по длине рея, гафеля, штага или леера, а длина по высоте мачты, стенки, брам-стенги и проч. Когда дана ширина и длина, сыскивают число полотен, сколько их понадобится в ширину, оставляя прибавку на швы, подшивку на лики и на посадку, а в длине оставляют на подшивку на верхнем лике и шкаторине. На посадку у грота и фока полагают 2 дюйма на верхнем лике и на шкаторине; а $1\frac{1}{2}$ дюйма на боковых ликах на всякие три фута длины. У марселей посадки 3 дюйма на всякое полотно по шкаторине и $1\frac{1}{2}$ дюйма на всякие три фута по бокам. Бизань имеет 2 дюйма посадки на всякие 3 фута в переднем лике; а в заднем лике и по шкаторине вовсе посадки ничего не имеет. Кливер имеет 4 дюйма посадки на всякие 3 фута по штагу и один дюйм во всяком полотне по шкаторине, а в переднем лике посадки не имеет. Брамсели имеют 2 дюйма посадки во всяком полотне по шкаторине и один дюйм на всякие 3 фута по бокам. Лисели имеют $1\frac{1}{2}$ дюйма посадки на каждые 3 фута в косых ликах и вовсе никакой в прямых.

У шитаго паруса кругом его обшивается кромка, которая на верхней его стороне, или лике, делается шире прочих, потому что на оной прорезываются дырки, называемыя люверсы, служащая для продевания веревок, коим парус привязывается к рею; для лучшаго же скрепления парусов

* Прямые паруса вообще почти все четырехугольные распускаются по реям, гафелю, гику и шпиртам; трехугольные же распускаются по штагам, по леерам и по мачте.

** Относительно действия гитовами и горденями у парусов, при коих они находятся, будет показано ниже сего, где следует. Между прочим, должно заметить, что у четырехугольных парусов верхний край называется верхний лик, бока или полы называются лики, а нижний край шкаторина; если верхний лик параллелен шкаторине, то два нижние угла паруса называются шкотовыми углами, а верхние бензельными. У треугольных парусов также и у четырехугольных, в коих верхний лик непараллелен, передний угол у нижней шкаторины называется галсовой угол, задний нижний угол шкотовый, верхний передний угол внутренний, а верхний задний фальный, или внешний; верхняя сторона или косой край передним ликом у треугольных, а верхним у четырехугольных парусов, а задняя сторона—задний лик.

к боковым их ликам и в разных местах по шкаторине (к нижней стороне), где крепятся к парусу снасти, пришиваются наподобие подкладки новые полотнища, именуемая боуты; оныя кладутся всегда с той стороны, на которую обыкновенно ветер дует, т.е. с задней стороны паруса^{*}; наконец весь парус обшивается веревкою, называемую лик-трос, которая идет по лицу паруса, исключая нижних углов, где оной оборачивается и кладется по изнанке. На углах паруса делаются из веревок огоны (петли) для привязывания снастей, служащих к распусканию паруса; также и на верхних углах паруса оставляют из лик-тросу два небольшие огона, называемая галсы, в которые продеваются веревки, именуемая нок-бензели, а в люверсы продеваются реванты, коими привязывается парус к рею; напоследок в разных точках боковых ликов и шкаторины делаются на лик-тросе многия веревочныя петельки, называемая люверсы, к которым привязываются снасти, нужные для растягивания, уменьшения и подбирания паруса. У нижних и средних прямых парусов в означенных местах нашиваются на парус особаго рода полосы, называемая рифныя полосы, или риф-бант^{**}; в оных делаются дыры точно так, как и в самом верхнем лике паруса, в которыя продеваются плоския веревки, у коих с обеих сторон подле самага паруса завязывают по узлу, дабы веревка в ту и другую сторону не проходила; концы же сих веревок висят по обе стороны паруса длиною не более на середине от двух до четырех фут, а к ноккам рея идут несколько короче и при окончании бывают не более двух фут; оныя веревки именуются риф-сезни; оне служат к подвязыванию паруса во время крепкаго ветра, что и называется по-морскому: "взять у паруса рифы"^{***}. Для сохранения же марселей от трения, претерпеваемого ими о края марса, кладется на лице сего паруса от середины нижней шкаторины довольно высокая и широкая нашивка, именуемая стоплат; и сверх того два или три полотна на середине подшиваются вверх для того, чтобы при отдаче марселя не терло его об штаг.

Примечание. Должно заметить в рассуждении снастей, принадлежащих к каждому парусу, что какия с одной его стороны привязываются веревки и как оныя проходят и крепятся, то таковыя же и с другой его стороны,

* Задняя сторона у паруса называется лицо паруса, а перед его называется изнанка паруса.

** Сии полосы должно пришивать тогда, когда парус совсем сшит.

*** У средних парусов, именуемых марсели, делают сначала полурифки и три настоящие рифа, или без полурифка четыре настоящие рифа; у нижних парусов делается один или два рифа. На некоторых судах и у верхних парусов, именуемых брамсели, делают по одному рифу.

подобно первой в означенных местах бывают прикреплены и имеют одинаковое название; оными действие паруса как с одной, так и с другой стороны согласно производят; кроме сего, всякая веревка, коею парус поднимается, называется фал; которую же парус подтягивается или под-^{*}бирается называется гитов, или гордень ; у ундер-зеелей, т.е. у парусов, именуемых грот и фок, идущия от нижних углов паруса веревки одна от угла к носу корабля называется галс, а другая от того же угла, идущая к корме, именуется шкот, то есть, что передний нижний угол паруса, имеющего вдоль корабля свое положение, тянется галсом, а задний шкотом. У средних парусов, именуемых марсели, шкотовые углы притягиваются к оконечностям нижняго рея веревками, называемыми марса-шкоты; у верхних парусов, называемых брамсели, нижние углы притягиваются к нокам марса-рея брам-шкотами, а у самых верхних парусов, именуемых бом-брамсели, нижние углы притягиваются к нокам брам-рея бом-брам-шкотами. Вообще же у всех прямых парусов, кои привязываются к реям, верхние углы паруса бензелями (у ноков-рея) прикрепляются.

Паруса, именуемые лисели, присоединяются или ставятся с боков паруса фок, марселей и брамселей. У косых же парусов (почти у всех) галс крепится наглухо, а шкоты тянутся в определенных для их местах, что вообще производится согласно с направлением корабля и ветра.

Все паруса получают свои имена от мачт, реев, выстреливающихся дерев или от штагов, по которым оне распускаются или к которым привязываются. Таким образом, нижние паруса, при грот и фок-мачте состоящие, именуемые ундер-зеили, собственное свое название имеют грот и фок.

НИЖНИЕ ПАРУСА

Грот (A). Main-Sail. La grande voile.

Самый большой на корабле парус привязывается к грота-рею (I) по состоящему на то правилу; принадлежащая к нему снасти суть следующие (см. чертеж VII и план F):

Грота-галс (f').

Main-Tack. Amure de la grande Voile.

Длинная веревка, продетая серединою своею в нижний угол паруса особаго рода петлею, один ее конец называется грота-галс, который проходит в диру в борту корабля, близ бака прорубленную, куда вставляются вделанные в дерево

* Средние паруса растягиваются шкотами и буленями, нижние же паруса галсом, шкотом и буленем; вообще же подбираются или подтягиваются гитовами, гордеными (риф-талями) и ганапутью. Крепятся же прямые паруса (обносными сезнями, кои бывает от 3 и до 6 на стороне) по реям, к которым оне привязаны, а косые по мачте, стенге или брам-стенге у тех мест, от которых оне начали распушаться.

два медных роульса, (или катка)*, что вообще называется галс-кламп; чрез оный проходя, грота-галс идет на палубу, где вытянутый или ослабленный крепится за крюсов, или большего роду планку, укрепленную близ клампа в борт корабля. Другой же конец сей веревки, идущий от онаго же угла паруса, именуется грота-шкот.

Грота-шкот (g').

Main Sheet. Ecoute de la grande voile.

Другой конец веревки, идущий от угла паруса грота, той самой, которой первой конец есть грота-галс (f'); грота-шкот проходит также в кламп, вделанный в борт корабля на шканцах (план А, поз. с"), пройдя сквозь вставленный в оном шкив**, тянется на шканцах и крепится за крюсов.

Примечание. На некоторых судах грота-шкот делается двойной; сначала продевается оный сквозь шкот-блок, в шкотовом угле паруса прикрепленный, коренная часть его привязывается к обуху с коушем за бортом, у шканец вколоченном; ходовая же часть проходит сквозь сказанный кламп, на том же боку под шканцами сделанный, и крепится за крюсов, под шкафутом прибитый.

Также делаются у сего паруса и двойные галсы, коренная часть их привязывается к обуху ниже клампа, в борт вколоченному, а ходовая часть, пройдя сквозь одношкивный блок, привязанный к шкотовому углу паруса, идет сквозь роульсы, в кламп вставленные, тянется на палубе и крепится за крюсов под шкафутом прибитый.

Грота-галс (f') и грота-шкот (g') служат для вытягивания паруса при его распусчении, которое производится по мере направления корабля и ветра; обе сии веревки как основаны с одной стороны корабля, идущия от одного нижняго угла паруса, так равно и с другой его стороны от другаго угла паруса, основание свое имеют; одними сими веревками не можно растягивать паруса приличным образом для косвенных путей; и для сего к каждому боковому ликтросу привязывается веревка, именуемая булинь, таким образом, что он действует на три его люферса, из коих самый верхний находится немного выше середины высоты паруса, а другие два помещаются в равных расстояниях между шкотовым углом и верхним люверсом. Для основы булиня к двум верхним люверсам привязываются концы короткой веревки, имеющей слабину, по которой ходит коуш, оный вплеснивается в конец другой, подобной короткой веревки, коей другой конец привязан к нижнему люверсу; сей состав веревок именуется шпрюйт, самый же булинь присоединяется к сему шпрюйту бегучим коушем, в конец булиня вплесненным, который ходит по слабине второй, то есть нижней

* Один из сих роульсов кладется горизонтально, а другой вертикально; на иных кораблях выше сих роульсов футов на два (около планшюра) делается особенная планка с таковыми же роульсами, чрез оные идет грота-галс в кламп и тем облегчается действие при его натягивании.

** Многие для удобства делают ниже клампа немного впереди его железный честр, или горизонтальный септор, к коему привязывают одношкивную блок, в которой проводят грота-шкот, откуда идет оный в кламп или прямо сквозь порт, продолжается на шканцы, где оный тянется и крепится.

веревки сего шпрюйта; вообще должно разуметь, что всегда коренная часть надевается с коушем на нижний булинь шпрюйт, а ходовая часть идет, куда следует. Таковым образом, у каждого паруса, имеющего при себе булинь, оный основывается; действие булиня производится в то время, когда рея обрасоплена* и оный, будучи натянут, вытягивает на ветренную шкаторину паруса и тем способствует ветру во всей его силе действовать на парус, а чрез то кораблю идти ближе к ветру.

Грота-булинь (h').

Main-Bawline. Grandes-Bouline.

Веревка, идущая от боковых ликов паруса грота (A), в блок, к фок мачте (II) привязанный, немного выше сечения грота-штага или на 6 фут вверх от бака, пройдя сквозь сей блок, она продолжается с одной и другой стороны на палубу, где во время действия вытягивается; крепится же на баке за планку**.

Грота-гитовы (k'). Main clues. Grande cargue points.

Веревки, служащая для подбирания паруса, оными подтягиваются к рею углы его с каждой стороны; гитов закрепляются сначала за рей (близ блока, сквозь которой ему проходить должно), откуда идет в блок, в шкотовом угле паруса привязанный, проходя чрез оный восходит в блок, под низом рея прикрепленный, от коего опускается на низ и продевается сквозь шкивные дыры у битсов, где тянется и крепится.

Грота-гордени (l').

Main brails bunt-lines. Grandes cargues-fonds.

Веревки, прикрепленные в разных местах у боковых ликов паруса, которыми оный с каждой его стороны

* Обрасопить рей—значит поставить ее накось до возможности, то есть так, чтобы она делала с килем корабля самой меньший угол на одну или другую сторону; между прочим оное производится сообразно с качеством каждого судна.

** Ныне нашли удобством вместо грота-булиня пущать от шпрюйта короткую веревку, с вязанным в конце ее коушем, (у Англичан таковой коуш называется лизард) которая опускается от шпрюйта так, что человек, стоящий на шкафуте свободно может достать вязанный в нее коуш рукою; вместо же продолжающагося булиня употребляются переносныя тали, на одном конце имеющия от блока идущий хвост, или штерт, а на другом их конце находится блок с гаком, которым закладывают за строп, взятый кругом кнехтов, что позади фок-мачты. Когда понадобится тянуть грота-булинь, то один человек во время обрасопливания грота-рея берет опущенный конец от шпрюйта, а от талей штерт от блока, который пропускает сквозь коуш, обвертывает конец кругом подле его, где и закрепляет так (оставя небольшой кончик), чтобы с удобностию можно было оный отдать (освободить); по сделании сего вытягивают тали и крепят за планку; чрез что наветренная сторона паруса вместо булиня вытягивается; когда же понадобится оный отдать, то, дернув за оставленный конец, штерт тотчас выскакивает вон из продетаго коуша и грота-булинь находится отданным; таким образом действие сего булиня с той и с другой стороны производится.

подтягивается к рею; гордени идут от сторон паруса в блоки под низом рея, в разных местах по оному привязанные, простираясь от гитов блока и далее к ноку-рея как с одной, так и с другой его стороны; пройдя сквозь привязанные блоки на рее, оные простираются в блоки, под марсом прикрепленные, от коих опускаются вниз, где тянутся и крепятся.

Примечание. Горденей у каждого паруса находится на каждой стороне по четыре; из коих два называются нок-гордени, которые прикрепляются у боковых ликов паруса немного выше шпрюйтовых люверсов; а другие два именуются бык-гордени, которые прикрепляются к нижней шкаторине паруса в равном между собою от нижних углов расстоянии^{*}; к середине же сей нижней шкаторины привязывается веревка, называемая анапуть, которая идет в блок, под низом рея около середины привязанный, откуда опускается на низ, оная равно как гитовы и гордени действует, притягивая средину паруса к рею.

Фок (В). Fore sail. La voile de misaine.

Сим именем называется парус, привязываемый к фока-рею (5); оный есть самой большой парус, при фок-мачте (II) стоящий.

Фока-галс (m'). Fore-tack. Amure de misaine.

Фока-шкот (n'). Fore-sheet. Ecoute de la misaine.

Длинная веревка, продетая серединою своею в нижний угол паруса особаго рода петлею, один ея конец называется фока-галс, а другой фока-шкот; веревка сия основывается таким же образом и действие имеет то же, как выше сего показано у паруса грота его галс и шкот. Фока-галс, во-первых, проходит в блок, привязанный на конце боканца, от коего идет чрез роульс (каток), вставленный в нарочную деревянную подушку между гасписами, тянется и крепится равно и подобно как с одной, так и с другой стороны на баке; фока-шкот проходит в кламп, вделанный в борт корабля, на верхнем деке под шкафутом, (с каждой стороны) где оный шкот тянется и крепится на верхней палубе в определенном месте.

Примечание. На некоторых судах фока-шкот делается двойной, коренная его часть привязывается к коушу в обух несколько впереди фалрепа

^{*} Для удобнейшаго подтягивания горденей оные основываются так, что каждые два тянутся одним концом; основа сия делается следующим образом: два одношкивных блока остропливают в один строп и сквозь каждый из них продевают длинные концы веревок, от верхняго блока оба конца проходят в двухшкивные блоки, под марсом прикрепленные, от коих идут в блоки, для горденей на рее привязанные, и опускаются к люверсам, на боковом лике у паруса сделанным, за которые закрепляются, что и составляет коренную часть двух горденей. От нижняго же блока оба конца опускаются на низ, один из оных крепится наглухо за кофель-планку, а другой есть ходовой, за который тянут и чрез то оба горденя подтягиваются.

утвержденного, откуда проходит сквозь блок, в шкотовом угле паруса привязанный, от коего ходовая часть идет сквозь шкивную диру, в клампе сделанную, простирается вперед и крепится за кросов, в боку утвержденного.

Также делаются и двойные галсы: коренная часть завязывается вокруг внешнего конца боканца, а ходовая часть проходит сквозь одношкивный блок, привязанный к шкотовому углу паруса, потом сквозь блок на внешнем конце боканца и проходит на бак, где тянется и крепится.

Фока-булинь (o'). Fore Bowline. Bouline de la misaine.

Веревка, чрез которую вытягивают боковые лики паруса фока (B) во время косвенного пути корабля; она проходит в блок, привязанный к эзельгофту бушприта (XIII), от коего простирается на бак, где тянется и крепится. Основа и действие сего булиня есть во всем подобна, как показано выше сего у грота-булиня.

Фока-гитовы (p').

Fore clues carnets. Cargue poins de la misaine.

Фока-гordени (q').

Fore brails bunt-lines. Cargue fonds de la misaine.

Веревки, служащая для подбирания паруса, которыми оный притягивается к фока-рею (5). Сии веревки прикрепляются и действуют во всем подобно, как показаны выше сего гитовы и гordени у паруса грота (A) с тою только разницею, что оне тянутся и крепятся на баке.

Бизань (C). Mizen sail. L'artimon, ou la voile d'artimon.

Сим именем называется четырехугольный косой парус, находящийся при бизань-мачте (IV); оный прикрепляется к гафелю и присоединяется помощью шнура к самой мачте*.

Бизань-шкот (r'). Mizen sheet. E'coule d'artimon.

Вместо сего шкота употребляют тали, которая одним гаком закладываются за коуш, вязанный в нижний шкотовый угол паруса, а другим за обух, вбитый на юте у самой кормы**; конец (или лопарь) сих талей простирается на

* Ныне на многих военных судах бизань привязывается шнуром к особому гафелю; которой теми же снастями, что и контра-бизань (об которой будет показано ниже сего) поднимается вверх во тресель мачте, к которой парус сей присоединяется веревочными раксами, теми самыми, кои служат и для контра-бизани; и когда оную нужно поднять, то бизань опускают на низ, отвязывают раксы от паруса, а снасти от гафеля и прикрепляют их в контра-бизани и ея гафелю, потом поднимают контра-бизань по той же тресель-мачте. Таковым же порядком обратно поступают при поднятии бизани.

** На некоторых Английских кораблях укрепляют на юте из борта в борт железный септор (род погона), по которому блок для бизань шкота свободно ходит помощью коуша, в стропке блока вязанного и надетаго на сказанный септор.

юте, где тянется и крепится; тали сии служат к вытягиванию шкотового угла паруса при его распущении.

Бизань-гитовы (s'). *Mizen brails. Cargue d'artimon.*

Веревки, коими парус-бизань подбирается или притягивается к бизань-мачте и гафелю, оныя прикрепляются к сему парусу в разных означенных местах и, обращаясь к гафелю, в прикрепленные для них на оном блоки, пройдя через оные, опускаются вниз в кофель-планки на юте, по сторонам борта утвержденные, где тянутся и крепятся.

Контра-бизань (D). *Spanker. Contre d'artimon.*

Парус, подобный бизани, но гораздо более его, привязывается к особенному длинному гафелю, имеет у себя в одном конце шкот, проходящий в шкив, вставленный на конце гика, чрез которой тянется и крепится за планку, снизу гика прибитую. В другой же нижний угол паруса ввязывается коуш, за который закладывают хват-тали (легкия небольшие тали); которые служат вместо галса; парус сей поднимается фалом по тресель-мачте, к которой присоединяется раксами, имеет у себя два или три рифа, которыми во время крепкаго ветру парус уменьшают. Контра-бизань подтягивается гитовами, и убирается, и крепится по тресель-мачте.

Контра-бизань-гитовы (r').

Spanker brails. Cargue du centre d'artimon.

Веревки, расположенные в разных местах паруса, коими оный подбирается или подтягивается к тресель-мачте; контра-бизань-гитовы основываются, крепятся и тянутся на юте во всем подобно, как показаны гитовы при парусе бизани.

Апсель (E).

Mizen stay-sail. La voile d'etai d'artimon.

Парус, находящийся между бизань-мачтою (IV) и грот-мачтою (III) (см. также план D), к последней из сих оный привязывается* и поднимается фалом (проходящим в блок, прикрепленный под крьюс-марсом) к топу бизань-мачты, ходит по веревке, именуемой леер, который накладывается огоном на топ бизань-мачты, от коего идет в коуш, стропа взятаго вокруг грот-мачты, пройдя сквозь оный опускается на палубу, где имеет в конце своем ввязанный коуш, чрез который стягивается с обухом, утвержденным в палубе талрепом, и тем производится натягивание леера.

* На иных кораблях передний лик сего паруса привязывается к самому лееру по той его части, которая от коуша простирается по мачте к низу.

Апсель-леер (ê). Stay-sail stay. Draille.

Веревка, по которой парус ходит, то есть поднимается вверх и опускается до определенного своего места, и для того на оную нанизывают железные кренгельсы, небольшие железные кольца, которые прикрепляются к парусу, и когда леер вытянут, то оные по нем ходят в ту и другую сторону свободно, чрез что парус помощью фала по лееру растягивается, а веревкою, именуемую нирал собирается к своему месту.

Примечание. У каждого стакселя нирал крепится за верхний угол паруса и идет от оного внутри кренгельсов в блочик, привязанный к тому самому месту, откуда парус начал распушаться, и при вытягивании нирала парус собирается к своему месту, что вообще у всех стакселей (косых парусов) находится. При сем должно заметить, что все снасти (веревки), находящиеся при стакселях, как-то: лееры, фалы, ниралы, шкоты и гитовы— собственное свое название имеют с приложением к ним имени того стакселя, при коем оне находятся, как например: апсель-леер, мидель-стаксель-леер, апсель-фал, крюс-стенги-стаксель-нирал; точно так и у прочих стакселей снасти их именуются.

Апсель-шкоты (t'). Mizen stay sail sheet.

Ecoute de la voile d'etai d'artimon.

Веревки, идущия от нижняго угла паруса в блоки, привязанные на каждой стороне к борту корабля на шканцах, оне служат для вытягивания сего паруса при его распущении; тянутся и крепятся на шканцах за планки, в определенном месте для сих шкотов укрепленные.

Апсель-гитовы (t"). Mizen stay sail brails.

Cargue de la voile d'etai d'artimon.

Тонкия веревки, привязанные к заднему лику паруса немного ниже его середины, а концы оных идут по обеим сторонам апселя в блочки, привязанные с каждой стороны за леер у грот-мачты; пройдя сквозь оные, опускаются на шканцы, где тянутся и крепятся.

Грот-стаксель (F). Main-stay-sail.

La grande voile d'etai.

Штормовый парус, находящийся между грот и фок-мачтою; оный ходит по лееру, коего верхний конец завязывается вокруг грот-мачтового топа повыше такелажа, а нижний конец натягивается особыми таями, вокруг фок-мачты взятыми; поднимается же к топу грот-мачты под грот-марсом (VII) помощью фала, котораго коренная часть закрепляется вокруг мачтового топа, идет в блок, привязанный в угле паруса, и обращается к блоку, привязанному на такелаже под марсом, и опускается вниз позади мачты, где тянется и крепится; сей парус имеет шкоты с гинцами, которые

проходят в определенных местах в блоки, привязанные на шкафутах, где оные тянутся и крепятся.

Фор-стаксель (G). Fore stay-sail.

Tourmentin, ou petit foc.

Штормовый парус, находящийся между половиною бушприта и фок-мачтою, оный ходит по лееру, идущему от ближняго крага фока-штага к топу фок-мачты под фор-марсом (VIII), куда сей парус притягивается помощью фала, имеет шкоты, которые тянутся гинцами в своих определенных местах на баке.

Примечание. Оба сии выше показанные паруса поднимаются во время самого крепкаго ветру и потому называются штормовыми; они к надлежащим своим местам тянутся фалами, растягиваются шкотами, а опускаются или сбираются к своему месту помощью нирала.

Блинд (H).

Sprit-sail. La sivadiere.

Парус (см. чертеж VIII), привязываемый к блинда-рею (13), растягивается шкотами, которые от нижних углов паруса идут прямо на бак; оный подбирается простыми гитовами и одним горденем, прикрепленным к середине нижней шкаторины. Сей парус в рассуждении прочих служащих для ходу корабля парусов мало способен и потому вышел совсем из употребления.

Показав все нижние паруса, следуют теперь средние, именуемые марсели, которые привязываются к марса-реям, (2 и 6) и крюсель, привязываемый к крюсель-рею (10). Оные поднимаются по стенгам, равно и другие, между ими распускаемые.

СРЕДНИЕ ПАРУСА

Грот-марсель (K).

Main-top fail. Le grand hunier.

Прямой парус (см. чертеж VIII и план E), привязываемый к грот-марса-рею (2), поднимается (или растягивается) по грот-стенге фалом, именуемым грот-марса-фал, оный есть второй прямой парус при грот-мачте распускаемый; имеет при себе снасти, кои суть следующие:

Грот-марса-фал (û).

The main top sail haliard. La drisse du grand hunier.

Об оном было выше сего показано (смотри драйреп блоки).

Грот-марса-шкоты (u').

Top-sail-sheet. Ecoute du grand hunier.

Веревки, продевая в огоны, или небольшие петли, у нижних углов марсея находящиеся, они удерживаются в сих огонах * большими кнопками (узлами), на одном их конце имеющимися; а другим концом идут в блоки, наложенные на ноках нижних-реев, от которых продолжают по рею до его середины, где проходят в блоки, привязанные по ту и другую сторону внизу рея близ стропа гордель-блока, от которых опускаются вниз в шкив битсов (см. план А, поз. k'). У коих при распущении паруса тянутся на палубе, где за оные битсы и крепятся.

Примечание. Должно заметить, что по распущении марселей тянут их шкоты, и когда оные будут до места дотянуты, тогда надлежит тянуть марса-фалы, посредством коих марса-реи поднимаются вверх, и чрез то вытягивают марсель во всю его длину. Причем наблюдают, чтоб другия снасти, состоящая при парусе, были отданы и вовсе ослаблены, как например: гитовы, гордени и проч.

Грот-марса-булинь (v').

Top-sail bowline. Bouline du grand hunier.

Веревка, идущая от боковых ликов грот-марсея (К) в блок, привязанный к топу фок-мачты под эзельгофтом; откуда опускается сквозь фор-марс на низ, продевается сквозь шкивную диру битсов, где и тянется на палубе. Для сего булиня с каждой стороны бокового лика паруса основывается шпрюйт **, подобно как и у нижних парусов, к которому присоединяется самый булинь.

Риф-талей-шкентель (x').

Reef-tackle Pendent. Pendeur des Palans de ris.

Общее название веревки, прикрепленной за люверс у бокового лика марсея, с каждой его стороны немного ниже последней рифной полосы. Риф-талей-шкентель идет от люверса, в шкив вставленный при оконечности нока марса-рея, пройдя сквозь оный, восходит верхний шкив комель-блока, что ввязан между стенг-вантами ***, от коего опуска-

* Шкоты продеваются в огона так, чтобы кнопки, на концах их сделанные, приходились со стороны нока.

** Сей шпрюйт основывается точно так, как и у нижних парусов, но только оный располагается на расстоянии от нижней рифной полосы до шкотового угла так, что оное делится на четыре равныя части, и на двух внутренних частях или на трех внутренних точках оный располагается, где нарочно для сего делаются люверсы, к которым присоединяется вся основа шпрюита.

*** Того самого блока идет в нижний шкив, у коего верхний проходит веревка, именуемая марса-топенант. Сей же самый блок называется систер-блок.

ется сквозь марс на низ, где присоединяют к оному небольшие тали, называемыя риф-тали; которыми оный шкентель тянется и чрез то рифныя полосы у марселя поднимаются к самому рею, посредством сего берут у сих парусов рифы; то есть подвязывают (или уменьшают) парус, глядя по силе ветра; самое же большое онаго уменьшение есть более половины всего паруса. Вся сия основа веревок собственное свое название имеет (риф-тали) с приложением имени того марселя, при коем она находится, как например: грот-марса-риф-тали и проч.

Примечание. При взятии рифов у марселей для закрепления крайних люверсов паруса к марса-рею, употребляется веревка, именуемая штык-болт, которая всегда находится при ноке марса-рея. Когда подтянут риф-тали, то сей штык-болт продевается сквозь свои бухты (петли), в каждом рифном-люверсе взятыя, а концы его привязываются к следующим люверсам и к верху паруса пока понадобится.

Грот-марса-гитовы (y').

Top sail-clue-lines. Cargue pointe du grand hunier.

Веревки, коими распущенный марсель подбирается, оными подтягиваются углы его с каждой стороны к самому рею; гитовых бывает на стороне по одному, оне закрепляются на рее близ блока, сквозь который им проходить должно, идут в привязанный блок в шкотовом угле паруса, проходя сквозь оный восходят в блок под низом марса рея, близ середины его прикрепленный, от коего опускаются вниз, где тянутся и крепятся.

Грот-марса-гордени (z').

Top sail leech-lines. Cargue-fonds du grand huuiier.

Веревки, прикрепленные у боковых ликов паруса, которыми оный с каждой стороны подтягивается к рею; оне привязываются в разных точках паруса, расположенных от нижняго угла до последней рифной-полосы; идут от своих мест в блоки, на разных частях марса-рея прикрепленные; пройдя сквозь оные опускаются вниз, где тянутся и крепятся по способности.

Примечание. Гитовых с каждой стороны у марселей имеется по одному, а горденей бывает на каждой стороне по два: первый именуется слаб-гордень, а второй, или нижний, дев-гордень, и посредине паруса идущий гордень именуется бык-гордень, оный крепится за самую средину нижней шкаторины паруса; вообще же все, будучи основаны и проведены сквозь блоки, на марса-рее прикрепленные, опускаются на низ, где тянутся и крепятся в определенных местах по способности.

Фор-марсель (L). Fore-top-sail. Le petit hunier.

Прямой парус, привязываемый к фор-марса-рею (6), поднимаемый по фор-стенге; оный есть второй прямой парус,

при фок-мачте распускаемый; имеет при себе снасти следующие.

Фор-марса-фал (â).

Fore-top sail haliard. La dresse du petit hunier.

Об оном показано выше сего (смотри драйреп блоки).

Фор-марса-шкоты (a").

Fore-topsail sheet. Ecoute du petit hunier.

Веревки, притягивающие углы паруса к нокам фока-рея (2), основываются, идут, тянутся и действие производят то же, что сказано о грот марса-шкотах; тянутся же и крепятся сии последние на баке.

Магерман (b").

The Fore top-sail-bowline. Bouline du petit hunier.

Сим именем называется фор-марса-булинь*, который основывается при фор-марселе (L) во всем, подобно грот-марса-булиню (v'); идет от своего шпрюита в другой шкив блока, привязанного у эзельгофта бушприта, того самого, у коего в один шкив проходит веревка, именуемая фока-бу-линь**. Оба сии бу-линия простираются от сказанного блока на бак, где почти всегда согласно между собою тянутся. Они служат к вытягиванию (на-ветренного) бокового лика паруса; крепятся в определенном месте за планки, на баке утвержденные.

Риф-тали-шкентель (c").

Reef-tackle Pendent.

Pendeur des Palans de ris.

Веревка точно такая же, как и у грот-марселя (K) с тою только разницею, что она находится при фор-марселе и собственное свое название имеет: фор-марса-риф-тали, которых действие и расположение есть таковое же, как и первых, но тянутся сии последние на баке.

Фор-марса-гитовы (d").

Fore-top-sail cluelines. Cargue pointe du grand hunier.

Фор-марса-гordени (e").

Fore-top-fail leech lines. Cargue-fonds du petit hunier.

Веревки, коими фор-марсель подтягивается или подби-рается, оныя тянутся и крепятся на баке; основываются же

* Фор-марса-булинь потому назван магерманом, чтобы сделать отличие от имени грот-марса-булиня; ибо от недослышания и ошибки, в противность произведенной, в случае того или другого могут произойти замешательства, а иногда и худыя последствия.

** На иных судах для фока-булиня продалбливаются дыры по обеим сторонам чиков на бушприте пониже тех, кои сделаны для проходу фор-стенг-штага и фор-лось-стенг-штага.

во всем подобно гитовам и горденям, при грот-марселе (К) находящимся.

Крюйсель (М). Mizen-top-sail.

Le perroquet de fougue, ou la voile de perroquet d'artimon.

Прямой парус, привязываемый к крюсель-рею (II), поднимается (или растягивается) по крюйс-стенге. Парус сей подобен обоим марселям (К и L); но только гораздо менее оных, и есть средний прямой парус, при бизань-мачте распускаемый; снасти при оном суть следующие.

Крюйсель-фал. Mizen-top-sail haliard.

La drisse du perroquet de fougue.

Об оном выше сего показано (смотри драйреп блоки).

Крюйсель-шкоты (Г').

Mizen-top-sail sheet. Ecoute du perroquet de fougue.

Веревки, притягивающия углы паруса к нокам беген-рея (9), имеют действие то же, как показано у прочих марселей шкоты и основываются подобно первым.

Примечание. Для крюйсель-шкотов привязывается на середине внизу беген-рея двухшкивный блок, в который оные шкоты (будучи проведены сквозь блоки, на ноках беген-рея наложенные) проходят накрест; то есть, шкот с правой стороны, пройдя сквозь сей двухшкивный блок, опускается вниз с левой стороны, а шкот с левой стороны опускается от блока вниз на правой стороне, где оные шкоты тянутся и крепятся. Касательно марса-шкотов следует заметить, что оные почти на всех Английских военных судах вместо ординарных (в нашем флоте прежде употребляемых) делаются двойными, которые основываются следующим образом: коренной конец мараса-шкота накладывается огонем на нок нижняго рея, ходовой же идет в блок, прикрепленный в шкотовом угле марселя, и возвращается от онаго в шкот-блок, на нок рея наложенный, от коего обыкновенным образом идет к середине рея, проходит сквозь блок, под низом рея прикрепленный, и опускается вниз. Выгода сих двойных шкотов есть та, что они делаются гораздо тонее и с большим удобством меньшим числом людей могут быть натягиваемы, (что много способствует наипаче в крепкий ветер); притом весьма скоро и легко можно оные раздергивать (освобождать). Впрочем, если оные придут в худость, то весьма удобно их можно переменить из обыкновенных корабельных запасных тросов. Весьма достаточно иметь оные на 74-пушечном корабле не более, как в 5 дюймов в четыре стренды; ибо таковые тросы делаются глаже и удобнее, могут ходить в блоках. Неудобство двойных шкотов есть то, что может иногда защемить парус в шкив или при скорой отдаче шкота во время

* На некоторых Английских кораблях для крюйсель-шкотов на ноках беген-рея продалбливаются дыры и вставляются шкивы, сквозь оныя идут шкоты, которые делаются довольно тонки так, что при натягивании, отдаче и раздергивании их нимало не затрудняются;

** Обыкновенные шкоты бывают толщиною вполовину толщины своих марса-реев, и в запас оных не отпускаются, а пришедшие в негодность переменяются при порте.

левентиха (полоскания) паруса может о марс или эзельгофт расколоть блок, в угле паруса прикреплены; но сии неудобства малозначащи противу способов, выше показанных и несравненны с неудобствами одинаких шкотов. Двойные шкоты делаются у грот марсея (К) и у фор-марсея (L), а у крьюсея (М) шкот всегда бывает одинакой.

Крьюсель-булинь (g").

Mizen-top Bowline. Le perroquet de fougue bouline.

Веревка, идущая от боковых ликов крьюсея (М), основывается, как и прочие булины, идет от своего шпрюйта к задней гrotовой-ванте в тот двухшкивный блок, у котораго в один шкив проходит веревка, именуемая бегень-брас, пройдя сквозь оный опускается вниз, где тянется и крепится на шканцах (см. план А, поз. с").

Риф-тали-шкентель (h").

Reef-tacle pendent. Pendeur des palans de ris.

Веревка при крьюселе точно такая же, как выше показано у прочих марселей, имеет одинаковое с теми действие и тянется также риф-талями; собственное свое название имеет крьюсель-риф-тали.

Крьюсель-гитовы (k"). Mizen-top-sail clue lines.

Cargue pointe du perroquet de fougue.

Крьюсель-гордени (l"). Mezen-topsail leech lines.

Cargue-fonds du perroquet de fougue.

Веревки, коими крьюсель подтягивается или подбирается, оныя тянутся и крепятся на юте (план А, поз. t"), основываются же во всем подобно гитовам, горденям у прочих марселей.

Крьюс-стенги-стаксель (N).

Mizen top-mast stay sail. La voile d'etai de perroquet de fougue.

Парус (см. чертеж VIII, планы Е и D), находящийся над апселем (Е) между грот-мачтою и крьюс-стенгою, поднимается по крьюс-стенг-штагу к топу крьюс-стенги помощью фала; к своему же месту обратно притягивается ниралом. Для шкотов сего стакселя во время походу привязываются на шканцах с обеих сторон блоки, в которые оные шкоты проходят, тянутся на шканцах и крепятся в определенном для них месте.

Грот-стенги-стаксель (O). Main-top-mast stay-sail.

La grande voile d'etai de hune.

Парус, находящийся между грот и фок мачтою, верхний угол передняго лика его прихватывается наглухо к фок-мачте, а нижний угол имеет галс; когда сей парус поднят, то оный галс наскоро прихватывается на баке у фок-мачты. Парус сей поднимается фалом, идет по грот-лось-стенг-штагу

к топу грот-стенги, где по обе стороны онаго топа прибиваются чик-блоки* ; в один из шкивов сего блока проходит грот-стенги-стаксель-фал, от коего опускается на низ, где тянется и крепится. Во время походу для шкотов сего стакселя привязываются на шкафутах блоки, в кои оные проходят, тянутся же и крепятся на сих же шкафутах в определенном месте. У сего паруса есть гитовы, коими оный подтягивается, и нирал, коим он собирается к своему надлежащему месту.

Мидель-стаксель (P). Middle stay-sail.

Le petit voile d'etai de hune.

Парус, находящийся между грот-стенгою и фор-стенгою над грот-стенги-стакселем (O), поднимается к топу грот-стенги фалом, проходящим в чик-блок, прибитый к топу оной стенги, откуда опускается на низ, где тянется и крепится. Парус сей ходит по лееру, который прихватывается к фор-стенги свободным стропом (немного выше фоковаго эзельгофта), и от онаго идет к топу грот-стенги в другой шкив чик-блока (того самаго, у коего верхний шкив проходит фал), пройдя сквозь оный опускается вниз на палубу, где натягивается таями. Другой же конец мидель-стаксель леера (к которому привязан верхний передний угол паруса) оканчивается у самаго того стропа, которой объемлет фор-стенгу, откуда при распущении паруса поднимается по стенге вверх помощью веревки, именуемой галс, который восходит в блок, привязанный под фор-салингом сзади стенги, и, пройдя сквозь оный, опускается на фор-марс, где крепится и тянется тогда, когда нужно распустить мидель-стаксель** ; при убирании же сего паруса леер, а с ним

* Чик-блоки называются планки со шкивами и шипами к топу стенги, с каждого боку под брам-эзельгофтом прибитыя железными нагелями, которые принаравливаются в шкивные дыры так, что служат осью, или нагелем шкивам, кои на них вертятся. В чик-блоки у топу грот-стенги прибитые проходят по одну сторону грот-стенги стаксель-фал, а по другую сторону мидель-стаксель-фал и мидель-стаксель-леер; а у топа фор-стенги в прибитые с каждой стороны таковые же блоки проходят с одной стороны кливер-леер и кливер-фал, а с другой стороны фор-стенги-стаксель-леер и фор-стенги-стаксель фал.

** При распущении мидель-стакселя сначала поднимают строп (к коему прикреплен леер и верхний угол паруса) вверх под фор-салинг, потом вытягивают леер, идущий от топу грот-стенги вниз; по сделании сего тянут мидель-стаксель фал и в то же время вытягивают и крепят на марсе мидель-стаксель-галс, идущий от нижнего угла сего паруса. Иные для способности делают так, что от стропки, которая поднята вверх, пускают длинной конец, на которой нанизаны кренгельсы, пришитыя к передней стороне паруса, и когда оный поднимется до места, то конец сей и галс паруса туго вытягивают на марсе и чрез то не дают парусу далеко отходить от стенги; притом во время нашедшаго ветру с сею основою удобнее парус убирать.

и парус опускаются на фор-марсе, где и убираются; шкоты сего паруса идут на низ в другой шкив того блока, в которой проходят шкоты грот-стенги-стакселя (O). У мидель-стакселя также делают гитовы, коими оный подтягивается, и нирал, коим он собирается к своему месту.

Фор-стенги стаксель (Q).

Fore-top-mast stay-sail. Contre-foc.

Треугольный парус, находящийся между бушпритом и фок-мачтою; передний из нижних его углов (т.е. галсовой) привязывается у топу бушприта, а в другой нижний угол (шкотовой угол) ввязываются шкоты, которые бывают иногда с гинцами и идут от угла паруса с одной и с другой стороны на бак, где при распусении сего паруса тянутся и крепятся. Фор-стенги-стаксель растягивается (или ходит) по фор-лось-стенг-штагу; поднимается под салинг фор-станги фалом, проходящим в шкив чик-блока, прибитаго к топу оной стенки, откуда оный фал опускается на низ, где и тянется; собирается же сей парус к своему месту ниралом.

Кливер (R). Jib. Grand-foe.

Второй треугольной парус, находящийся между бушпритом и фок-мачтою, сей парус ходит по утлегарю; для онаго прежде всего такелажа накладывается на утлегарь железное кольцо с утвержденным при нем гаком, именуемое рак-бугель; к оному привязывается веревка, которая проходит в шкив, на конце утлегаря вставленный, откуда идет на бак, где и тянется; посредством сего рак-бугель поднимается по утлегарю, (а чрез то и кливер притягивается к оконечности онаго); веревка сия называется кливер-галс, или оутгалдер, та же, которою оный бугель обратно к низу притягивается, именуется ингалдер, или оттяжка. К гаку сего рак-бугеля прикрепляется передний нижний угол кливера и один конец его леера, котораго другой конец идет в другой шкив-чик-блока, прибитаго к топу фор-стенги; откуда опускается на бак, где натягивается таями; по сему лееру растягивается (поднимается) кливер под фор-салинг фалом, именуемым кливер-фал, проходящим в шкив чик-блока, прибитаго к топу фор-стенги с другой ея стороны; откуда опускается на бак, где тянется и крепится. В другой же нижний угол паруса (то есть в задний, или шкотовый угол), ввязываются шкоты; называемые кливер-шкоты, которые бывают с гинцами и идут от угла паруса с одной и с другой стороны на бак, где тянутся и крепятся. Парус сей имеет гитовы, коими он подтягивается, собирается же к своему месту веревкой, называемой кливер-нирал, где и убирается по утлегарю.

Примечание. На многих военных судах кливеров делают два, один из оных большой, а другой малый; для сего два рак-бугеля на утлегарь накладывают, и у каждого из оных делается особенный леер и фал, которые основываются и действие имеют такое же, как выше показано.

Сим оканчивается показание средних парусов, после которых следуют быть показаны верхние-паруса, привязываемые к брам-реям и бом-брам-реям, поднимаемые на брам и бом-брам-стенгах, равно и другие между ими распускаемые.

ВЕРХНИЕ ПАРУСА

Парусы (см. чертеж VIII и планы E и D), находящиеся выше марселей, называются брамсели, они фигурируют своею подобны первым, но только высоту и ширину имеют гораздо менее оных; брамсели привязываются к брам-реям, растягиваются шкотами (именуемыми брам-шкоты), поднимаются вверх фалом (называемым брам-фал) и подбираются (или подтягиваются) одними только гитовами*.

Примечание. Принадлежащая к сим парусам снасти основываются подобно как у одного, так и у другого брамселя; но проходят вниз и тянутся в разных местах по способности; основа брам-фала, которым поднимается брам-рея вверх, показана выше сего. Брам-шкоты идут от нижних углов брамселя в блоки, находящиеся на ноках-марса рея, от которых продолжают по марса-рею до его середины, где проходят в блоки, привязанные по ту и другую сторону внизу марса-рея, подле самых драйреп-блоков, от коих опускаются сквозь марс на низ, где тянутся и крепятся. От тех же углов паруса простираются брам-гитовы в блоки, привязанные по обе стороны середины брам-рея, и также сквозь марс опускаются вниз. Брамсели имеют при себе булины, кои именуются брам-булины; принадлежности и название вещей при сих парусах суть следующие.

Грот-брамсель (S).

Main-top-gallant-sail. Le grand perroquet.

Парус, привязываемый к грот-брам-рею (3), поднимается (или растягивается) по грот-брам-стенге (XXVIII) фалом, именуемым грот-брам-фал; грот-брамсель есть третий прямой парус на грот-мачте; снасти, при оном состоящие, суть следующие.

Грот-брам-фал (t).

The haliards of the main top gallant yards.

La drisse de grand perroquet.

Об оном было показано выше.

* Многие находят удобностию иметь при брамселях по одному бык-горденю; (которым подтягивается середина сего паруса к брам-рею) и делать у брамселей по одному рифу, что способствует при зарифленных (уменьшенных) марселях нести (или иметь) зарифленные брамсели.

Грот-брам-шкоты (m").

Main-top-gallant dheet. Ecoute du grand perroquet.

Веревки, коими при распушении брамселя углы его притягиваются к нокам-грот-марса-рея.

Грот-брам-гитовы (n"). Main-top-gallant clue lines.

Cargue points du grand perroquet.

Веревки, идущия от углов брамселя к середине брам-рея, где проходят во привязанные блочки, от которых опускаются на низ, тянутся и крепятся в определенном месте; действием оных углы брамселя подтягиваются к середине брам-рея.

Грот-брам-булины (o"). Main-top-gallant bowline.

Boulines du grand perroquet.

Веревки, коими вытягиваются боковые лики паруса, основываются и служат при брамселе во всем одинаково с прочими булинами, выше сего показанными. Грот-брам-булины идут от шпрюйта*, прикрепленного к боковому лику сего паруса, от коего простираются в блоки, привязанные к салингу фор-стенги**, и опускаются сквозь марс на низ, где тянутся и крепятся в определенном месте.

Фор-брамсель (T).

Fare-top-gallant sail. Le petit perroquet.

Парус, привязываемый к фор-брам-рею, поднимается (или растягивается) по фор-брам-стенге (XXIX) фалом, именуемым фор-брам-фал; фор-брамсель есть третий прямой парус на фок-мачте. Снасти, при оном состоящая, суть следующие:

Фор-брам-фал (r").

The haliards of the Fore-top-gallant yards.

La drisses du petit perroquet.

Об оном было показано выше сего (смотри: брам-фал).

Фор-брам-шкоты (p").

Fore-top-gallant sheet. Ecoute du petit perroquet.

Веревки, коими при распушении брамселя углы его притягиваются к нокам фор-марса-рея.

Фор-брам-гитовы (q"). Fore-top-gallant clue lines.

Cargue points du petit perroquet.

Веревки, идущия от углов брамселя к середине брам-рея, где проходят в привязанные блочки, от которых опускаются

* Брамы булины к шпрюйтам прикрепляются кневенцом для поспешнейшаго отвязывания оных тогда, когда опускают брам-реи.

** На иных судах сии булины проходят в шкивные дыры, сделанные в задней части фор-стенговых лонг-салингов, и от оных опускаются вниз.

на низ, тянутся и крепятся на баке; действием оных углы фор-брамселя подтягиваются к середине фор-брам-рея.

Фор-брам-булини (г").
For-top-gallant Bowline.
Bouline du petit perroquet.

Веревки, коими вытягиваются боковые лики паруса, основываются и служат при брамселе во всем одинаково с прочими булинями, выше сего показанными, фор-брам-булини идут от шпрюйта, прикрепленного у бокового лика паруса в шкивы планок, прибитых к концу утлегаря*, и простираются на бак, где тянутся и крепятся.

Крюйс-брамсель (U).
Mizen-top-gallnt sail.
La voile de la perruche d'artimon.

Парус, привязываемый к крюйс-брам-рею, поднимается (или растягивется) по крюйс-брам-стенге (XXX) фалом, именуемым крюйс-брам-фал. Крюйс-брамсель есть третий прямой парус на бизань-мачте, снасти при оном состоящая суть следующая.

Крюйс-брам-фал (û).
The haliards of the mizen-top-gallatn yards.
La drisses du perruche.

Об оном было показано выше сего (смотри брам-фал).

Крюйс-брам-шкоты (s"). Mazen-top-gallant sheetn.
Escoute du perruche.

Веревки, коими при распушении брамселя углы его притягиваются к нокам крюйс-марса-рея.

Крюйс-брам-гитовы (t").
Mizen-top-gallant clue lines.
Cargue points du perruche.

Веревки, идущия от углов брамселя к середине брам-рея, коими сей парус подбирается, основываются, подобно как и у прочих брамселей, опускаются на низ и тянутся на юте.

Крюйс-брам-булини (u").
Mizen-top-gallfnt Bowline.
Bouilnes du perruche.

Веревки, коими вытягиваются боковые лики паруса, основываются подобно прочим брам-булиням, идут от шпрюйта, прикрепленного у бокового лика паруса в блочки,

* Иногда для сего булиня привязывают на конце утлегаря с каждой его стороны по одному блочку.

привязанные к задним грот-стенг-вантам, и опускаются на грот-марсе, где тянутся и крепятся.

Крюйс-брам-стаксель (W).
Mizen-top-gallant stay sail.
La voile d'etai de la perruche.

Парус, находящийся между грот-стенгою и крюйс-брам-стенгою, поднимается фалом (именуемым крюйс-брам-стаксель-фал), проходящим во блок, под крюс-брам-такелажем привязанный, откуда опускается вниз, где и тянется.

Примечание. Крюйс-брам-стаксель ходит по лееру, который основывается при грот-стенге подобно, как леер, у мидель-стакселя при фор-стенге основанный, проходит в блок, привязанный к топу крюйс-брам-стенги, и опускается на крюйс-марсе, где и тянется; по грот-стенге же поднимается не более как до половины ея; шкоты сего паруса опускаются вниз в блоки во время походу по сторонам, на шканцах привязанные, где оные тянутся и крепятся.

Сверх показанных парусов над брамселями поднимаются вверх еще паруса, именуемые бом-брамсели, которые привязываются к бом-брам-реям; они фигуру и основание имеют подобно брамселям, но размерением своим менее оных. Бом-брамсели растягиваются шкотами, именуемыми бом-брам-шкоты, поднимаются вверх фалом (называемым бом-брам-фал), подбираются (или подтягиваются) гитовами и имеют при себе булины.

Грот-бом-брамсель (Z). Main-top-gallant royal sail.
Le grand perroquet volant.

Фор-бом-брамсель (Z'). Fore-top gallant royal sail.
Le petie perroquet volant.

Крюйс-бом-брамсель (Z"). Mizen top gallant royal sail.
Le perroquet volant.

Сии паруса имеют фигуру, подобную брамселям, но размерением менее оных, привязываются к бом-брам-реям, поднимаются или растягиваются по бом-брам-стенгам фалом, именуемым бом-брам-фал; имеют при себе шкоты, гитовы и булины*, которые при сих парусах во всем подобно основываются, как и при брамселях; но проходят в свои определенные места, где тянутся и крепятся.

Примечание. Бом-брамсели употребляются при тихом ветре и почитаются самыми верхними (летучими) и окончательными прямыми парусами. На некоторых Английских военных судах к самым оконечностям

* Каждая из снастей, находящаяся при бом-брамселях, именуется с прибавлением имени того бом-брамселя, при коем она находится, как например: грот-бом-брам-фал, фор-бом-брам-шкоты, крюйс-бом-брам-гитовы и проч.

флаг-штоков поднимаются треугольные или прямые паруса, именуемые (Sky-scrapers) небесные скрябки; иные называют их скрей-зеили, а в нашем флоте именуются оныя трюм-зеили (А"). Нижние углы сих парусов притягиваются к нокам бом-брам-рея, а верхний угол к самому концу флагштока; таким образом оканчиваются прямые паруса^{*}, а с тем вместе и вся высота корабельной парусности. Между брам-стенгами и бом-брам-стенгами находятся также стаксели, которые суть следующие.

Грот-брам-стаксель (X).

Main-top-gallant stay-sail. La voile d'etai de grand perroquet.

Парус (см. чертеж IX), находящийся между фор-брам-стенгою, и грот-брам-стенгою поднимается по лееру, котораго один конец проходит в блок, привязанный под грот-брам-такелажем, от коего опускается сквозь грот-марс на низ; другой же конец сего леера ввязанным в него коушем ходит по грот-брам-штагу или по особенному стоячему лееру, идущему сзади фор-брам-стенги, и может быть поднят под самый топ оной брам-стенги посредством галса к верхнему переднему углу паруса, прикрепленного и проходяща-го в блок, под брам-такелажем привязанный, от коего опускается на фор-марсе, где тянется и крепится. Фал сего брам-стакселя именуется грот-брам-стаксель-фал; оный идет в блок, прикрепленный под грот-брам-такелажем; один конец сего фала привязывается к верхнему углу стакселя, а ходовая часть идет сквозь блок, опускается вниз на палубу, где и тянется. Шкоты сего паруса идут от шкота-го его угла в блоки, привязанные на шкафуте в том самом месте, где идут шкоты мидель-стакселя. Брам-стаксель собирается ниралом и вместе с леером опускается вниз к фор-брам-езельгофту, где убирается и крепится.

Грот-бом-брам-стаксель (Z").

Main-top-gallant royal stay sail.

Парус, находящийся между фор-бом-брам-стенгою и грот-бом-брам-стенгою, во всем подобный грот-брам-стакселю, но гораздо менее его, поднимается по фор-бом-брам-стенге, растягивается по лееру и собирается ниралом; фал сего паруса идет от верхняго угла его в блок, привязанный под грот-бом-брам-такелажем, откуда опускается на низ, где и тянется. Шкоты его опускаются на низ в блоки, на

* За исключением всех прямых парусов есть самый отдаленный к корме парус, именуемый драйвер, верхний лик его привязывается к рею, который поднимается фалом, проходящим в блоке, прикрепленном на ноке базинь-рею (или гафеля); а нижние углы притягиваются шкотами к другому рею, именуемому драйвер-спирт, который лежит на гакаборте; драйвер поднимается только тогда, когда корабль идет на фордевинд, то есть прямо по ветру.

шкафутах прикрепленные, где оные тянутся и крепятся. Основа сего паруса при бом-брам-стенгах во всем подобна основе грот-брам-стакселя (X) при брам-стенгах.

Бом-кливер (Y).

Flying Jib. La petite foc.

Самый передний трехугольный парус, находящийся между продолжением бушприта и фок-мачтою во всем подобный кливеру (R), но гораздо менее его; парус сей поднимается фалом и ходит по бом-утлегарю (XVIII); для онаго прежде всего такелажа накладывается на бом-утлегарь железное кольцо с утвержденным при нем гаком, именуемое рак-бугель, к которому прикрепляется галс и леер сего паруса во всем подобно, как у кливера; галс проходит в шкив, вставленный на конце бом-утлегаря, от коего продолжается на бак, где тянется и крепится; леер и фал сего паруса идут в блоки, привязанные по ту и другую сторону к топу фор-брам-стенги под брам-такелажем, от коих опускаются вниз на палубу, где и тянутся; бом-кливершкоты делаются ординарные и тянутся на баке. Парус сей собирается к своему месту ниралом и убирается при бом-утлегаре.

Примечание. Сим оканчиваются все косые паруса, распускаемые между мачтами, стенгами, брам-стенгами и бом-брам-стенгами; относительно же прямых парусов окончание их было показано выше сего, что же касается до расширения парусов, то к нижнему переднему прямому парусу, также к марселям и брамселям приставляются с обеих сторон еще парусы, вообще называемые лисели; для сего, во-первых, увеличивают длину нижних реев, выстреливая (выдвигая) вдоль их лисель-шпирты, которых внутренние концы прихватываются (привязываются) к нижнему-рею штертом (концом веревки). Собственное название оных парусов суть сле-

Ундер-лисель (B').

The lower stud-ding sails.

Les Bonnettes basses.

Парусы (см. чертеж IX, план F), приставляемые с обеих сторон у паруса фока, они привязываются к своему рею, как и прочие паруса*, посредине коего прикрепляется веревка, называемая ундер-лисель-фал; ходовая часть сего фала проходит в блок, около средине лисель-шпирта, (но немного ближе к ноку фока-рея) привязанный, от онаго возвышается в блок, к эзель-гофту прикрепленный, от коего опускается вниз, где и тянется. Посредством сего фала

* Дабы лучше присоединить ундер-лисель к парусу фоку, то оный лисель привязывается к лисель-рею так, что от внутренняго лика два или три полотна к рею не привязываются, а начинают парус привязывать от оных полотен по всему пространству рея, что ясно изображено на чертеже IX поз. В.

ундер-лисель поднимается к самому лисель-шпирту; кроме сего при сем парусе находится внутренний фал, или оттяжка, которая идет от внутренняго верхняго угла паруса в блок, привязанный почти на одной четверти нижняго рея, продолжается по оному до середины его, где привязывается другой блок, сквозь который сей внутренний фал проходит и опускается от онаго вниз, где согласно с настоящим фалом тянется на баке. На место шкотов оба нижние угла сего паруса (во всю его ширину) привязываются к особенному рейку, от коего идет веревка, называемая бурундук, которой проходит в другой шкив галс-клампа (того самага, где вверхний идет фока-шкот); для сего бурундука привязывается род шпрюйта—короткая веревка с бугучим коушем, прикрепленная к обоим концам рея; за оный коуш прикрепляется бурундук, действие котораго при поднятии паруса есть такое же, как шкотов у прочих парусов.

Примечание. На многих судах для ундер-лиселя делается особенный от борту выстрел (см. чертеж X, фиг. 4), и в таком случае нижние углы сего паруса притягиваются к сему выстрелу от внутренняго нижняго угла галсом, а от внешняго шкотом, что весьма много способствует как при поднятии, так и в спущении сего паруса.

Бом-лисели (С'), или марса-лисели.

The top mast studding sail.

Bonnettes des huniers.

Парусы, приставляемые с обеих сторон марселей, привязываются к бом-лисель-реям, так как и другие паруса поднимаются вверх фалом, именуемым бом-лисель-фал, шкаторина же сих парусов растягивается по лисель-шпирту, который выстреливается от оконечности фока и грота-рея сквозь шпирт-бугель. Бом-лисель-фал привязывается к бом-лисель-рею и от онаго идет сквозь блок, обложенный в стропе с коушем, которым надевается на обух, в оконечности марса-рея утвержденный; от онаго возвышается в блок, привязанный к топу-стенги под брам-эзельгофтом, пройдя сквозь оный опускается вниз, где и тянется. Внешний нижний угол сего паруса притягивается к ноку лисель-шпирта шкотом, именуемым бом-лисель-шкот, который идет от угла паруса, в шкив вставленный, на конце лисель-шпирта проводится по рею на марс, где и тянется; ко внутреннему же нижнему углу паруса прикрепляется галс, именуемый бом-лисель-галс, который закрепляется за угол паруса бухтою; один конец его идет вперед, а другой сзади нижняго рея. Оный служит для натягивания и убирания бом-лиселя.

Примечание. На некоторых Английских судах делают у сего паруса нирал, который продевается сквозь блок, привязанный ко внешнему шкотовому углу паруса и сквозь коуш на внешнем-лице; пройдя сквозь оные,

прикрепляется к бом-лисель-рею у самого нок-бензельного люверса; ходовой конец опускается на низ, где при вытягивании его бом-лисель подтягивается.

Брам-лисели (D').

The top gallant studding sails.

Bonnetes des perroquets.

Парусы, подобные бом-лиселям (С'), приставляемые к брамселям, они привязываются к брам-лисель-реям и поднимаются вверх к нокам-брам-реев фалом, именуемым брам-лисель-фал, который проходит сквозь блок, привязанный у брам-топа или выше брам-такелажа, потом в блок на оконечности брам-рея, в обух заложённый* (подобно как и у марса-реев); коренная часть сего фала крепится за брам-лисель-реи, а ходовая идет на марс, где тянется и крепится. Нижние углы сих парусов притягиваются шкотами и галсами, подобно как и у бом-лиселей к нарочно выстреленным (выдвинутым) для сего от оконечностей марса-реев, марсо-вым-лисель-шпиртам или бом-лисель-шпиртам, от которых простираются на марс, где во время становления сих парусов тянутся.

Галф-топсель (E'). Saf Top-sail.

Треугольный парус поднимаемый сверху контра-бизани (D) к топу крьюс-брам-стенги (XXX) фалом, именуемым галф-топсель-фал; коренной конец его привязывается к верхнему углу сего паруса**, а ходовая часть идет в блок, под брам-такелажем привязанный, от коего опускается вниз, где и тянется. Шкот сего паруса идет от задняго угла паруса в блок, привязанный к ноку гафеля (15), а галс его, идущий от передняго угла, идет в блок, привязанный у лап-гафеля; тот и другой простираются на крьюс-марс (IX), где и тянутся. Передний-лик галф-топселя ходит по лееру, который от крьюс-брам-такелажа, или от салинга, опускается на марс, где будучи вытянут крепится.

Рингтейль-зеиль (F'), или гик-лисель.

Ringtail-sail.

Четырехугольный парус наподобие лиселя, находящийся позади задняго люка у контра-бизани (D), (которому передний лик сего паруса делается соответственным); его привязывают к небольшому рейку и поднимают фалом, кото-

* Когда надобно поднимать брам-лисель, то тогда закладывается за обух вбитый в конце брам-рея блок с гаком, который во время убирания сего паруса снимается и убирается на марсе.

** Галф-топсели на иных судах делаются неправильной трапецией, и к таковым привязывается вверху реек; а иногда делают небольшой гафелек, который ходит по крьюс-стенге.

раго коренная часть привязывается к оному рейку; а ходовая проходит в блок, на нок гафеля прикрепленная, от коего опускается на ют, где и тянется. Нижние углы сего паруса растягиваются шкотом и галсом, первый из оных простирается от заднего угла паруса и проходит в шкив, вставленный на конце лисельшпирта, или выстрела, от гика сквозь бугель выдвинутого*, а второй идет от переднего угла сего паруса по гикю и на нем за планку крепится.

Ватер-зеиль (S'). Water-sail.

Четыреугольный парус, находящийся при контра-бизане внизу гика; длина его от половины до трех четвертей гика, а ширина в 4 и 5 полотнищ; оный притягивается фалом к концу шпирта, выстреленного от гика; и служит наподобие ундерлиселя. Нижние углы его растягиваются по особенному рейку, который прикрепленной к нему оттяжкой тянется, что и служит при оном на место шкотов.

Примечание. Оба выше показанные паруса употребляются только на корветах, бригах** и прочих малых судах в самые легкие и благоприятные ветры.

Сим оканчивается высота и обширность всей корабельной парусности; относительно же размеру парусов прилагается здесь таблица, употребляемая в Английском военном флоте.

Таким образом, на военном корабле распускаемых парусов бывает до сорока; для 74-пушечного корабля потребно на все оные паруса до 13000 аршин парусины; сверх того на каждом корабле главные паруса бывают запасные, как-то: фок, грот и марсели. Также отпускается в запас парусина, некоторый такелаж и вообще все материалы, употребляемые на корабле столько, сколько необходимо нужно на случаи.

Показав все принадлежности к вооружению корабля, должно заметить, что корабли, фрегаты и все трехмачтовые суда вооружаются между собою подобно, наименование во всем имеют то же, но размерение вещам делается пропорциональное величине каждого судна. Вооружение других мореходных судов есть разнообразное, оное показано в опыте морской практики (см. часть 1, главу VII, § 187); впрочем, составление снастей, делание такелажа и каждая

* На мелких судах для выстрела наколачивается на конце гика бугель, сквозь который сказанный шпирт, когда понадобится рингтеиль-зеиль ставить, выстреливается, а когда не нужно, то оный шпирт убирается по гикю.

** У бригов и прочих малых судов приставляются они сзади паруса грота, а на корветах и прочих—сзади контра-бизани.

на корабле прикрепляемая или наложенная веревка—одним словом, все основание вещей, производится по состоящему для сего правилу опытами и временем к своему совершенству приходящему*. Кроме всего вооружения делаются на кораблях разные способы, употребляемые для приличия, удобства и необходимости, как-то: для гребных судов делают на бизань-русленях, или в кормовой части корабля, шлюп-балки, на которых поднимаются с боков или с кормы небольшие гребные суда; оные балки утверждаются приличным образом так, что во время похода, не смотря ни на какую качку, судно, повешенное на шлюп-балках и принаитовленное, висит спокойно; большие же гребные суда поднимаются прямо на корабль, ставятся на ростерах или по бокам оных размещаются. Также на несчастные случаи для предохранения от огня на шканцах и в палубах ставятся брант-спойты; а с кормы на каждой стороне подвешиваются особенно сделанные с короткой мачтой поплавки, таковые точно, как показывает на чертеже X, фиг. 13; которые служат при случае нечаянного падения человека за борт, а наипаче в то время, когда корабль под парусами. Поплавки сии, как скоро оное случится, в момент сбрасывают за борт, и чрез то дают способ упавшему схватиться и держаться за оный, пока успеют спустить и прислать за ним гребное судно.

Примечание. В Английском флоте (см. чертеж X, фиг. 15) во избежание как под парусами, так и на якоре лишней посылки гребных судов, много способствуем употребляемый морской телеграф**, которой устроивается следующим образом: во-первых, в деревянной небольшой брусок (ab) вделываются на одном железном нагеле до 15 маленьких металлических шкивов, ибо таковое число флагов и вымпелов употребляется, как-то: 9 нумеров, десятый нулевой флаг, знаменительный флаг и вымпел и прочие входящие сигнальные-флаги и вымпелы; причем оставляется один или два фала на случай в запас. Сказанный брусок для большей прочности оковывается железом и сверх того прикрепляется к нему винтами железная дужка (acb), имеющая на середине своей небольшой веркложек, за который привязанным фалом (d) телеграф подымается к оконечности гафеля, или бизань-рю. Сигнальные фалы продеваются во все означенные шкивы, вставленные в брусок, опускаются от оных обоими своими концами в особенный ящик, на юте у флагштока поставленный, коего дно изображает фигура (A); на оном дне подле каждой продольной стены ящика, утверждается

* В Опыте Морской Практики, сочиненной Г. Гамалею, изложены практические правила на поднятие и постановление мачт, бушприта и проч., хотя чрез время и опыты некоторые из оных изменились, но основание их то же, практика сия послужит руководством к познаниям каждого морского офицера.

** Морской телеграфный словарь издан Капитан-лейтенантом Будаковым 2.

по одному деревянному бруску со вставленными небольшими медными шкивами, коих числом помещается столько, сколько помещено и в верхнем бруске, чрез которой продеты фалы. На дне сундука в прикрепленных брусках шкивы расположены между собою в равном расстоянии; и как от нижней, так боковых и продольных досок ящика помещены так, что фалы, продетые сквозь их, могут проходить свободно; таким образом, опущенный от верхнего бруска каждой сигнальный фал продевают сквозь оба соответствующие шкива, на противных сторонах dna ящика находящиеся; причем, дают каждому фалу надлежащую длину, дабы по поднятию телеграфа к ноку-гафеля каждый из сих фалов находился в тугости, что производят равно и со всеми сквозь верхний брусок и на дне ящика сквозь шкивы проходящими сигнальными фалами; потом привязывают к каждому из них надлежащий флаг, и во время надобности вообще оные флаги по номерам поднимаются и опускаются со всею удобностию и скоростию посредством своих фалов. Но дабы во время действия телеграфом не путаться во флагах и не мешаться фалами, то из внутренней стороны ящика близ верхней его кромки (на сопротивной стороне привязанных флагов) к продольной стене ящика прибивается узкая деревянная дощечка, или планка с круглыми дырами для проходу фалов, где против каждого из оных означен номер и флаг, каждому фалу принадлежащий. А чтобы сигнальные фалы не заедало в шкивах, на дне ящика находящихся, то накладывается сверх оных особая тонкая доска, для проходу оных у краев своих скважины имеющая. Итак, ежели когда понадобится действовать телеграфом, то обыкновенно поднимают фал (d) к самому ноку-гафеля, чрез что вытянутся все сигнальные фалы, и тогда телеграфом действуют. Действие сие состоит в том, что один человек становится на той стороне, где находится планка с номерами; когда понадобится показать флаг, то он берет тот самый фал и перепускает его сверху вниз, а чрез то на противной стороне ящика флаг поднимается вверх до надлежащего места, что производится и со всеми флагами; по окончании же действия опускают телеграф и укладывают со всеми фалами и привязанными к ним флагами в вышеозначенный ящик, на юте у гакаборта* находящийся, где и накрывается оный принадлежащей к нему крышкой .

В заключение сего должно разуметь, что плавающая по морям суда разнообразны: конструкцию, вооружение и наименование имеют различные, почему полагаю вкратце объяснить оныя, ибо как необходимо для приготавливающегося плавать по морям, так полезно и для частного человека знать название таковых судов и иметь об них хотя малое понятие.

* Такого рода телеграф не токмо на корабле, но и на сухом пути в провинциях может доставлять большое удовольствие; ибо чрез оный можно вести всякой разговор и объяснять свои желания и мысли.

ТАБЛИЦЫ ПАРУСОВ

РАЗМЕРЫ ПАРУСОВ, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ К КОРАБЛЮ КАЖДОГО РАНГА, В ВОЕННОМ АНГЛИЙСКОМ И КУПЕЧЕСКОМ ФЛОТЕ УПОТРЕБЛЯЕМЫЕ

имена парусов	100-пуш.			90-пуш.		
	число * полотен		длина или глубина	число полотен		длина или глубина
	верх	низ	в ярдах	верх	низ	в ярдах
Грот	47 ^{1/2}	50	14 ^{1/2}	46	48	14
Фок	42	40	12 ^{1/4}	40	38	11 ^{1/2}
Бизань перед. лик	17	18	10 ^{1/2}	16	17	9 ^{1/2}
задний лик	17	18	20 ^{1/2}	16	17	19 ^{1/2}
Грот-марсель	30 ^{1/2}	48 ^{1/2}	21	29 ^{1/2}	47	20
Фор-марсель	26 ^{1/2}	43	19	25 ^{1/2}	41	18
Крюсель середина	20 ^{1/2}	31	14 ^{1/4}	20 ^{1/2}	29	13 ^{3/4}
шкот угол	20 ^{1/2}	31	15	20 ^{1/2}	29	14 ^{1/2}
Грот-брамсель	22 ^{1/2}	30 ^{1/2}	10 ^{1/2}	21	30	
Фор-брамсель	19 ^{1/2}	27	9 ^{1/2}	18 ^{1/2}	26	8 ^{3/4}
Крюйс-брамсель	15	21	7	15	22	7
Грот-бом-брамсель	18	23	8 ^{1/2}	17	22	7 ^{1/2}
Фор-бом-брамсель	16	20	7 ^{1/2}	15	19	6 ^{3/4}
Крюс-бом-брамсель	11	15	5 ^{1/2}	11	15	5 ^{1/2}
Грот-стаксель	0	32	15	0	31	14
Фор-стаксель	0	23	13	0	22	12
Апсель перед. лик	23	25	8 ^{1/2}	21	23	8
задний лик	23	25	14	21	23	13
Грот.-ст. стаксель						
пер. лик	26	28	10	25	27	9
зад. лик	26	28	26	25	27	24
Фор-стенги-стаксель	0	22	19	0	21	18
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	20	21	7	19	20	6 ^{1/2}
зад. лик	20	21	16	19	20	14 ^{1/2}
Мидел-стаксель						
пер. лик	25	25	8	24	24	7 ^{1/2}
зад. лик	25	25	17	24	24	16 ^{1/2}
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	22	22	7	21	21	6
зад. лик	22	22	16 ^{1/2}	21	21	15 ^{1/2}
Грот-ундер-лисель	20	20	17 ^{1/2}	19	19	17
Фор-ундер-лисель	19	19	14 ^{1/2}	18	18	14
Грот-бом-лисель	16	20	22	15	19	21
Фор-бом-лисель	15	19	20	14	18	19
Грот брам-лисель	12	16	11	11	15	10 ^{1/2}
Фор-брам-лисель	11	15	10	10	14	9
Кливер	0	27	26	0	26	25
Блинд	30	30	9	28	28	9
Бом-блид	20	30 ^{1/2}	9 ^{1/2}	18 ^{1/2}	28 ^{1/2}	10
Драйвер перед. лик	23	29	10	22	28	22 ^{1/2}
задний лик	23	29	22 ^{1/2}	22	28	22 ^{1/2}

Примечание. По Борелевой таблице 100 российских аршин равны $\frac{77}{10}$ английским ярдам; следовательно, один ярд равен в аршину $4\frac{59}{100}$ вершкам.— Относительно парусов: контра-бизани, бом-брамселям, трюм-зеелям и проч., т.е. шьются сообразно своей величине и прочаго.

* Нужно понимать, как количество парусных полотен по верхней и нижней шка-
торинам.

имена парусов	80-пуш.			74-пуш.		
	число полотен		длина или глубина в ярдах	число полотен		длина или глубина в ярдах
	верх	низ		верх	низ	
Грот	44	46	14	46	48	15 ³ / ₄
Фок	39	37	12	40	38	13
Бизань перед. лик	16	17	9	16	17	11
задний лик	16	17	19	16	17	21
Грот-марсель	28	45	19 ¹ / ₂	30	47	19 ³ / ₄
Фор-марсель	21 ¹ / ₂	39 ¹ / ₂	18	26	41	17 ¹ / ₂
Крюсель середина	19	28	13 ³ / ₄	20 ¹ / ₂	30	13 ³ / ₄
шкот угол	19	28	14	20 ¹ / ₂	30	14
Грот-брамсель	12 ¹ / ₂	29	9 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	30 ¹ / ₂	10
Фор-брамсель	18 ¹ / ₂	25	8 ¹ / ₂	18	26 ¹ / ₂	8 ³ / ₄
Крюйс-брамсель	13 ¹ / ₂	20 ¹ / ₂	6 ³ / ₄	15	21	7 ¹ / ₄
Грот-бом-брамсель	16	21	7	17	22	7 ¹ / ₂
Фор-бом-брамсель	14	18	6 ¹ / ₄	15	19	6 ¹ / ₄
Крюс-бом-брамсель	10	14	5 ¹ / ₄	11	15	5 ¹ / ₂
Грот-стаксель	0	30	14	0	31	15 ³ / ₄
Фор-стаксель	0	21	12	0	22	13
Апсель перед. лик	21	23	8	20 ¹ / ₂	22 ¹ / ₂	9
задний лик	21	23	13	20 ¹ / ₂	22 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂
Грот. -ст. стаксель						
пер. лик	24	26	9	25	27	9 ¹ / ₂
зад. лик	24	26	24	25	27	24
Фор-стенги-стаксель	0	20	17 ¹ / ₂	0	21	17 ¹ / ₂
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	18	19	6	19	20	6 ¹ / ₂
зад. лик	18	19	15	19	20	14 ¹ / ₂
Мидел -стаксель						
пер. лик	23	23	7	24	24	7 ¹ / ₂
зад. лик	23	23	15 ¹ / ₂	24	24	16 ¹ / ₂
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	20	20	6	21	21	6
зад. лик	20	20	15 ¹ / ₂	21	21	15 ¹ / ₂
Грот-ундер-лисель	18	18	17	19	19	18 ¹ / ₂
Фор-ундер-лисель	17	17	14 ¹ / ₂	18	18	15
Грот-бом-лисель	14	18	20 ¹ / ₂	15	19	23 ³ / ₄
Фор-бом-лисель	13	17	18 ¹ / ₂	14	18	18 ¹ / ₂
Грот брам-лисель	10	14	10	11	15	10 ¹ / ₄
Фор-брам-лисель	9	13	9	10	14	9 ¹ / ₄
Кливер	0	25	24	0	26	25
Блинд	27	27	8 ¹ / ₂	29	29	8
Бом-блид	18	27 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	18 ¹ / ₂	29 ¹ / ₂	10
Драйвер перед. лик	22 ¹ / ₈	28 ¹ / ₂	11	25 ¹ / ₂	32 ¹ / ₂	11
зад.лик	22 ¹ / ₈	28 ¹ / ₂	23 ¹ / ₂	25 ¹ / ₂	32 ¹ / ₂	24

имена парусов	64-пуш.			50-пуш.		
	число полотен		длина или глубина	число полотен		длина или глубина
	верх	низ	в ярдах	верх	низ	в ярдах
Грот	41 ^{1/2}	44	14	39	41	13
Фок	36	34	12	34 ^{1/2}	33 ^{1/2}	11 ^{1/2}
Бизань перед. лик	14 ^{1/2}	15 ^{1/2}	9 ^{1/4}	13	14	8 ^{1/2}
задн. лик	14 ^{1/2}	15 ^{1/2}	17 ^{1/4}	13	14	16 ^{1/4}
Грот-марсель	27	43	17 ^{1/2}	26	40	16 ^{1/4}
Фор-марсель	23	37	15 ^{3/4}	22	35	14 ^{3/4}
Крюсель средина	18 ^{1/2}	27	12	17	25 ^{1/2}	11 ^{1/4}
шкот угол	18 ^{1/2}	27	12 ^{3/4}	17	25 ^{1/2}	12
Грот-брамсель	19 ^{1/2}	27 ^{1/2}	9	17 ^{1/2}	26 ^{1/2}	8
Фор-бром-брамсель	17	24	8 ^{1/4}	14 ^{1/2}	23	7 ^{1/4}
Крюс-бром-брамсель	13 ^{1/2}	19 ^{1/2}	6 ^{3/4}	12 ^{1/2}	17 ^{1/2}	6 ^{1/4}
Грот-бом-брамсель	15	20	7	13	18	6
Фор-бом-брамсель	13	17 ^{1/2}	6 ^{1/4}	11	15	5 ^{1/4}
Крюс-бом-брамсель	10	14	5	9	13	4 ^{3/4}
Грот-стаксель	0	28	14	0	26	13
Фор-стаксель	0	19	11 ^{1/2}	0	18	11
Апсель передн. лик	19 ^{1/2}	21	7 ^{1/2}	18	20	11
задний лик	19 ^{1/2}	21	11 ^{1/2}	18	20	11
Грот. -ст. стак						
передний лик	22	24	9	21	23	8 ^{3/4}
задний лик	22	24	22 ^{1/4}	21	23	21 ^{3/4}
Фор-стенги-стаксель	0	18	16	0	17	15
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	16	17	5	15	16	4 ^{1/2}
задний лик	16	17	13	15	16	13
Мидел-стаксель						
пер. лик	21	21	6	20	20	5 ^{1/2}
задний лик	21	21	13 ^{1/2}	20	20	13
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	18	18	5	17	17	4 ^{1/2}
задний лик	18	18	14	17	17	13 ^{1/2}
Грот. -ундер-лисель	16	16	16 ^{1/2}	16	16	15 ^{1/2}
Фор-ундер-лисель	15	15	13	15	15	13
Грот-бом-лисель	12	16	18 ^{1/2}	11	16	17 ^{1/4}
Фор-бом-лисель	11	15	17	10	15	15 ^{3/4}
Грот брам-лисель	9	12	9 ^{1/2}	8	11	8 ^{1/2}
Фор-брам-лисель	8	11	8 ^{1/2}	7	10	7 ^{3/4}
Кливер	0	24	23	0	23	22
Блинд	26	26	7 ^{1/2}	25	25	7
Бом-блид	17	17	9	14 ^{1/2}	25	8
Драйвер перед. лик	22 ^{1/2}	29	9 ^{1/2}	19	24	8 ^{1/2}
задний лик	22 ^{1/2}	29	20	19	24	19

имена парусов	44-пуш.			38-пуш.		
	число полотен		длина или глубина	число полотен		длина или глубина
	верх	низ	в ярдах	верх	низ	в ярдах
Грот	37 ¹ / ₂	40	12	38 ¹ / ₂	40 ¹ / ₂	13 ¹ / ₄
Фок	33	32	10	33 ¹ / ₂	32 ¹ / ₂	11
Бизань перед. лик	12	13	9 ¹ / ₂	13	14	11 ¹ / ₄
задний лик	12	13	17	13	14	18 ¹ / ₄
Грот-марсель	24	38 ¹ / ₂	16 ¹ / ₂	24 ¹ / ₂	39 ¹ / ₂	16
Фор марсель	21 ¹ / ₂	33 ¹ / ₂	14 ¹ / ₄	22	34	14 ¹ / ₂
Крюйсель середина	17	25	11 ¹ / ₂	17 ¹ / ₂	25 ¹ / ₂	11 ³ / ₄
шкот угол	17	25	12 ¹ / ₄	17 ¹ / ₂	25 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂
Грот-брамсель	17	25	8	17 ¹ / ₂	25 ¹ / ₂	8 ¹ / ₄
Фор-брамсель	15	22	7	15	23	7 ³ / ₄
Крюйс-брамсель	12 ¹ / ₂	18	6	13	18	6 ³ / ₄
Грот-бом-брамсель	12	17	6	13	18	6 ¹ / ₄
фор-бом-брамсель	11	15	5	11	15	5 ³ / ₄
Крюс-бром-брамсель	9	13	4 ¹ / ₂	9	13	4 ³ / ₄
Грот-стаксель	0	24	12	0	24	13 ¹ / ₄
Фор-стаксель	0	17	10	0	17	11
Апсель перед. лик	16	18	6 ¹ / ₂	16	18	7
задний лик	16	18	10 ¹ / ₂	16	18	12
Грот-ст. стаксель						
пер. лик	19 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	8	19 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	8
зад. лик			20 ¹ / ₂			20 ¹ / ₂
Фор-стенги-стаксель	0	16	14	0	16	4 ¹ / ₂
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	13	14	4	13	14	4
зад. лик	13	14	12	13	14	12
Мидель-стаксель						
пер. лик	18	18	5	18	18	5
зад. лик	18	18	12	18	18	12
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	15	15	4 ¹ / ₂	15	15	4
зад. лик	15	15	12	15	15	12
Грот -ундер-лисель	15	15	14 ¹ / ₂	15	15	15 ¹ / ₄
Фор-ундер-лисель	14	14	12	14	14	13
Грот-бом-лисель	11	15	17 ¹ / ₂	11	15	17 ¹ / ₄
Фор-бом-лисель	10	14	15 ¹ / ₄	10	14	15 ¹ / ₂
Грот брам-лисель	8	11	8 ¹ / ₂	8	11	8 ³ / ₄
Фор-брам -лисель	7	10	7 ¹ / ₂	7	10	7 ³ / ₄
Кливер	0	22	21	0	22	21
Блинд	24	24	6	25	25	6
Бом-блид	14	24 ¹ / ₂	8	15	25	8 ¹ / ₄
Драйвер перед. лик	18	24	8	19	25	11
задний лик	18	24	19	19	25	19

имена парусов	36-пуш.			32-пуш.		
	число полотен		длина или глубина	число полотен		длина или глубина
	верх	низ	в ярдах	верх	низ	в ярдах
Грот	37	39	13 ¹ / ₄	35	37	13
Фок	30 ¹ / ₂	31 ¹ / ₂	11 ⁵ / ₄	30 ¹ / ₂	29 ¹ / ₂	11
Бизань перед. лик	13	14	10 ¹ / ₄	11	11	10
задний лик	13	14	18 ³ / ₄	11	11	18
Грот-марсель	24	38	16 ¹ / ₄	23 ¹ / ₂	35 ¹ / ₂	15 ¹ / ₂
Фор-марсель	21 ¹ / ₂	33	14 ¹ / ₄	19 ¹ / ₂	31	13 ³ / ₄
Крюйсель середина	17	25	11 ¹ / ₄	16	23	11
шкот-угол	17	25	12	16	23	11 ³ / ₄
Грот-брамсель	16	25	7 ³ / ₄	15 ¹ / ₂	23 ¹ / ₂	7 ³ / ₄
Фор-брамсель	14 ¹ / ₂	22 ¹ / ₂	6 ³ / ₄	13 ¹ / ₂	21	6 ³ / ₄
Крюйс-брамсель	12 ¹ / ₂	18	6 ¹ / ₄	11 ¹ / ₂	17	6
Грот-бом-брамсель	11	16	6 ¹ / ₄	11	16	5 ³ / ₄
Фор-бом-брамсель	11	15	5 ¹ / ₂	10	14	5
Крюс-бром-брамсель	9	13	4 ³ / ₄	8	12	4 ¹ / ₂
Грот-стаксель	0	24	14	0	23	13
Фор-стаксель	0	17	12	0	16	11
Апсель перед. лик	16	18	7	16	18	6 ¹ / ₂
задний лик	16	18	12	16	18	11 ¹ / ₂
Грот. -ст. стак.						
пер. лик	19 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	8	19	21	8
зад. лик	19 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	20 ¹ / ₂	19	21	20 ¹ / ₂
Фор-стенги-стаксель	0	16	14	0	15	3 ³ / ₄
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	13	14	4		13	4
зад. лик	13	1	4	12	13	12
Мидель-стаксель						
пер. лик	18	18	5	18	18	2
зад. лик	18	18	12	18	18	4
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	15	15	4	15	15	4
зад. лик	15	15	12	15	15	2
Грот. -ундер-лисель	15	15	15 ¹ / ₄	14	14	5
Фор-ундер-лисель	14	14	13 ³ / ₄	13	13	3
Грот-бом -лисель	11	15	13 ¹ / ₄	10	14	6 ¹ / ₂
Фор-бом-лисель	10	14	15 ¹ / ₄	9	13	14 ³ / ₄
Грот брам-лисель	8	11	8 ¹ / ₄	7	10	8 ¹ / ₄
Фор-брам-лисель	7	10	7 ¹ / ₄	6	9	7 ¹ / ₄
Кливер	0	21	20	0	20	19
Блинд	24	24	6	23	23	6
Бом-блид	14 ¹ / ₂	24 ¹ / ₂	7 ³ / ₄	13 ¹ / ₂	23	7 ³ / ₄
Драйвер перед. лик	19	25	11	18	24	10
задний лик	19	25	22	18	24	21

имена парусов	28-пуш.			24-пуш.		
	число полотен		длина в ярдах	число полотен		длина в ярдах
	верх	низ		верх	низ	
Грот перед. лик	33	35	12	30 ¹ / ₂	32 ¹ / ₂	11
задний лик						
Фок	29 ¹ / ₂	28 ¹ / ₂	10 ¹ / ₄	27	26	9
Бизань перед. лик	9 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂	10	10	9
задний лик	9 ¹ / ₂	10 ¹ / ₂	17	10	10	15 ¹ / ₂
Грот-марсель	22	34	14 ³ / ₄	20	31 ¹ / ₂	13 ³ / ₄
Фор-марсель	19	30	13	17	21 ¹ / ₂	12 ¹ / ₄
Крюйсель середина	15	22	10 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	20	9 ¹ / ₄
шкот. угол	15	22	11 ¹ / ₄	13 ¹ / ₂	20	10
Грот-брамсель	15	23	7 ¹ / ₂	14	20 ¹ / ₂	6 ³ / ₄
Фор-брамсель	13	20	6 ¹ / ₂	12	18	6
Крюйс-брамсель	11	16	5 ² / ₃	10 ¹ / ₂	14 ¹ / ₂	5
Грот-бром-брамсель	10	15	5 ¹ / ₂	9	14 ¹ / ₂	4 ³ / ₄
Фор-бром-брамсель	9 ¹ / ₂	13 ¹ / ₂	4 ¹ / ₂	8 ¹ / ₂	12	4
Крюйс-бом-брамсель	1	11	4	7	11	3 ¹ / ₄
Грот-стаксель	0	23	12	0	22	11 ¹ / ₂
Фор-стаксель	0	16	10 ¹ / ₄	0	15	9 ¹ / ₂
Апсель перед. лик	15	17	5 ¹ / ₂	14	16	5 ¹ / ₂
задний лик	15	17	10 ¹ / ₂	14	16	9 ¹ / ₂
Грот-стенги -стаксель						
пер. лик	19	21	8	17	19	7
зад. лик	19	21	20 ¹ / ₂	17	19	18
Фор-стенги-стаксель	0	15	13	0	14	12 ¹ / ₂
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	13	14	4	11	12	3
зад. лик	13	14	12	11	12	10 ¹ / ₂
Мидель-стаксель						
пер. лик	18	18	5	16	16	4 ³ / ₄
зад. лик	18	18	12	16	16	10 ¹ / ₄
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	15	15	4	13	13	2 ³ / ₄
зад. лик	15	15	12	13	13	10 ³ / ₄
Грот-ундер-лисель	13	13	14	12	12	13
Фор-ундер-лисель	12	12	19	11	11	11
Грот-бом-лисель	9	13	15 ³ / ₄	8	12	14 ¹ / ₂
Фор-бом-лисель	8	12	14	7	11	13
Грот-брам-лисель	6	9	8	6	8	7 ¹ / ₄
Фор-брам-лисель	5	8	7	5	7	6 ¹ / ₂
Кливер	0	20	19	0	19	18
Блинд	21	21	6	19	19	5 ¹ / ₂
Бом-блинд	13	21	7 ¹ / ₂	12	20	6 ³ / ₄
Драйвер перед. лик	16	21	15	19	17	8
задний лик	16	21	19	15	19	17
Греб. судов паруса						
пер. лик, задн. лик					лат. 7	6 ¹ / ₂

имена парусов	20-пуш.			ШЛЮПЫ		
	число полотен		длина в ярдах	число полотен		длина в ярдах
	верх	низ		верх	низ	
Грот	29	31	10	25 ¹ / ₂	16 ¹ / ₂	9 ¹ / ₂
Фок	26	25	9	22 ¹ / ₂	21	7 ⁵ / ₄
Бизань перед. лик	10	10	8	7	8	7
задний лик	10	10	13 ¹ / ₂	7	8	13
Грот-марсель	19 ¹ / ₂	30	13 ¹ / ₄	16	26 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂
Фор-марсель	16 ¹ / ₂	26 ¹ / ₂	11 ³ / ₄	14	23	10 ¹ / ₄
(средина, шкот. угол)						
Крюйсель средина	13 ¹ / ₂	19 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄	11 ¹ / ₂	17	7 ¹ / ₄
шкот. угол	13 ¹ / ₂	19 ¹ / ₂	10	11 ¹ / ₂	17	8
Грот-брамсель	13 ¹ / ₂	20	6 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	17	5 ³ / ₄
Фор-брамсель	11 ¹ / ₂	17 ¹ / ₂	5 ³ / ₄	10	15	5 ¹ / ₄
Крюйс-брамсель	9 ¹ / ₂	14	5	8	12	4 ³ / ₄
Грот-бром-брамсель	8	13	4 ¹ / ₂	7 ¹ / ₂	11 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂
Фор-бром-брамсель	7	11	3 ³ / ₄	7	10 ¹ / ₂	3
Крюйс-бом-брамсель	6	10	3	4	8	3 ¹ / ₄
Грот-стаксель	0	22	10	0	17	9 ¹ / ₂
Фор-стаксель	0	15	9	0	12	8
Апсель перед. лик	13	15	5	12	13	5
задний лик	13	15	9	12	13	9
Грот-стенги-стаксель						
пер. лик	17	19	7	14	16	5 ¹ / ₂
зад. лик	17	19	18	14	16	15 ¹ / ₂
Фор-стенги-стаксель	0	14	12	0	12	10 ¹ / ₂
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	11	12	3	9	10	3
зад. лик	11	12	10 ¹ / ₂	9	10	9 ¹ / ₂
Мидель-стаксель						
пер. лик	16	16	4 ¹ / ₄	13	13	4
зад. лик	16	16	10 ¹ / ₄	13	13	10
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	13	13	2 ¹ / ₄	12	12	2 ¹ / ₂
зад. лик	13	13	10 ³ / ₄	12	12	9 ¹ / ₂
Грот-ундер-лисель	12	12	13	11	11	11
Фор-ундер-лисель	11	11	11	10	10	9
Грот-бом-лисель	8	12	14	8	11	12
Фор-бом-лисель	7	11	12 ¹ / ₂	7	10	11
Грот-брам-лисель	6	8	7	5	8	6 ¹ / ₄
Фор-брам-лисель	5	7	6 ¹ / ₄	4	7	5 ³ / ₄
Кливер	0	19	18	0	16	15
Блинд	19	19	5 ¹ / ₂	16	16	5
Бом-блинд	11 ¹ / ₂	19 ¹ / ₂	6	10	17	5 ³ / ₄
Драйвер перед. лик	14	18	8	12	16	7
задний лик	14	18	16	12	16	15
Греб. судов паруса						
пер. лик	сетти			10	11	1
задн. лик	сетти			10	11	17

имена парусов	БРИГИ			КАТЕРА 200 тонн		
	число полотен		длина в ярдах	число полотен		длина в ярдах
	верх	низ		верх	низ	
Грот перед. лик	13 ^{1/2}	19	9	22	30	18
задний лик	13 ^{1/2}	19	13 ^{1/2}	22	30	24
Фок	18	18	6 ^{1/2}	трайс. или штормов грот		
Бизань перед-лик	0	0	0	9	19	14
задний лик	0	0	0	9	19	17
Грот-марсель						
середина	12 ^{1/2}	19	9 ^{3/4}	23	27	13 ^{3/4}
шкот. угол	12 ^{1/2}	19	10 ^{1/4}	23	27	15 ^{1/4}
Фор-марсель						
середина	12 ^{1/2}	19	9 ^{1/2}	вместо топсели		
шкот. угол	12 ^{1/2}	19	10	вместо топселя		
Крюсель	0	0	0	8	24	5
Грот-брамсель	10	14	5	7 ^{1/2}	16 ^{1/2}	6 ^{1/2}
Фор-брамсель	9	13	4 ^{1/2}			
Крюйс-брамсель	0	0	0	пр. бриф.		
Грот-бом-брамсель	6	10	3 ^{1/2}	30	30	20 ^{1/2}
Фор-бом-брамсель	5	9	3			
Крюйс-бом-брамсель	0	0	0	гаф. топ.		
Грот-стаксель пер. лик	0	25	1	2 ^{1/2}	23	16
зад. лик		25	8 ^{1/2}			
Фор-стаксель	0	11	7	фок		
Апсель	0	0	0	1	16	16
Грот-стенги-стаксель						
пер. лик	12	14	4	штор. фок.		
зад. лик	12	14	12	1	15	12
Фор-стенги-стаксель	0	11	9 ^{1/2}	рингтеил, или гик-лисель		
Крюйс-стенги-стакс.	0	0	0	4 ^{1/2}	10 ^{1/2}	25
Мидель-стаксель						
пер. лик	10	10	3	ват. зеел.		
зад. лик	10	10	9	5	5	15
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	9	9	2	перв. клив.		
зад. лик	9	9	9	перв. клив.		
Грот-ундер-лисель	8	8	9	1	22	20
Фор-ундер-лисель	7	7	7	втор. клив.		
Грот-бом-лисель	4	8	10 ^{1/2}	1	20	19
Фор-бом-лисель	3	7	0			
Грот-брам-лисель	0	0	0	трет. клив.		
Фор-брам-лисель	0	0	0	1	16	16
Кливер	0	13	19			
Блинд	0	0	0	штор. клив.		
Бом-блинд	0	0	0	1	10	0
Драйвер	0	0	0			
Греб. судов паруса						
пер. лик			косой бриф.	5	7	3/4
задн. лик			косой бриф.	5	7	5

разные суда имена парусов	1200 тонн			700 тонн		
	число полотен		длина в ярдах	число полотен		длина в ярдах
	верх	низ		верх	низ	
Грот	40	42	13	36	38	11 ¹ / ₂
Фок	37	37	11 ¹ / ₂	34	34	10
Бизань перед. лик	16	17	9	7 ¹ / ₂		
задний лик	16	17	17 ¹ / ₂	16 ¹ / ₂		
Грот-марсель	25	39	16 ¹ / ₂	22	36	15 ¹ / ₂
Фор-марсель	24	38	16	20	34	14
Крюйсель середина	18	28	11 ¹ / ₂	16	23	11
шкот. угол	18	28	12 ¹ / ₂	16	23	12
Грот-брамсель	18	28	9 ³ / ₄	15	23	7 ¹ / ₂
Фор-брамсель	17	27	9 ¹ / ₄	14	21	6 ¹ / ₂
Крюйс-брамсель	12	19	7 ¹ / ₂	10	16	5 ¹ / ₂
Грот-бом-брамсель	12	18	7 ³ / ₄	9	15	5 ¹ / ₂
Фор-бом-брамсель	11	17	6 ³ / ₄	8	14	4 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брамсель	7	12	5 ¹ / ₂	5	10	3 ¹ / ₂
Грот-стаксель	26	28	13 ¹ / ₄	0	22	11
Фор-стаксель	18	20	11 ³ / ₄	0	16	10
Апсель перед. лик	19	19	5 ¹ / ₂	15	17	5
задний лик	19	19	11	15	17	11
Грот-стенги-стаксель						
пер. лик	21	23	9	20	22	7
зад. лик	21	23	23	20	22	19
Фор-стенги-стаксель	0	17	17	0	14	13 ¹ / ₂
Крюйс-стен-стаксель						
пер. лик	14	14	3	12	13	3 ¹ / ₂
зад. лик	14	14	8	12	13	9
Мидель-стаксель						
пер. лик	20	20	6	17	17	4 ¹ / ₂
зад. лик	20	20	10	17	17	10 ¹ / ₂
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	18	18	5	13	14	9
зад. лик	18	18	10	13	14	9
Грот-ундер-лисель	20	20	13	14	14	12 ¹ / ₂
Фор-ундер-лисель	19	19	11	13	13	10 ¹ / ₂
Грот-бом-лисель	10	17	16 ¹ / ₂	10	14	16 ¹ / ₂
Фор-бом-лисель	9	16	15	9	13	15
Грот-брам-лисель	7	10	10 ¹ / ₂	6	10	8 ¹ / ₂
Фор-брам-лисель	6	9	9	5	9	7 ¹ / ₂
Кливер	0	22	23	0	17	18
Блинд	25	25	6 ¹ / ₂	23	23	6
Бом-блинд	17	26	12	16	24	10
Драйвер перед. лик	22	28	9	15	26	7 ¹ / ₄
задний лик	22	28	18	15	26	20 ³ / ₄
Греб. судов паруса						
пер. лик		шпр.	пар.	5 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	5 ¹ / ₄
задн. лик		шпр.	пар.	5 ¹ / ₂	6 ¹ / ₂	1 ¹ / ₄

разные суда имена парусов	350 тонн			до 360 тонн		
	число полотен		длина в ярдах	число полотен		длина в ярдах
	верх	низ		верх	низ	
Грот	24	24	10	8	50	9 ¹ / ₂
Фок	22	22	9	16	16	8 ¹ / ₂
Бизань перед. лик	9 ¹ / ₂	11	7	8	9	6 ¹ / ₂
задний лик	9 ¹ / ₂	11	14	8	9	12 ¹ / ₂
Грот-марсель	16	22	12	15	22	11 ¹ / ₂
Фор-марсель	14 ¹ / ₂	21 ¹ / ₂	12	14	20	10
Крюйсель средина	13	18 ¹ / ₂	8 ¹ / ₄	12	17	9
шкот. угол	13	18 ¹ / ₂	8 ¹ / ₄	12	17	3 ¹ / ₂
Грот-брамсель	14	18	8 ¹ / ₂	13	17	7
Фор-брамсель	12	16	7 ¹ / ₂	12	16	6 ¹ / ₂
Крюйс-брамсель	10	12	5	9	11	6
Грот-бом-брамсель	8	14	6 ¹ / ₂	7	13	5
Фор-бом-брамсель	7	12	5 ¹ / ₂	7	12	4 ¹ / ₂
Крюйс-бом-брамсель	5	10		4	9	4
Грот-стаксель						
пер. лик	0	12	12	13	14	1 ¹ / ₂
зад. лик	0	12	12	13	14	9 ¹ / ₂
Фор-стаксель	0	12	9	0	9	8
Апсель перед. лик	12	12	3	9	10	4 ¹ / ₂
задний лик	12	12	8 ¹ / ₂	9	10	10
Грот-стенги-стаксель						
пер. лик	13	13	6 ¹ / ₂	12	13	6
зад. лик	13	13	12	12	13	14
Фор-стенги-стаксель	0	10	9	0	0	10
Крюйс-стенги-стаксель						
пер. лик	10	11	2 ¹ / ₈	9	10	3 ¹ / ₂
зад. лик	10	11	9	9	10	10
Мидель-стаксель						
пер. лик	10	10	5	12	12	3
зад. лик	10	10	9	12	12	7
Грот-брам-стаксель						
пер. лик	9	9	2	8	8	2
зад. лик	9	9	6	8	8	6
Грот-ундер-лисель	13	13	10 ¹ / ₂	12	12	10 ¹ / ₂
Фор-ундер-лисель	11	11	9	11	11	8 ¹ / ₂
Грот-бом-лисель	7	9	13 ¹ / ₂	5	11	13
Фор-бом-лисель	6	8	12	4	10	11
Грот-брам-лисель	4	6	7 ¹ / ₂	4	8	8
Фор-брам-лисель	3	5	6 ¹ / ₂	3	7	6 ¹ / ₂
Кливер	0	15	16	0	12	12
Блинд	20	20	5 ¹ / ₂	18	18	4 ¹ / ₂
Бом-блинд	13	21	9	11	19	8
Драйвер перед. лик	11	15	7	12	16	6
задний лик	11	15	13	12	16	15
Греб. судов паруса						
пер. лик	0	0	0	клив. 3		4 ¹ / ₂

О ПЛАВАЮЩИХ СУДАХ ПО МОРЯМ ВООБЩЕ

Суда строятся по предметам войны, торговли, перевоза, раъездов и проч.; а потому и бывают различны как в величине своей, так и в образе, смотря по употреблению каждого.

Под именем корабля хотя и разумеют всякое большое 3-х мачтовое судно, но сие имя принадлежит таковым, которые носят Артиллерию, поставленную в двух или трех деках; суда же, не имеющие в постановлении у себя пушек, какой бы величины они ни были, именуются Коммерческими судами.

Примечание. В Англии большого ранга Коммерческая суда, на коих производят торговлю с обеими Индиями: восточную и западную—исключительно называются кораблями по той причине, что на оных имеется в постановлении от 24 и даже до 60 огнестрельных орудий.

Балтийскаго корабельнаго флота суда

Военные корабли по величине своей разделяются на ранги, а именно: на 100-пуш.: 74- и 64-пушечные. Корабли 100-пушечнаго ранга имеют по три дека, а 74- и 64-пуш. только по два дека; они по числу деков называются также 3-х и 2-х дечными, и вообще все именуются линейными потому, что главное назначение их—сражаться в линии.

Другаго рода суда, составляющия важную часть военных морских сил, именуются фрегатами; они также бывают 3 рангов: 44-пушеч., 36- и 24-пушечные; но всегда делаются однодечные. Суда, именуемая корветы, по оснастке своей подобны фрегатам, но они не имеют ни квартер-дека, ни фор-кастеля; на оных ставятся 22 пушки, или коронады.

Примечание. Все корабли, фрегаты и корветы имеют по три мачты и бушприт; а потому можно их называть трех-мачтовыми военными судами.

Прочия военные суда менее, нежели корветы по числу их орудий, вообще названы катерами. Сего рода суда имеют только по две или по одной мачте; оныя различаются между собою наиболее их оснасткою, по которой называются: бригами, люгерами, голетами, пакетботами, тендерами или просто одно-мачтовыми катерами.

Примечание. Корабли сражаются в линии, фрегаты же редко; но они при флоте служат репетичными и отряжаются для конвоирования или охранения в пути купеческих судов; корветы и прочия меньшия суда посылаются для рекогносцирования и для доставления депешев и прочих потребностей. Различныя употреблення сих судов требуют от оных и различных качеств, которыя производят в образе их и величине

значительное несходство; вообще же все различаются между собою по нижеследующим признакам: корабли, фрегаты и корветы имеют одинаковую оснастку, но отличаются числом орудий; равно и тем, что корабли 3- и 2-дечные, а фрегаты всегда однодечные. Корветы также об одном деке, но не имеют ни квартор-дека, ни форкастеля, которые делаются на всех фрегатах и на многих кораблях. Бриг конструкцией своей подобен корвету, но отличен от него оснасткою, имея две мачты. Голет как двухмачтовый похож на бриг, но имеет с ним несходство в продолжении мачт и в парусах. Тендер, или одно-мачтовой катер, разнится как одною мачтою, так и особенно оснасткою; а сверх того в сравнении противу прочих имеет превосходную ширину.

Люгер—отличное судно от прочих, оный уже брига и имеет особенную оснастку: три мачты с коротким продолжением и бушприт без продолжения, положенный совсем горизонтально; он имеет косые четырехугольные паруса (наподобие шлюпочных). Сии суда близко идут к ветру и весьма способны для разных посылок.

Пакетботы—одномачтовые суда, во всем подобные тендерам, но немного менее оных.

Балтийскаго гребного флота суда

Гемамы (по примеру Шведских)—суда полные, мелководные и имеющие на себе до 40 орудий и три мачты с бушпритом.

Плавучия батареи—плоскодонныя суда имеют от 8 и до 9 большого калибра орудий, которые ставятся не на колесах, а на платформах и не у борта, а на середине судна на палубе; орудия сии поворачиваются во все стороны и во время действия дают им такое направление, какое понадобится.

Канонирския лодки—суда о 2 и 3 пушках, которыми действуют с носу и с кормы; последняя из оных, то есть 3-пушечная, с палубою во всю длину судна.

Юлы—род малых канонирских лодок с тою разницею, что имеют вместо двух только по одной пушке в корме.

Примечание. Флот сей называется гребным потому, что суда, принадлежащая к оному, кроме парусов, производятся в желаемое движение посредством гребли на веслах; оный употребляется в шхерах, в реках и прочих мелководных местах. Гребнаго флота суда различаются от прочих военных судов и между собою по особенному роду их конструкции, как-то: гемам по оснастке своей и силе подобен фрегату, но гораздо плоскодоннее его, имеет весла. Батарея, как простой палубный бот, широка, низка, но в строении гораздо прочнее и имеет три мачты с прямыми парусами. Лодки и юлы по длине своей узки и от воды низки; но при том весьма легкой конструкции .

* Кроме сих судов, употреблялись прежде в гребном флоте галеры и полугалеры, но ныне оныя по неспособности вовсе вышли из употребления.

К корабельному и гребному флотам также принадлежат бомбардирские суда: к первому—бомбардирския 2- и 3-мачтовые суда, имеющие по две мортиры; суда сии в построении своем отлично скрепляются и конструкцию имеют наподобие корвета или брига. К последнему же принадлежат бомбардирския батареи и лодки, которые отлично скрепляются и подобны такового же рода прочим судам;

Транспортныя и ластовыя суда

При флотах, а особливо при гребном, кроме военных судов употребляются многия другия, которые служат для различных надобностей и соответственно оным имеют особыя наименования, как-то: суда, на которых доставляется провиант, называются провиантскими, те, которые наливаются пресною водою для привозу оной ко флоту или порту, именуются водоналивными; впрочем, гошпитальные и кухонные боты, употребляемые при гребном флоте, ибо на конанирских лодках и других судах сего флота; нет места ни для кухни, ни для пользования больных или раненых.

Для перевоза разных тяжестей употребляют палубные и беспалубные боты и другия грузовые суда, известные под общим именем транспортов, которые, смотря по величине их, бывают одно-, двух- и трехмачтовые.

Примечание. Из грузовых судов называются ластовыми те, коих груз измеряется ластами: впрочем, хотя Купеческия суда измеряются ластами, но оне имеют собственные названия и в число ластовых не включаются.

Мелкия гребныя суда

Малаго рода гребныя суда строятся различныя, как-то: барказы, катера, шлюпки, ялы и проч. Из сих судов известное число бывает на кораблях и других судах; оне различаются между собою как построением, так и числом весел, на них имеющихся*, также и парусами, на них употребляемыми.

Малыя гребныя суда употребляются вообще для разъездов, а барказы и катера для завозов и для привоза разных потребностей.

* Гребные разъездные катера именуются по числу весел, как-то 12-весельный, 10-весельн. и 8-весельный катер, или сокращенно: десятка, восьмерка, шестерка и проч.

ИНОСТРАННЫЕ ВОЕННЫЕ СУДА

В иностранных морских державах корабельные флоты разделены на роды и виды судов таким же образом; разность в том только, что корабли 1-го ранга имеют от 98 даже до 130 пушек*, 2 ранга—до 84, а третьяго—до 68 пушек; малаго рода фрегаты или корветы бывают от 14 до 22 пушек и различаются под именем шлюпов от настоящих корветов тем, что имеют квартор-дек и форкастель. Фрегаты имеют почти тоже размерение, как и в Балтийском корабельном флоте: они бывают 32-, 38- и 50-пушечные, все однодечные. Малыя военныя суда таковыя же, как и в Российском флоте показаны, впрочем, есть и особенных видов, как например: шебеки, галеры, шнявы, флейты, филюги и проч., которые наиболее оснасткою, нежели конструкциею, между собою различаются; сверх того разуметь должно, что всякая морская Держава имеет некоторыя военныя суда, которыя по местному ея положению только свойственны.

Купеческия, или коммерческия суда

Сии суда, как самое значение их показывает, строятся для торговли, которая как морем, так и реками производится в дальния и близкия места; то соответственно оному бывают сии суда большия и малыя; отважиться на пространное плавание по океанам и морям в малом судне, котораго бы груз не вознаградил того труда и издержек, кои сопряжены с дальнейшим и долговременным плаванием, было бы несообразно и безрасчетно.

Купеческия суда могут быть разделены на два главные рода: то есть на большия и малыя. Суда большаго рода вообще имеют по три мачты, а притом, плавая в открытых морях на случай обороны, содержат при себе по несколько пушек; а иныя не уступают в силе кораблям и фрегатам. Малаго рода Купеческия суда бывают двух- и одно-мачтовыя и в военное время, будучи конвоированы, редко имеют на себе какия-либо огнестрельныя орудия.

Примечание. Коммерческия суда именуются просто: одно мачтовыя 2- или 3-мачтовыя; но некоторыя из оных, смотря по построению их и оснастке в разных местах, имеют различныя наименования, как например: в Голландии фли-боты 3-мачтовыя, шмаки—одномачтовыя со шверцами, биландры—2-мачтовыя, гульки—одномачтовыя, гукары—2-мачтовыя, догееры—2-мачтовыя, кофы—2-мачтовыя; Средиземнаго моря

* Таковой величины и у нас некоторыя корабли построены и имеют от 100 до 130 пушек.

тортаны—3-мачтовые, пинки—2-мачтовые, полякры—3-мачтовые и прочие; которая более оснасткою нежели построением между собою различаются; ибо суда 2-мачтовые, хотя имеют все по две мачты, но разность между ими в том, что у одного грот и фок-мачта, а у другого грот- и бизань-мачта, следовательно и оснастка разная.

Яхты и им подобныя суда

Яхты можно разделить на два рода, полагая одне с пушками, а другия без оных; к сим последним причислить можно всякаго рода увеселительныя суда на озерах и прудах. Большия с пушками и вооруженныя яхты суть суда, подобныя корветам или голетам; но вообще не столь острокильны, ибо оне строятся для мелководных мест и недалегаго плавания, в таковых судах помещается большое число различных кают и делаются все удобства по желанию и предмету их плавания; оне бывают 3-мачтовые 2- и одномачтовые и имеют соответственную конструкции своей оснастку. Яхты употребляются для осмотра мест или для обозрения флотов, стоящих на рейдах, либо для единственнаго к своему удовольствию плавания.

Примечание. Сверх выше показанных есть много судов различных конструкций и вооружения, оныя плавают по разным морям и делаются сообразно намерению своего плавания.

РАЗЛИЧНЫЯ НА МОРЯХ СУДА

Аак. Имя судна, употребляемаго для привоза рейнвейна в Голландию. Оно имеет плоское дно, широкий нос и корму, борты высоко носит от воды и внизу делается шире чем вверху.

Бамбайская барка, называемая динги. Судно, употребляемое в Бамбае и при лежащих местах в Африке, имеет одну мачту, много уклоненную вперед, на которой поднимается парус похожий на сетти, коего галс крепится на носу к штевню, а шкот к шпору-мачты; сии суда никогда не поворачивают оверштаг (против ветру), но через фордевинд (т.е. по ветру); в которое время они отопивают верхний нок-рея против мачты, чтобы перенести парус; и тут же проводят шкот вперед мачты. Оснастка сих судов состоит из пары фалов, булиня и браса; оныя ходят иногда на гребле с короткими веслами и исключительно противу прочих судов имеют кили, много выдолбленныя вверх, дабы на пещаных банках совсем не стать на мель.

Бамбайския галеры. Подобны всем прочим галерам, но менее оных, оне употребляются большею частию морскими разбойниками у берегов Варварии.

Барка. Судно, употребляемое в Средиземном море о трех мачтах, но без бушприта; фак-мачта много имеет уклона вперед и носит парус латин; грот-мачта—однодеревка и носит три четырехугольные паруса подобно полякре; бизань-мачта маленькая и носит паруса бизань и крьюсель.

Примечание. Небольшие Английские Остиндские корабли, не имеющие крьюселя, называются барками.

Биландер. Купеческое 2-мачтовое судно, разнится от других в образе паруса грота, которой походит на сетти и висит при грот-мачте. Парус сей найден неудобным и теперь редко где употребляется, разве только у Голландцев.

Бин-кода. Небольшое рыбацье или лоцманское судно, употребляемое в Португалии, оснащается с одною мачтою подобно тортане.

Бомбандирския-кечи. Двух мачтовые суда, употребляемая во Франции; мачты их ставятся, бывают оснащены и имеют паруса во всем подобно, как грот и бизань-мачта на корабле; они на бушприте и между оным и грот-мачтою, имеют стаксели и большой кливер.

Примечание. Сии суда бросают бомбы с носу, и когда надобно оныя бросать, то вместо грота-штага употребляют железную цепь; впрочем, имеют оне запасныя ванты, двойные бакиштаги и фордуны, также и реи, укрепленные противу получаемаго ими от силы выстрела сотрясения. Английския бомбандирския суда прежде оснащивались как кечи, но ныне оснащивают оныя подобно кораблям.

Буйса. Голландское рыбацье судно с тремя короткими мачтами, из коих каждая однодеревка носит четырехугольный парус, а иногда имеет топсель над гротом; в хорошую погоду они прибавляют род ундер-лиселя к нижним парусам и сзади имеют драйвер.

Бугалет. Небольшое двухмачтовое судно, употребляемое при берегах Британии, фок-мачту имеет весьма короткую, паруса на обеих мачтах поднимаются четырехугольные, и сверх грота поднимается иногда топсель; они имеют бушприт, на котором поднимают один или два кливера.

Галиот. Большое Голландское грузовое судно с одною мачтою и бушпритом. Мачта поддерживается четырьмя или пятью парами вант и штагом, который натягивается к штевню. Над сим штагом есть другой, который проводится к бушпритному концу; позади мачты они носят гафельный или шпринтовный парус и поверх онаго ставят топсель; кроме того имеют стаксель на грота-штаге и один или два

кливера на бушприте, иногда ставят на самой корме небольшую мачту, позади которой поднимают гафельный или шпринтовный парус, распускаемый шкаториною по гику.

Галеры. Суда, ходящая под парусами и на веслах в Средиземном море; оне имеют две мачты подобно шебеке, но оныя поставлены прямее. Грот-мачта поддерживается восемью парами вант, а фок-мачта пятью парами, оне натягиваются талрепами, продетыми сквозь долгие плоские двушкивные блоки, из коих один ввязан в конце ванты, а другой прикреплен кневенцом к кнехту. Сии суда имеют на боку реи и паруса такие же, как на шебеках. Когда ветер умеренный, то поднимают малый грот, называемый ненастливый. Подобно и на переди паруса переменяются. Когда гребут против ветра, то реи опускают и кладут посредине вдоль судна. Примечание. Полугалеры и четверть галеры фигуру и вооружение имеют такое же, как и галеры, но гораздо короче оных, и потому наименование свое получают.

Голландския гульки. Небольшия одномачтовыя суда, которыя носят шпринтовный парус; а между мачтою и бушпритом имеют фок-стаксель, который поднимается от верху штевня и кливер от оконечности короткаго бушприта. Иногда оне имеют назади короткую мачту, которая носит небольшой шпринтовный парус.

Голландския шлюпы. Небольшия суда, употребляемыя в каналах Голландии. Оне имеют одну мачту, на которой поднимается шпринтовный парус и фок-стаксель от верху самага штевня; многия рыбацьи суда в Голландии оснащаются таким же образом с прибавлением бушприта для поднятия кливера, и тогда оне называются пинками; паруса их обыкновенно красятся.

Гуарии. Небольшия двумачтовыя суда с бушпритом, иногда употребляемыя для езды у берегов или для прогулки в устьях и реках в Средиземном море. Оне имеют позади мачты подвижныя стеньги. Нижняя часть паруса привязывается к обручам, надетым на мачту; а верхняя часть паруса пришнуровывается к стеньге, которая двигается вверх и вниз по мачте веревочными или железными кольцами, прикрепленными к шпору стеньги. Парус крепится внизу галсом к мачте, а у верхняго нока маленьким люверсом. Сей парус поднимается фалом, коего один конец прикрепляется к шпору стеньги, а другой продевается сквозь шкивную диру в мачтовом топе; откуда опускается вниз, где тянется и крепится. Парус распускается шкотом, привязанным к шкотовому углу, который тянется и крепится в определенном для его месте; собирается же и опускается к своему месту

ниралом; Сии паруса обвертываются плотно к мачте, спуская стеньги, и привязываются в складках ревантами. На бушприте распускается кливер, который помогает судну в оборотах, таковые паруса вообще называются подвижные гантеры, или гантерзеили, и употребляются на Английских военных восьмивесельных шлюпках и баржах.

Гермофродита. Есть такое судно, которое на случай может быть шнявою, а иногда бригом потому, что у него два грота. Грот с гиком, когда оно бригом, а четвероугольный грот, когда шнявою, и когда грот-марсель больше фор-мар-сея; то тогда грот с гиком привязывается к грот-мачте, как у брига, или к трейсель-мачте, как на шняве.

Гукар. Грузовое судно с двумя мачтами, (грот и бизанью) употребляемое Голландцами и Северными народами; грот-мачта—однодеревка, на которой поднимаются три четырехугольные паруса так, как на корабле, или только грот и марсель. Бизань мачта имеет стеньгу и крьюсель, а позади сей мачты поднимают парус, подобный корабельному драйверу; сии суда имеют тонкий долгий бушприт, на котором бывает парус блинд, также поднимаются между бушпритом и мачтою два или три кливера.

Доггер. Крепкое двухмачтовое судно, употребляемое у Голландцев для рыбной ловли в Немецком море и на доггербанке, отчего, вероятно, сии суда и название свое получали. У них на грот-мачте поднимается два четырехугольных паруса, а на бизань-мачте гафельный парус и над ним крьюсель; на бушприте имеют парус блинд и два или три кливера.

Жонки. Большая плоскодонная Китайская суда, грузу поднимают от 100 до 500 тоннов; оне имеют три мачты и короткой бушприт, помещаемый на правой стороне. Мачты поддерживаются двумя или тремя вантами, которые все при случае переносятся на изветренную сторону; на фок- и грот-мачте поднимается парус, род люгерного брифока, сделанного из трости или бомбука; сии паруса держатся на железных кольцах, которые окружают мачту и прикрепляются в нескольких местах на парусе, который держится к ветру двумя веревками, привязанными к шкаторине паруса и проведенными от оной к мачте; подветренная часть паруса оттягивается веревкою, которая разделяется на короткия лапки, коими прикрепляется к каждой складке паруса. На бизань-мачте имеют гафельный парус из толстой хлопчатой бумаги, из нея же шьется марсель, поднимаемый на грот-мачте, также кливер и блинд, поднимаемые между мачтою и бушпритом.

Кечь. Двухмачтовое судно; грот-мачта имеет стенгу и носит грот-марсель и брамсель, похожие на корабельные; сверх того иногда позади грот-мачты бывает большой гафельный парус, называемый винд-зеиль. Бизань-мачта у иных делается со стенгою и носит крьюсель, а позади мачт гафельной парус, подобный корабельной бизани; бушприт имеет долгий и на нем поднимаются два или три стакселя.

Каракоры. Легкия суда, употребляемые жителями Борнео и прилежащих островов, также и Голландцами вместо береговых сторожевых судов в тех же широтах. Суда сии высоки на каждом конце и по большей части ходят с короткими веслами или лопатами, и, дабы действовать ими, люди садятся внутри и от вне судна, внутри на узких помостах из тростника, поддерживаемыми перекладами, положенными поперек судна, а от вне на плотках, прикрепленных для равновесия с каждой стороны судна, чтобы оно не опрокинулось, где на каждом плотке помещается три и четыре ряда гребцов, кроме того что внутри посажено полное число; которыми, вообще, при гребле производят весьма большую скорость. Они имеют тройные козлы из трости вместо мачты поддерживаемые вантами, и поднимают на оных продолговатый парус, привязанный вверху к рею из трости и к такому же рею по шкаторине, сей парус у них имеет брас, шкот и род булиня, к нижнему рею привязанный, при уборке же скатывается по нижнему рею. Наперед и сзади судна ставятся род флагштоков—тоненькия трости, на коих поднимают множество из тонкой коры лоскутков—род вымпелов.

Кофа. Голландское грузовое судно с грот- и фок-мачтою и большим шпринтовным парусом, распускаемым позади каждой мачты; отчего суда сии ходят весьма близко к ветру; но когда ветер сзади, то они носят топсели и прямой брифок на фок-мачте, а на бушприте имеют два или три кливера.

Кат. Судно, употребляемое Северными Европейскими народами о трех мачтах с бушпритом; оное оснащается подобно кораблю и имеет бизань с гафелем. Сии суда употребляются и в Англии для угольного торгу.

Краер. Грузовое трехмачтовое плоскодонное судно.

Летучая проа. Судно, употребляемое около Ладронских островов, род узкаго челнока, не более 2 фут шириною и тридцать шесть длиною, подветренная его сторона плоская, а наветренная круглая; мачта ставится к стене наветренного шкафута, и к тому же боку прикрепляется рама, составленная из трости, выдающаяся наружу около 11 фут, на конце коей

под краем параллельно к судну подвешен продолговатой деревянный брус, сделанный и выдолбленный наподобие челнока; чрез оный производится равновесие, которое не допускает судно опрокинуться; ибо тяжесть рамы, (которую на случай надобности можно увеличить или усилить тем, что люди выбегают на нее) не дает судну упасть на подветренную сторону, а плавучее свойство выдолбленного бревна на краю рамы сопротивляется стремлению его покачнуться на наветренную сторону. Сия постройка столь чрезмерно легка, что кажется судно не чувствует никакого сопротивления, пробегая быстро по воде. Оснастка и состоит из двух штагов, которые натягиваются по концам судна, и четырех вант, вытянутых по четырем углам рамы; верхний и нижний рей делается из трости, а парус из рогожи фигуною наподобие паруса сетти; нижний конец верхняго рея вкладывается наперед в шкуны; при поворачивании они сохраняют весь ход, ибо корма их тотчас делается вместо носа; а чтоб переменить направление паруса, то рей поднимается, и нижний его конец берется вдоль шкафута и укрепляется в таковой же шкуне на корме, сделанный, как и на носу. Нижний рей также передвигается, отдавая шкот и поднимая нижний рей вверх вдоль мачты; потом подтягивают другой шкот, чрез что конец нижняго рея приводится к тому месту, где прежде был нижний нок верхняго рея, где оный натягивается до своего места. Сии суда непомерно легки и управляются короткими веслами, или лопатами на каждом конце.

Лодка каракалой. Судно Зондскаго пролива, оба конца имеет острые, с накладною фальшивою палубою, сделанною от кормы до носу с высокою выпуклостью; оне имеют одну мачту и парус, подобный, как на каракоре, то есть долгий и узкий; сии суда предохраняются от опрокидывания особенными бревнами род бимсов, кои кладутся поперек судна и загибаются вниз по концам, где прикрепляются к долгой круглой или плоской штуке дерева, управляются же во время ходу с каждой стороны короткими веслами, или лопатами.

Пардосы. Суда, употребляемая в Китайских морях как для торгу, так и для войны. Оне похожи на суда жонки, но немного менее их, выключая, что паруса привязываются у них одною стороною к мачтам.

Периагвы. Двойные или одинакие челноки, употребляемые на островах южнаго моря; фигуру свою, мачты и паруса имеют подобные, как на судне проа.

Полякры. Купеческия суда, употребляемая в Средиземном море, они имеют триоднодеревныя мачты без марсов,

эзельгофтов и салингов, а бушприт из одной штуки; мачты удерживаются вантами и штагом, продолжение же их бакштагами и прочим; на каждой мачте находится от двух до трех реев, к коим привязываются прямые паруса, подобно как и на фрегатах, но размерением менее оных.

Полякра сетти. Судно о трех мачтах, обыкновенно употребляемое в Леванте или Средиземном море. Сии суда оснащаются с четырехугольными парусами на грот- и бизань-мачте, на фок-мачте имеют латин такой же, как у шебеки; а на иных латин бывает и на бизань-мачте. Четырехугольные же паруса имеют только на грот-мачте, которая всегда оснащается так, как и на полякре.

Проа малгревских островов. Немного разнится от проа, выше сего описанной величиною менее оных, и верхний рей к низу имеют загнутый.

Плоты бальсы, или катамораны. Плот, сделанный из бревен чрезвычайно легкаго дерева, называемаго бальс; бревна снайтовливаются вместе и употребляются для перевозу тяжестей Индейцами и Гишпанцами в южнойАмерике. Самые большие плоты имеют 9 бревен, в 70 или 80 фут длиною, шириною же вообще бывают от 20 до 24 фут; грузу на себе носят от 20 до 25 тонн. На оных помещается всегда одно нечетное бревно на середине, выдавшейся назад, и длинее прочих, вместо мачты имеют наподобие кран постановленные козлы из двух бревен, которыя нижними концами упираются на каждый бок плота; на оных поднимается большой четырехугольный парус, когда же понадобится прибавить парусов, то другие краны устанавливаются впереди. Сии плоты ходят при противном ветре и управляются точно так, как и всякое устроенное судно, помощью изобретения подобнаго, а может быть, и источника того, которое произведено в Англии и называется подвижной-киль (sliding-keel). На сей предмет они имеют доски около 10 фут длиною и 15 или 18 дюймов шириною, которыя двигаются вертикально в промежутках между бревен, плот составляющих. Нужно только погрузить их больше или меньше и положить их ближе или дальше к носу или к корме плота, дабы привести к ветру или спуститься под ветр, поворотить оверштаг или чрез фордевинд, лежать в дрейфу и делать всякие потребные повороты. Если одна из сих досок подвинется вперед, то плот пойдет под ветр, а ежели оную подвинуть назад, то пойдет к ветру; число сих досок бывает пять или шесть, употребление их столь легко, что, будучи в ходу, действуют только одною доскою изо всех, поднимая или погружая ее на один или на два фута, так, как будет

потребно. Сие устройство сколько удивительно, столько же и внимания достойно и есть ясное изображение правления каждого судна, из коего со временем, может быть, извлекутся большие пользы.

Прам. Большое плоскодонное военное судно, на которое поставляется осадная, или большая Артиллерия. Прамы употребляются для атаки крепостей и для того строятся плоскодонны, чтобы могли подходить ближе к берегу. Они носят на себе от 24- до 48-фунтового калибра пушки, а иногда гаубицы и единороги.

Рыбачьи барки. Небольшие одномачтовые суда, употребляемая для рыбной ловли и проч. у Испанцев. Сии суда носят на мачте четырехугольный парус и имеют бушприт и кливер.

Сампаны, или чампаны. Небольшие плоскодонные суда, употребляемая Китайцами и Японцами; оне имеют одну мачту (отакелаженную подобно, как на судне жонке) с одним парусом, сделанным из трости. Суда сии поднимают грузу не более 80 тонн и строятся без железа и гвоздя; а потому вовсе не способны к открытому плаванию, ибо никак не могут переносить большого волнения и ветру.

Сетти. Суда, употребляемая в Средиземном море, оснащаются и ходят наподобие галер и шебек с парусами, называемыми сетти вместо латиней.

Тартаны. Небольшие суда, которыя ходят вдоль берегов в Средиземном море; оне имеют одну мачту и бушприт; на мачте поднимается большой парус латин, подобно как на шебеке, и большой кливер впереди. Когда ветер дует сзади, то поднимается четырехугольный парус, подобно прямому брифоку.

Тюрэм. Военное гребное судно. Оно ходит на парусах и на веслах, употребляемое Шведами в гребном флоте; судно сие имеет в своем составе нечто занятое от галеры, шебеки и гребного фрегата; на нем находится по бортам 20 пушек двенадцати фунтового калибра, да две таковыя же на носу и сверх того на бортах по три фалконета. Его длина около 120 фут, ширина 30 фут, а в воде в грузу сидит от 10 до 11 футов; команды имеет до 260 человек. Во время гребли употребляется 36 весел, ходит весьма хорошо и держится на открытом море; а потому считается за весьма полезное и удобное в гребном флоте судно; ибо оно своею крепостию и силою Артиллерии нисколько не уступает средней величины фрегату.

Фелюка. Небольшое судно, употребляемое в Средиземном море, отакелаживается и ходит как галеры; но редко уходит или отдалается из виду берега.

Французская шлюпа. Большая палубная грузовая шлюпа, употребляемая в Голландии и Фландрии, имеет одну мачту, носящую гафельной грот. На передней стороне мачты выше гафеля выстреливается вперед короткой шест, к которому привязывается долгой узкой парус, коего галс крепится к штевню, а шкот натягивается к боку близ вант; на бушприте поднимаются два или три кливера, а на иных ставится на корме маленькая мачта, которая носит парус бизань.

Шебека. Небольшое судно о трех мачтах, употребляемое в Средиземном море; фок- и грот-мачта делаются короткими с четырехугольными топами, а бизань-мачта со стенгою подобно, как у большого трехмачтового судна; оне не имеют бушприта, но род выставленного вперед горизонтально боканца, который прикрепляется к шпирону вулин-гом и служит для проводу к внешнему его концу булиня. Фок-мачта весьма много уклоняется вперед и не имеет штагов, а ванты натягиваются мантылями подобно, как на люгерах, и крепятся к бокам; сии ванты легко переводятся тогда, когда судно поворачивается. Грот-мачта ставится почти прямо и вооружается, как фок-мачта. Каждая мачта носит большой парус латин, котораго самая долгая сторона привязывается к рею, поднимаемому по мачте и присоединенному к оной раксами почти на $\frac{1}{5}$ длины его. Реи сии управляются: верхний подветренной нок (конец)—брасом, а наветренный (поддерживается ближе к мачте)—еринс-талями; паруса их имеют шкоты и булиня. Бизань-мачта также имеет парус латин подобно, как и на передних двух мачтах. Когда ветер благополучный, то оне носят четырехугольные паруса, а в крепкий ветер малые латины.

Примечание. Суда, имеющия паруса латины, ходят хорошо и держатся на один румб ближе к ветру противу тех судов, которые имеют четырехугольные паруса. Шебеки во Франции стали оснащаться подобно полякрам, но с сею оснасткою не могут ходить так хорошо, как со своею настоящею.

Шкуна. Небольшое судно с двумя мачтами и бушпритом, имеет мачты, уклоненныя назад, но бушприт лежит почти горизонтально; на бушприте поднимаются два или три стакселя, на фок-мачте четырехугольный фок и позади оной парус с гафелем, (а иногда и с гиком); позади грот-мачты распускается парус с гафелем и гиком; грота-штаг проходит в блок у топа фок-мачты и натягивается на деке талями; сим способом парус позади фок-мачты не имеет помехи в повороте судна потому, что гафельный-нок проходит под грота-штаг. От обеих мачт позади их топов сквозь железные бугеля выстреливаются стенги, на которых

поднимаются паруса, топсело и марселям подобные. Шкунные паруса действуют весьма близко к ветру и требуют мало людей для управления ими; их такелаж и все вооружение подобно тому, как и на судне кече.

Шнява. Двухмачтовое судно, весьма способное для мореплавания; паруса и такелаж на грот и фок-мачте подобны тем, как делаются у бригов на тех же мачтах; кроме сих оне имеют позади грот-мачты трисель-мачту (подобную как бывает на кораблях у бизань-мачты, которая носит парус, трисель подобный гроту на бригах, или контра-бизани на кораблях. Суда сии довольно хорошо ходят и держатся в открытом море.

Японския барки. Суда, похожая на жонки, длиною в 80 или 90 фут, об одной палубе, и имеют только одну мачту, которая носит четырехугольный парус и впереди один или два кливера, сделанные из хлопчатой бумаги.

Кроме всех вышепоказанных судов есть множество других, употребляемых для небольшого плавания, как-то: в проливах, озерах, реках и проч., как например: в России торговья и грузовья суда, плавающая по рекам и озерам, едва ли исчислить можно по разнообразности их и наименованию; а из сего заключить должно, что каждое судоходное место, открытое к плаванию, имеет свойственныя промыслу народа и сообразныя намерению плавания, многообразныя суда.

КОНЕЦ

ОБЪЯСНЕНИЕ ПЛАНАМ

ПЛАН А. План нагруженного 80-пушечного корабля в разрезе по длине его. Объяснен см. "Название скреплениям и всем видимым частям корабля".

ПЛАН В. Фрегат вооруженный смоленным такелажем. Показание мачт и одного стоячаго при них такелажа.

Наименование	знак
Грот-мачта	III
Фок-мачта	II
Бизань-мачта	IV
Бушприт	I
Вант-путинсы	23
Юфера	22
Талреп	24
Фок-ванты	24'
Грот-ванты	20
Бизань-ванты	24"
Выблинки	25
Фор-сей-тали-шкентель	18'
Фор-мантыль-тали шкентель	19'
Грот-сей-тали-шкентель	18
Грот-мантыль-тали-шкентель	19
Краги фока- и фор-лось штага	29'
Фока-штаг	26'
Фор-лось-штаг	27'
Ватер-штаги	32
Ватер-вулинги	30
Ватер-бакштаги	33
Лоп-штаги	34
Краги грота и грот-лось-штага	29
Юфер-штаг	28
Грота-штаг	26
Грот-лось-штаг	27
Ундер-фок	57
Бизань-штаг	21'
Швиц-сарвинь	35
Путинс-ванты	36
Вант-путинсы	37
Фор-марс	VIII
Грот-марс	VII

Наименование	знак
Крюйс-марс	IX
Ганапуть под марсом	30'
Марсовые юфера	22'
Талрепы	24'
Эзельгофт фоковой	XI
Эзельгофт гротовой	X
Бизань эзельгофт	XII
Эзельгофт на бушприте	XIII
Утлегарь	XVII
Фор-стенга	XV
Грот-стенга	XIV
Крюйс-стенга	XVI
Фор-салинг	XXII
Грот-салинг	XXI
Крюйс-салинг	XXIII
Фор-стенг-ванты	39'
Грот-стенг-ванты	39
Крюйс-стенг-ванты	39"
Люф-бакштаг	40
Переносный бакштаг	40'
Фор-стенг-фордуны	41'
Грот-стенг-фордуны	41
Крюйс-стенг-фордуны	41"
Фор-стенг-штаг	42'
Фор-лось-стенг-штаг	43'
Грот-стенг-штаг	42
Грот- лось-стенг- штаг	43
Крюйс-стенг-штаг	42"
Утлегарь-фал	44
Утлегарь-перты	45
Утлегарь-бакштаги	46
Мартен-гик	XIX
Мартен-штаг	47
Бом-утлегерь	XVIII
Бом-утлегарь-бакштаги	46'
Бом-мартен-штаг	47
Фор-брам-эзельгофт	XXVII
Грот-брам-эзельгофт	XXVII
Крюйс-брам-эзельгофт	XXVII
Фор-брам-стенга	XXIX
Грот-брам-стенга	XXVIII
Крюйс-брам-стенга	XXX
Фор-брам-салинг	XXXII

Наименование	знак
Грот-брам-салинг	XXXI
Крюйс-брам-салинг	XXXIII
Фор-брам-ванты	48'
Грот-брам-ванты	48
Крюйс-брам-ванты	48"
Брам-бакштаги	49
Фор-брам-фордуны	50'
Грот-брам-фордуны	50
Крюйс-брам-фордуны	50"
Фор-брам-штаг	51'
Грот-брам-штаг	51
Крюйс-брам-штаг	51"
Бом-брам-эзельгофт	XXXIV
Фор-бом-брам-стенга	XXXV"
Грот-бом-брам-стенга	XXXV
Крюйс-бом-брам-стенга	XXXXXXVXV
Фор-бом-брам-ванты	55
Грот-бом-брам-ванты	55
Крюйс-бом-брам-ванты	55
Фор-бом-брам-фордун	56
Грот-бом-брам-фордун	56
Крюйс-бом-брам-фордунь	56
Фор-бом-брам-штаг	57
Грот-бом-брам-штаг	57
Крюйс-бом-брам-штаг	57
Фор- брам-флагшток	XXXVII
Грот-брам-флагшток	XXXVI
Крюйс-брам-флагшток	XXXVIII
Трюм-штаги	58
Клоты	z
Сигнальные фалы	7
Кормовой флагшток	2
Флаг	4
Гюйс-шток	3'
Гюйс	5
Вымпел	6
Кормовой фонарь	8
На марсе фонарь	9

**ПЛАН С. Фрегат, вооруженный бегучим такелажем.
Показание реев и всего бегучаго такелажа.**

Наименование	знак
Фока-рей	5
Грота-рей	1
Беген-рей	9
Гордель-блоки	a
Гордель	b
Стенг-вынтреп	38
Борг или Борголь	c
Бейфуты	d
Перты	e
Ундер-перты	f
Фор-нок-талей-шкентель	g'
Грот-нок-талей-шкентель	g
Фор-нок-тали	g
Грот-нок-тали	g
Брас-блоки	h
Фока-брас	k'
Грота-брас	k
Беген-брас	k''
Топенант-блок	l
Марса-шкот-блок	n
Фока-топенант	m'
Грота-топенант	m
Беген-топенант	m''
Фор-марса-рей	6
Грот-марса-рей	2
Крюсель-рей	10
	На марса-реяx:
Перты	e
Ундер-перты	f
Брас-блоки	o
Фор-марса-топенант	p'
Грот-марса-топенант	p
Крюс-марса-топенант	p''
Фор-марса-риф-тали-шкентель	e''
Грот-марса-риф-тали-шкентель	x'
Крюс-марса-риф-тали шкентель	h''
Марса-рей-бей-футы	q
Фор-марса-брас	r'
Грот-марса-брас	r
Крюсель-брас	r''

Наименование	знак
Фор-марса-фал	a
Грот-марса-фал	"и
Крюсель-фал	f
Фор-брам-шкот-блоки	s'
Грот-брам-шкот-блоки	s
Крюйс-брам-шкот-блоки	s''
Блинда-рей	13
Блинда-грис	r''
Блинда-топенант	6
Утлегарь-бакштаги	46'
Бом-утлегарь бакштаги	46
Фор-брам-рей	7
Крот-брам-рей	3
Крюс-брам-рей	11
	на брам-реях:
Перты	e
Бейфуты	и
Бом-брам-шкот-блоки	c''
Фор-брам-топенант	w'
Грот-брам-топенант	w
Крюйс-брам-топенант	w''
Фор-брам-брас	v'
Грот-брам-брас	V
Крюйс-брам-брас	v''
Фор-брам-фал	r''
Грот-брам-фал	t
Крюйс-брам-фал	t''
Фор-бом-брам-рей	8
Грот-бом-брам-рей	4
Крюйс-бом-брам-рей	12
Фор-бом-брам-топенант	î
Грот-бом-брам-топенант	i
Крюйс-бом-брам-топенант	î
Фор-бом-брас	u''
Грот-бом-брас	r'
Крюйс-бом-брас	u'
Фор-бом-брам-фал	g
Грот-бом-брам-фал	g''
Крюйс-бом-брам-фал	g'''
Гик	14
Гик-перты	X
Гик-топенант-штерты	У
Гик-топенант	a'

Наименование	знак
Гик-тали	z'
Гик-бакштаги	z
Гафель	15
Гафель-раксы	b'
Гафель-гордель	c'
Дирик-фал	d'
Еринс-тали	e'
Ватер-тали	w''
Кливер-леер	R''
Бом-кливер-леер	y''
Мидель-стаксель-леер	p''
Грот-брам-стаксель-леер	x''
Грот-бом-брам-стаксель-леер	z''
Апсель-леер	ê
Крюйс-брам-стаксель-леер	n''

ПЛАН D. Фрегат под одними косыми парусами, именуемыми стаксели. Название парусов и снастей, при них находящихся.

Наименование	знак
Фор-стаксель	G
Фор-стаксель-фал	6''
Фор-стаксель-шкот	7'
Грот-стаксель	F
Грот-стаксель-фал	4''
Грот-стаксель-шкот	5''
Апсель	E
Апсель-леер	3''
Апсель-фал	4'
Апсель-шкот	t'
Апсель-гитов	5'
Бизань, (взятая на гитовы)	C
Бизань-шкот	r'
Контра- бизань	D
Контра-бизань-шкот	i
Контра-бизань-гитовы	3'
Фор-стенги-стаксель	Q
Фор-стенги-стаксель-фал	15''
Фор-стенги-стаксель-шкоты	16''
Грот-стенги-стаксель	O

Грот-стенги-стаксель-фал	10'
Грот-стенги-стаксель-шкоты	11'
Грот-стенги-стаксель-гитовы	12
Крюйс-стенги-стаксель	N
Крюйс-стенги-стаксель-фал	8'
Крюйс-стенги-стаксель-шкоты	9'
Кливер	R
Кливер-фал	17'
Кливер-леер	17"
Кливер-шкоты	18'
Мидель-стаксель	P
Мидель-стаксель-фал	13'
Мидель-стаксель-леер	13"
Мидель-стаксель-шкоты	14'
Крюйс-брам-стаксель	W
Крюйс-брам-стаксель-фал	19'
Крюйс-брам-стаксель-леер	19"
Крюйс-брам-стаксель-шкоты	20'
Бом-кливер	Y
Бом-кливер-фал	23'
Бом-кливер-леер	23"
Бом-кливер-шкоты	24'
Грот-брам-стаксель	X
Грот-брам-стаксель-фал	21'
Грот-брам-стаксель-леер	22"
Грот-брам-стаксель-шкоты	23'
Грот-бом-брам -стаксель	Z"
Грот-бом-брам-стаксель-фал	40'
Грот-бом-брам-стаксель-леер	40"
Грот-бом-брам-стаксель-шкоты	37'
Галф-топсель	E'
Галф-топсель-галс	25'
Галф-топсель-шкот	26'
Галф-топсель-фал	27'
Рингейль-зеиль	F'
Рингейль-зеиль-фал	28'
Рингейль-зеиль-шкот	29'
Рингейль-зеиль-галс	30'
Ватер-зеиль	G'
Ватер-зеиль-фал	31'
Ватер-зеиль-шкот	32'
Фал от флагу	34'
Бакштов	33'
Гребное судно на бакштове	(36')
Флаг (4), гюйс (5), вымпел (6), флюгер (6').	

ПЛАН Е. Корабль, идущий в полветра под прямыми парусами и стакселями.

Название парусов и снастей, при них находящихся.

Наименование	знак
Грот	A
Грота-галс	f
Грота-шкот	g'
Грота-булинь	h'
Грота-гитовы	k'
Грота-гордени	l'
Фок	B
Фока-галс	m'
Фока-шкот	n'
Боканец	a°
Фока-булинь	o'
Фока-гитовы	p'
Фока-гордени	q'
Контра-бизань	D
Контра-бизань-шкот	r
Контра-бизань-гитовы	r'
Апсель	E
Апсель-шкот	t'
Апсель-леер	ê
Апсель-фал	t
Апсель-гитовы	z'
Грот-марсель	K
Грот-марса-шкоты	u
Грот-марса-фал	û
Грот-марса-булинь	v'
Грот-марса-риф-тали	x'
Грот-марса гитовы	y'
Грот-марса-гордени	z'
Фор-марсель	L
Фор-марса-фал	â
Фор-марса-шкоты	a"
Магерман	b"
Фор-марса-риф-тали	c"
Фор-марса-гитовы	d"
Фор-марса-гордени	e"
Крюсель	M
Крюсель-фал	r"
Крюсель-шкоты	f"
Крюсель-булинь	g"

Наименование	знак
Крюс-марса-риф-тали	h"
Крюсель-гитовы	k"
Крюсель-гордени	l"
Крюс-стенги-стаксель	N
Крюс-стенги-стак: шкоты	7'
Крюс-стенги-стаксель-фал	8'
Грот-стенги-стаксель	O
Грот-стенги-стаксель-фал	9'
Грот-стенги -стаксель-шкот	10'
Грот-стенги-стаксель-гитов	11'
Мидель-стаксель	P
Мидель-стаксель-шкот	12'
Мидель-стаксель-фал	13'
Мидель-стаксель-гитов	4'
Мидель-стаксель-леер	5'
Фор-стенги-стаксель	Q
Фор-стенги-стаксель-шкоты	14'
Кливер	R
Кливер-шкоты	15'
Кливер-леер	15"
Кливер-фал	16'
Грот-брамсель	S
Грот-брам-фал	16'
Грот-брам-шкоты	m"
Грот-брам-гитовы	n"
Грот-брам-булинь	o"
Фор-брамсель	T
Фор-брам-фал	17'
Фор-брам-шкот	p"
Фор-брам-гитовы	q"
Фор-брам-булинь	r"
Крюс-брамсель	U
Крюс-брам-фал	18'
Крюс-брам-шкоты	s"
Крюс-брам-гитовы	t"
Крюс-брам-булинь	u"
Крюс-брам-стаксель	W
Крюс-брам-стаксель-шкот	19'
Крюс-брам-стаксель-фал	20'
Грот-бом-брамсель	Z
Фор-бом-брамсель	Z'
Крюс-бом-брамсель	Z''
Бом-брам-фалы	27'

Наименование	знак
Бом-брам-шкоты	n''
Бом-брам-гитовы	p''
рот-брам-стаксель	X
Грот-брам-стаксель-фал	21'
Грот-брам-стаксель-шкот	22'
Грот-бом-брам-стаксель	X'
Грот-бом-брам-стаксель-фал	23'
Гот-бом-брам-стаксель-шкот	24'
Бом-кливер	Y
Бом-кливер-фал	25'
Бом-кливер-шкот	26'
Трюм-зеили	A''
Трюм-зеиль-фал	27'
Фор-ундер-лисель-галс	28'
Фор-бом-лисель-фал	29'
Фор-брам-лисель-фал	30'
Грот-бом-лисель-галс	31'
Грот-бом-лисель-фал	32'
Грот-брам-лисель-фал	33'

ПЛАН F. Фрегат идущий полным ветром, у которого убирают верхние паруса и лисели.

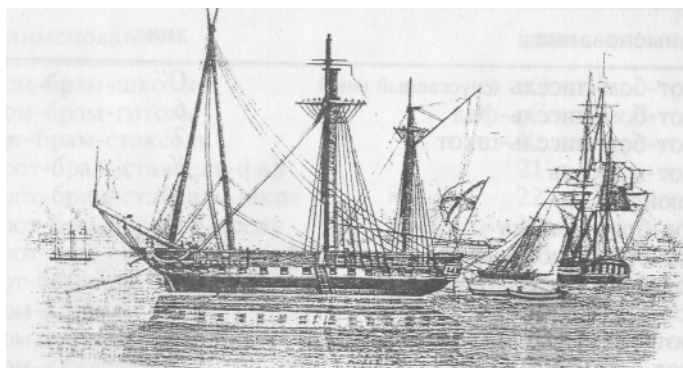
Название видимых парусов и снастей, при них находящихся.

Наименование	знак
Ундер-лисель (спускаемый вниз)	B'
Ундер-лисель-фал	1
Ундер-лисель-галс	2
Ундер-лисель-шкот	3
Фок	B
Фока-галс	m'
Грот (взятый на гитовы)	A
Апсель	E
Контра-бизань	D
Рингейль-зеиль	F'
Ватер-зеиль	G'
Фор-бом-лисель	C'
Фор-бом-лисель-фал	4
Фор-бом-лисель-шкот	5
Фор-марсель	L

Наименование	знак
Грот-бом-лисель (спускаемый вниз)	C''
Грот-бом-лисель-фал	6
Грот-бом-лисель-шкот	7
Грот-марсель	K
Крюсель	M
Фор-брам-лисель	D'
Фор-брам-лисель-фал	8
Фор-брам-лисель-шкот	9
Фор-брамсель	T
Грот-брам-лисель (спускаемый вниз)	D''
Грот-брам-лисель-фал	10
Грот-брам-лисель-шкот	11
Грот-брамсель	S
Крюйс-брамсель	U
Фор-бом-брамсель	Z'
Грот-бом-брамсель	Z
Фор-трюм-зеиль	A''
Грот-трюм-зеиль	A'

Корвет,
идуший контра галсом фрегату, имеет паруса:

Фок	B
Грот	A
Контра-бизань	D
Фор-стенги-стаксель	Q
Кливер	R
Бом-кливер	y
Фор-марсель	L
Грот-марсель	K
Крюсель	M
Фор-брамсель	T
Грот-брамсель	S
Крюйс-брамсель	U
Фор-бом-брамсель	Z'
Грот-бом-брамсель	Z
Крюйс-бом-брамсель	Z''
Фор-трюм-зеиль	A''
Грот-трюм-зеиль	A'
Крюйс-трюм-зеиль	A''
Галф-топсель	E'
Мидель-стаксель	P
Грот-брам-стаксель	X
Грот-бом-брам-стаксель	Z''



КРАТКИЙ СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

Изъяснение некоторых морских слов

А

Абордаж—сцепка двух сражающихся кораблей или морских судов между собою.

Авангард—передняя часть флота, состоящая из целой дивизии, эскадры или нескольких кораблей.

Аврал—слово, значащее в самых опасных случаях или при бедствии; оно необычным голосом выражается для того, чтобы вся команда в момент, в каком бы то положении ни была, выбежала наверх.

Адмиралтейская Коллегия—верховное морское правительственное учреждение, где все дела до учреждения и распорядков флотов отправляются.

Адмиралтейский Департамент—место, учрежденное для ученой части морского ведомства.

Адмирал—сим именем означает чин начальствующий во флоте офицер, с разделением оного на разные степени или чины, как-то:

Генерал—Адмирал, Адмирал, Вице-Адмирал и Контр-Адмирал. Чины сии в сравнении на сухом пути с чинами Фельдмаршала, Генерал-Аншефа, Генерал-Лейтенанта и Генерал-Майора.

Алло—первое слово при встрече, употребляемое в переговорах с каким-либо судном и, как бы сказать, "послушай".

Апанер, или Опанер, при поднятии якоря из воды, когда придет корабль в такое положение, что канат перпендикулярен к кораблю или вовсе вертикален, то говорится "канат опанер".

Анкер-шток—якорный шток.

Апсель, или ап-зейль^{*}.

Апсель-леер.

Арестовать судно—значит не выпустить его из порта или из гавани, или содержать под надзором при флоте.

Ариергард—задняя часть флота, то есть в целом флоте задняя дивизия, а в дивизии задняя эскадра.

Артиллерия морская—огнестрельные орудия, коими вооружаются флоты, как-то: пушки, единого, коронады, мартиры и проч.

Ахтер-люк.

Ахтер-штевень—прямо стоящий на лике брус и собою составляющий заднюю оконечность в подводной части корабля; к оному присоединяется руль, который навешивается на крючьях, прикрепленных к Ахтер-штевню.

Б

Бакан—бочка, поставленная для означения какой-

либо на море опасности; что большею частью употребляется на отмелях при проходе в форватеры.

Бак-штаги.

Бакштаг—самый лучший попутный ветер; предпочитается всем ветрам, для путеплавания корабля относящимся, ибо все корабельные паруса при сем ветре могут быть наполнены, и потому корабль гораздо скорее может идти.

Бакштов—толстая веревка, выпущенная из порта констапельской за корму корабля; за оную крепятся позади корабля стоящие гребные суда, что и говорится на примере: катер на бакштове—значит, что катер привязан к выпущенной вышесказанной веревке.

Бак.

Балласт—груз корабля или судна; оный бывает чугунный, брущатый предпочтительнее прочих; другой же балласт каменный, песчаный, когда оный состоит из камня или песку.

Балка, брус, перекладина.

Банка, мель, мелководье на море. Банка каменная—значит мелководье, наполненное камнями. Банка подводная—мель, покрытая водою.

Банка гребцкая—лавка на гребном судне, где гребцы сидят во время гребли.

* При отсутствии пояснения смотри соответствующий план или чертеж приложения (Атлас) и раздел "Общие понятия".

Бар—мелководье, через которое в полную воду переходить можно. Бары обыкновенные бывают в таких местах, где морская вода приливами и отливами возвышается и понижается; а особенно при падении в море больших рек.

Барказ—большое гребное судно на корабле, употребляемое для перевоза больших тяжестей.

Беген-рей.

Бейдевинд—самый ближний к ветру путь, т. е. курс корабля, ближайший к черте, по которой дует ветер. Таковых путей два, именно; когда корабль идет к ветру правым боком, то называется бейдевинд правого галса, или штирборд; а когда левым, то бейдевинд левого галса,

Бейфутбок борт.

Бензели.

Бизань.

Бизань-мачта.

Бимс—брус, перекладина, поперек корабля утвержденная.

Бисы—на бушприте чаксы.

Битенг.

Битенг-балка—переклад, или поперечный на битенге брус.

Битенг боут—болт, закладываемый при битингах.

Битсы—кнехты для снастей.

Блинд.

Блинд-рей.

Бланда-трис.

Блинда-слиперс, или блиндареп—веревка, на коей висит блинда-рей.

Блок.

Блоки, или брусья, на коих корабль стоит, будучи не спущен на воду; он всей своей тяжестью лежит на оных брусьях, помещенных под разными точками его киля.

Боканцы—выстрелы с боков корабля, на коих висят гребные суда и проч.

Бом-брамсели.

Бом-брамсельный ветер—самый тихий ветер, в который корабль может нести все свои паруса.

Бом-углегарь.

Бом-брамстенги.

Бом-брам-рей.

Бом-лисели.

Бомы, боны—плоты или плавающие бревна, скрепленные между собой цепями или веревками.

Бом-кливер.

Борг, борголь или боргофшоу.

Борт—бок, край, стороны корабля.

Боуты.

Брам-стенги.

Брам-рей.

Брам ванты.

Брам-фордуны.

Брам-штаг.

Брам-горден.

Брам-шкот-блоки.

Брам-бакштаги.

Брамслей, или брам-зеили.

Брамсельный ветер—сей ветер потому так именуем, что можно нести брам-сели, т. е. верхние паруса и все прочие.

Брам салинг.

Брам фалы.

Брамсельдук.

Брам-лисели.

Бранвахта—дозорное (каральное) судно при порте, коего должность осматривать суда, в порт входящие. В каждом порте оных бывает два: одна—Бранвахта военная, стоящая под флагом пред входом в порт; а другая—внутренняя, которая стоит в гавани при входе в оную.

Брандер—судно, начиненное зажигательными веществами, употребляемое для зажигания неприятельских кораблей или целого флота.

Брасы.

Брасопить.

Брашпиль—лежачий шпиль, вращающийся на своей оси фал; оный употребляется на небольших судах для поднимания из воды якоря.

Брейде-вымпел—широкий разрезной вымпел.

Брезент—кожа или крашенная или смоленая парусина, служащая где-либо покрышкою.

Брик, или бриг, катер-бриг—двухмачтовое военное

судно; оные бывают от 18 до 28 пушек.

Брот-камера.

Брызгалы и брызгасы—мастеровые, которые заколачивают в корабле боты.

Брюки.

Брюкинс—обивка парусиною на палубе около мачт, помп, также около руля и в прочих местах для соблюдения, чтобы мокрота не проходила.

Бугель.

Бушприт.

Бухта—залив, губа моря, берег, вдавшийся излучиною в землю. Сим же именем называется на длинной веревке согнувшееся из оной кольцо.

Буксировать—тянуть, тащить, посредством гребных судов, бечевою т.е. веревкой, которая и называется буксир.

Буй—поплавок, бочонок или отрубок дерева, навязывающийся над якорем или над верпом для знаку, где оный положен в воду.

Буй-реп.

Бурун—неправильное волнение, прибой к берегу, толча и тому подобное.

Буря—смотри шторм.

Булинь, см. стр. 225.

Булинь-спрюйты, или шпрюйты.

Бухт-анкер—третий якорь на корабле.

Бухта—сложенная в один или много кругов веревка.

Бегучая снасть—так называются вообще все веревки, проходящие в разных местах на корабле в блоки.

Бюк-гордень, или **бык-гордень**.

В

Ванты.

Вант-путенсы, или **вант-путены**.

Ватер-вулинги.

Ватер-зеел.

Ватер-линия, черта, по которую судно должно грузиться.

Ватер-гали.

Ватер-штаг.

Ватер-бакштаги.

Вахта—отделение служителей для стражи, или корабельный караул; обыкновенно на кораблях и всех военных судах вся команда разделяется на три вахты, каждая их оных в свои очередные часы производит как на якоре, так и под парусами все действия и работу на корабле.

Вахтенный командир—офицер, командующий вахтою; на кораблях обыкновенно командуют всегда вахтами Лейтенанты.

Веретено.

Верп—небольшой маловесной якорь; на кораблях бывают разных сортов верпы.

Верповаться—значит переходить кораблю с одного места на другое посредством завозимых на грбных судах верпов.

Верфь—место строения кораблей и всяких морских судов.

Верхний лаг.

Вест—называется у мореходцев запад.

Вентрепели, или **интрепели**—род топоров с острым крюком на противной стороне его; орудие употребляемое во время абордажа.

Винтель-зеиль, или **винтерзеиль**, сделанный из парусины рукав с крыльями; оный ставится одним концом противу ветра, а другой узкий его конец опускается чрез люки корабля до самого низу для пропускания в интрию свежего воздуха.

Ворса—старые канаты или веревки расщипанные в пеньку.

Вооружить корабль.

Вооружить рей.

Вооружить шпиль.

Выблинки или вевлинги.

Вымбовки.

Вымпел.

Вынтреп, стенг-вынтреп.

Вулинги.

Вежа—знак на отмели; оные обыкновенно делаются из флагов, привязанных к шестам.

Г

Гавань, заводь, закрытое от ветров место при морском берегу, где корабли могут стоять без опасности.

Гавань военная, где ставят-ся военные или линейные корабли.

Гавань купеческая, где помещаются купеческие суда.

Гака-борт—самая верхняя часть кормы.

Гак.

Галс, галсы.

Галса-клампы—дыры в борте, в кои проходят или проделаны галсы.

Галф-топсель.

Ганапут—лапчатая веревка у марсов.

Гандерс-блоки, или андерс-блоки—то же, что и гордель-блоки.

Ганшпаг, или аншпуг—рычаг из дерева или железа, употребляемый на корабле для поворачивания и подъема пушек и проч.

Гафель.

Гик-рей, или гик.

Гик перты, и Гик-топенант-штерты.

Гик бакштоги.

Гик-топенанты.

Гини.

Гинсы.

Гитовы.

Гордень—веревка с блоком для подъема чего-нибудь вверх.

Гордель блоки.

Гордели, или кардели.

Гордень, гордени.

Гитов.

Гофтоу—передняя ванта от носу судна.

Горизонт—видимое пересечение неба с морем; судно в горизонте—значит видимое на той черте, где небо встречается с морем.

Грот.

Грот-стаксель.

Грот-стенга.

Грот-стенги-стактель

Грот-брам-стенга.

Грот-бом-брам-стенга.

Грот-брам-рей.

Грот брамсель.

Грот-брам-стаксель.

Грот-марс.

Грот-марсель.

Груз—общее название всем вещам, которые кладутся в судно.

Грунт—дно моря или поверхность земли под водою.

Гульк.

Гукор.

Гюйс.

Д

Даглике-анкер, дагликс—якорь средней величины.

Дек, палуба, помост—пространство между двух палуб.

Деф-гордени, или демп-гордени.

Дирик-фал, или дуринг-фал.

Десант—вывоз на берег со флота на гребных судах войска.

Дефект корабля—опись повреждения одного, недостаток в исправности и проч.

Дивизия, см. эскадра.

Дип-лот—большой лот.

Диферент.

Док—ров или канал, в который вода впускаема и выпускаема из него быть может. Оные доки служат для строения и починки кораблей; они бывают мокрые и сухие; мокрый док называется ров, наполненный всегда водою, в коем и починка кораблей бывает на воде; а сухой док, из коего вода выливается посредством машин или прилива и отлива.

Драйки—палки, кои употребляются для помощи, чтоб крепче возможно было вытянуть какую-либо веревку, или плотнее притянуть к чему-либо оную.

Драй-репы.

Драйреп-блоки.

Дрейф, или дериф—уклонение корабля с прямого курса или пути, на который корабль управляется.

Дрейфовать, или лечь в дрейф, разумеется учредить корабль, сколько можно в неподвижном положении, для чего обыкновенно поставляются паруса один другому противодействующими.

Дрек, или дрег—малый четырехлапный якорь без штока; оный употребляется на небольших и гребных судах.

Дрек-тоу—веревка, при дреке находящаяся.

Дрифт—разность между величиною боута и дыры, в которую его должно вкочлачивать; так что есть ли боут $\frac{1}{16}$ шире дыры, тогда говорится: боут имеет $\frac{1}{16}$ дрефта, также разуместь должно и о бугеле, наколачиваемом на мачту и проч.

Е или Э

Эзельгофт.

Экипаж—корабельные служители, а иногда и домовые или корабельные припасы и вещи означает. Ныне экипаж составляет целый сухопутный батальон, и наравне с армейскими солдатами службу, маневры и тактику производит.

Элинг—деревянный скат, сделанное на берегу моря или реки место для строения кораблей и прочих морских судов, которые по постройке по сему скату спускаются на воду на сделанных для того нарочно под кораблем или судном полозьях.

Эскадра—часть дивизии, всякая дивизия разделяется на флоте на три эскадры, и целый флот состоит из девяти эскадр. Эскадра также значит отделение от флота или посланное вместе некоторое количество

* 1813 года в августе месяце гвардейский экипаж за отличие в сражении получил Георгиевские знамена.

военных кораблей на какую-либо экспедицию.

Ерпис-гали.

Естакад—преграда, плотина при входе в порт или при проливе, сделанная из бревен, мачт и прочих плавающих веществ, соединенных цепями, или из вбитых в землю свай, служащих для возбранения проходу кораблям и прочим судам.

Ерш, или иорш—гвоздь, имеющий на остром конце своем на все стороны зазубрины.

Ж

Жвака-галс—обносимая около грот-мачты веревка, длиною от 10-ти до 20 сажень, наподобие стопора, в которой во время крепкого ветра прикрепляется канат.

Журнал морской—ежедневная записка всех случаев, какие могут быть как с кораблем, на коем она ведется, так и со флотом.

З

Загребной—первым веслом от нормы гребного судна действующий матрос.

Задело, прищемило.

Зеефакел—светильник морской: Голандский морской Атлас, или собрание морских карт, названное сим именем.

Зыбь—вовсе без ветру силь-

ное колебание моря, что бывает предвещанием крепкого ветра или после оного.

Зюйд—полуденная страна, точка компаса показывающая полдень.

К

Каболка—смоленная прядь, распущенная нить старого каната, троса или кабельтова; обыкновенно старый и негодный канат разрубают на части и распускают его на пряди или нити, кои употребляются для разных потреб на кораблях, как-то для связи снастей, подвязки парусов и проч.

Кабельтов—канат средней толщины между большого каната и перлиня.

Калибер, калибер ядра, пушки или другого орудия, есть ширина дула или полости отверстия того орудия, выключая на зазор потребное число. По весу ядра, вкладываемого в орудие, говорится: пушка 12-ти, 24-х или 36-ти фунтового калибра; тоже разумеется о мортирах, гаубицах, единорогах и проч.

Кабалринг, или кабаляр.

Камбуз—кухня корабельная.

Камели—плоскодонное судно, состоящее из двух разделяющихся частей, кои подводятся с обеих сторон корабля, будучи наполнены водою и между ими

помещатся корабль, который нужно перевести чрез мелководье, потом из них выливается вода, и они поднимают корабль, будучи прикреплены к нему, и таким образом его чрез мелкие места или бары переводят. Сии машины выдуманы в Голландии около двухсот лет.

Канонерская лодка.

Канат—толстая веревка, привязываемая к якорю и держащая на якоре корабль. Она составляется из трех перленей, свитых вместе.

Канифас.

Канонада—пушечная пальба по какому-либо предмету.

Канфорить—оправлять кабаляринг на шпиле.

Капитан—начальник корабля или судна.

Корсар, крейсер—судно частного человека, вооруженное с позволения правительства для поисков над неприятелем; а иногда значит разбойничье судно.

Кардель, или гордель, см. сие слово.

Картуш, или картуз—сшитый из бумаги или редкой серпянки мешок с порохом; оные делаются по калибру пушки и насыпаются порохом боевым весом в пол-ядра того калибра пушки, к которой принадлежат для заряда оной.

Карельдук, и клавердук.

Карказ—начиненное зажига-
тельным веществом ядро, или шлаг.

Катер—гребное судно при корабле; оные бывают от 6 до 14 весел и более.

Кат блок.

Кат гак.

Кат-лопарь.

Катиться—как например: корабль катится под ветер, т.е. нос корабля уклоняется под ветер. Корабль катится к ветру, т.е. нос его уклоняется к ветру.

Качка—говорится о корабле; качка боковая, ежели качает с боку на бок; качка килевая, ежели корабль качает вдоль, т.е. по черте, опускаясь носом и кормою.

Каюта капитанская.

Каюта-компания, кают-компания.

Кетенс-помпа, или кетельс-помпа—насос, состоящий из цепи и колеса, кои коловращением своим поднимают из корабля большее количество воды, нежели шкун-помпы или насосы с рукоятками. Они бывают посреди корабля, позади грот-мачты.

Кеньга, колышки.

Килевать судно—повалить судно набок так, чтобы его оказался киль: для починки, конопачения подводных частей.

Киленбанк—место при береге в порте, где килуют корабли, или сделанное

для того судно, которое и называется подвижной коленбанк.

Киль.

Кильватер, килевая линия— след корабельный, черта позади корабля, струя за идущим кораблем.

Кламки, или клампы— костыли, планки, прибитые к борту для крепления снастей.

Клетинг, клединг—старая парусина или веревчатая обвивка такелажа, чтоб оный не терся.

Кливер, или клифок.

Кливерантали, чем вытягивают кливера леер вверх по утлегарю.

Клот.

Клюзы—круглые по обеим сторонам форштевня дыры, в кои проходят корабельные канаты из палубы к якорному рыму.

Клюз-бак.

Кнехты—бруски со шкивами, прикрепленные к корабельному борту, в кои проходит бегучая снасть; кнехтами также называются стоячие со шкивами бруски, кои пропускаются сквозь палубы.

Книпли—два полуядра, соединенные на штыре того же металла, кои употребляются для перебития снастей неприятельского корабля. Оными заряжают пушку так, как и ядром; иногда на ближней

дистанции кладут ядро вместе с книплем.

Кноп, knot—узел на конце веревки.

Койка—висячая постель мореходцев. Офицерские койки из тонкой парусины сшитый трехсторонней мешок, в который вкладываются пяльцы и на оных стелится обыкновенные постели, и подвешивают койку кверху палубы за прибитые в настоящем месте планки. Служительския койки без рам и делаются из простой парусины и также привешиваются к палубе; койки весьма скоро навешивают и убирают, так что ежели бы всего экипажа койки были в своих местах развешаны, то в десять минут оные успевают снять, увязать и вынести наверх, так что дек или палуба совсем очищены.

Кокор—деревянной цилиндрической фигуры закрытой футляр для картузов; в оных всегда из крюткаморы носят картузы или заряды к пушкам.

Комендор—нарядчик над какою либо работою. Комендор у пушки, начальствующий пушкою или каким орудием, канонер.

Конвой—провождение, охранение. Конвоировать купеческий флот—значит проводить оный под прикрытием военных кораблей или фрегатов для

защиты от неприятельского нападения.

Констапель, или коностапель—самый младший артиллерийский офицер, имеющий в своем смотре-нии на корабле все принадлежности до артиллерии.

Констапельская каюта.

Контра-бизань.

Контро-галс—линия бейдевинда, противоположная той, по которой корабль идет.

Коносамент—накладная на коммерческом судне, или открытый лист погруженным и адресованным кому-либо на судне товарам.

Контрамарш—поворот линии флота в одной точке; корабль за кораблем последовательно, т. е. когда флот в линии и делает поворот чрез контромарш, тогда передовой корабль, взяв хороший ход, поворачивает на перед, второй за ним, пришед в его черту воды, делает тоже, и так один за другим последовательно.

Корабль—морское судно; но свойственное наименование линейным военным кораблям, поелику все прочие морские суда имеют каждое свое название или под общим именем судна разумеются.

Корабль линейный—большое трех- или двухмачтовое военное судно; он бывает от 120 до 64 пушек.

Корабль идет контргалсом, то есть идет противоположенною линией бейдевинда, как например: один корабль идет правым галсом, а другой левым—и тогда говорится: корабли идут контргалсами.

Корабль трехдечный, имеющий три батареи или три палубы.

Корабль двухдечный, в два дека или палубы, т. е. имеющий полные две батареи.

Корвет-шлюп, см. стр. 272.

Кофель-нагели—деревянные гвозди при мачтах кнехтах и проч., за кои крепятся веревки.

Коуши, см. общ. понятие.

Кошка—сим именем называется многолапный якорёк, который употребляется для отыскания потерянных вещей на дне моря, как-то якорей, канатов, веревок и проч.

Краг-штаги, или краги.

Краер.

Кранбалки, или кранбал.

Кранцы—треугольные рамки, или канатные кольца на палубах между пушек, в кои кладутся ядра. Кранцы у гребных судов—с боков свешенные короткие веревки или кругом судна обвязанные, оные служат для того, чтобы суда, стоя одно подле другого, между собою не терлись.

Кран, журавль—большая

машина при порте или в гавани, с гинями, чем поднимают и станоят в корабль мачты.

Краспис-салинги.

Кренить, кренговать—наклонить корабль на сторону. Корабли кренгуют для оконпачивания или для осмотра подводных частей.

Кренгельсы—кольцы с округленными краями, употребляемые при стакселях.

Крыж—переворот канатов, когда корабль стоит фертинг, то есть на двух якорях, и ежели оный обернется и от прежнего своего места опишет полукружье, то у канатов делается крест, когда же целый круг, то крыж.

Кубрик—помост под нижней палубою.

Курс, стрик—путь корабля, или черта, по которой он (правит) идет вперед.

Круйт-камера—камера с порохом, пороховой погреб на корабле.

Крюисовы, клюки по бортам, за кои крепятся бегущие снасти.

Крюйс-стеннга.

Крюсель.

Крюс -стенги -стаксель.

Крюс-брамсель.

Крюс-брам-стаксель.

Л

Лавировать—идти противным ветром, поворачивая по линиям бейдевинда на

оба галса, дабы от часу подходить ближе к точке ветра.

Лаж—ряд Артиллерии корабельной и говорится: выстрелить изо всего лага, то есть из всей Артиллерии, находящейся на одном борту. Ряд уложенных внизу бочек также называется лаг.

Лаж—поплавок (изображающий отсек четверти круга) для измерения хода корабельнаго, которой бросается с кормы корабля, будучи навязан на лине или тоненькой веревочке, разделенной по известной мере на узлы. Он, будучи брошен с корабля, бывает неподвижен в воде и выпускаемая с корабля веревка своими узлами показывает скорость корабля, то есть сколько узлов выйдет в полуминутную склянку*, столько корабль идет Италианских миль в час, ибо в таком содержании к Италианской миле развязывается линь-лаж.

Лажлинь—веревочка с узлами, привязанная к лагу, измеряющая ход корабля.

Лонг-салинги.

Лапы у якоря.

Ласт—вес, в Голландии употребляемый, содержащий 4000 фунтов, или два тонны.

* Склянками называются песочные часы, употребляемые на кораблях.

Левендих, или левентих, значит положение парусов по линии ветра, то есть постановление реев ноками к ветру так, чтобы паруса не были им наполнены, а только бы полоскались.

Легвант—пеньковая подушка, употребляемая при реях и у мачт, добы оные не терлись.

Лееры, леиры—веревки, по которым поднимаются стаксели и кливер.

Примечание. Во время сильной качки протягивают по палубе в разных местах корабля веревки, кои служат вместо поручней, дабы люди за оныя придерживались; веревки сии также называют лееры.

Лейтенант, лютенант—поручик флотский; флота Лейтенант в чине армейского Капитана.

Лик-грос.

Лисели, лисель-зейли, лизели.

Лисель-рей.

Лисель-шпирты.

Лисель-галс—веревка, притягивающая к рею угол лиселя.

Литерс, или гитерс—кривая лейка, употребляемая для обливания корабельных бортов.

Лод, лот—свинцовая коническая гиря, с сделанною в нижнем конце оной впадиною, в которую кладется сало; лот употребляется для измерения глубины и узнания качества грунта

или дна морского, коего частицы прилипают к салу.

Лот-линь—веревка, которая привязывается к лоту.

Лот-бак—обрез, или кадка, в которой кладут лот-линь.

Лопарь, лоперес—конец веревки, (за который тянут), при гинях или таях состоящей.

Лоп-штаг.

Лось отдан. Марсель—лось, отданы или развязаны марсели; знак, приуготовления к походу.

Лось-штаги.

Лось-стенг-штаг.

Лоция—книга, содержащая подробное описание положения берегов, портов, гаваней и рейдов.

Лотсман, лоцман—проводник, человек, знающий положение берегов, мелей и форфатеров; во всех тесных и неизвестных местах при входах для проводки кораблей берутся лотсманы.

Льяло, или вель.

Люверсы—веревочные кольца или петли при ликтросах.

Люк—сим именем называются отверстия в палубе для схода на низ, также и покрывки оных отверстий называются люками.

Люф-бакштаги.

Люгер—особенного рода военное судно.

М

Магарман—булень у формарсея.

Магеринги—кожаные ведра.

Малштром—пучина, водоворот, коловращающееся сильное течение моря.

Мантель-тали.

Марморки, или мамеренцы—кожаные или парусинные у шпигатов рукава для стока воды, и чтоб внешняя вода от волнения не могла попасть в оные.

Мартин-гик.

Марсы.

Марса-реи.

Марса фалы.

Марса-брасы.

Марсель-лось—марсели, отданныя на марсы.

Марса-шкоты.

Марсельный ветер—ветр, в который можно нести марсели и все средние и нижние паруса.

Мателоты—два ближние к Адмиральскому кораблю в линии баталии.

Матрос—морской служитель на корабле.

Маты—плетенки из веревок; оныя накладываются на какую-либо вещь для сохранения ее от трения.

Мачты.

Маяк—возжигаемый во время темной ночи огонь для предостережения плавающих в море судов; маяки обыкновенно зажигаются в определенных на высоте местах на башнях, и тому

подобном для оных устроеном.

Мидель, митель—самая большая широта корабля; средина онаго.

Мидель-стаксель.

Мик—кормысло у шкун-помпы.

Мичман, мидшипман—младший флотский офицер, в чине армейского поручика.

Модель судна—образец судна, точное изображение онаго, сделанное по малому размеру для одного только вида.

Море—пространство соляных вод, окружающее земный шар, соединенное между собою проливами, или рукавами; каждое из таких частей онаго именуется особым названием.

Морская карта—изображение моря со всеми подробностями и берегами.

Мореплаватель—человек, путешествующий или плавающий по морю; мореходец.

Мусинги—узлы на кабаляринге, также и на штаге.

Мушкель—деревянной молоток.

Месяц морской, Есть 28-ми дневное время, которое учреждено мореплавателями для равенства и проч.

Н

Навигация, мореплавание—особенная наука, соединенная с разнаго рода познаниями и искусством.

Нагили.

Нактоуз—ящик, поставленный на шканцах, где установлены корабельные компасы, по коим правят корабль в желаемую сторону.

Найтовы.

Недгедцы—большие брусья, поставленные по обе стороны стема или форштевня между ними проходит бушприт; брусья сии опускаются вниз далее.

Нижний лаг.

Нок—конец-рея.

Нок-гордени.

Норд, север—полуночная страна мира, северный ветер; северная точка или черта компаса к северу.

О

Обнайтовить—обнести найтов, укрепить найтовом, положить найтов.

Обрасопить—тянуть брасы, или ставить рей по желанию посредством брасов.

Обух.

Обшивка корабля—наружные доски, составляющая внешнюю или внутреннюю покрывку его членов или связей.

Оверштаг против ветра; поворотить оверштаг, поворотить корабль на другую сторону, чтобы во время оборота нос его перешел через ветер, который был бы ему на нос.

Огбоуты—болты с чеками при пушечных станках и в корабельных членах.

Огонты, огоны—петли на штагах и прочих снастях.

Опонер, опейнир.

Ост, восток—страна, где солнце восходит во время равенства; главная точка компаса, показывающая Восток.

Отдать—опустить, ослабить какую либо (веревку), снасть.

Оснастка корабля.

Отдать парус—распустить парус.

Ошвартовать—закрепить корабль спереди и сзади швартовками, или толстыми канатами и кабельтовками, за палы, сделанные в гавани или на берегу.

П

Пазы—соединение доски с доскою; также и у обшивки корабля поперечное соединение называется стык, а продольное паз, оные как бы плотны ни были всегда конопатятся и заливаются смолою, или засмаливаются.

Пакет-бот—почтовое судно, для разных пересылок и перевозок употребляемое.

Пакля—расщипанная из кабельки пенька.

Палундра, фалундер—слово означающее "берегись", "опасайся" летящей или падающей с верху тягости.

Палы—сваи, к коим прикрепляются швартовыми корабля или суда.

Пал—железный брус, одерживающий вращение шпиля назад; что и говорится пал-шпиль т. е. пал опущен и чрез то вращение шпиля прекращалось.

Паруса.

Пассат—посадные ветры, долговременно дующие из одной страны мира ветры, постоянные и непременноющиеся иначе, как в известное время года; около жаркаго зона и на Индийском море они дуют по полугоду непрерывно из одной, а другие полгода из другой стороны мира.

Подперток или ундер перты.

Пель-компас, компас, по которому снимают углы. Компас с мишенью, по коему пеленгуют разные предметы.

Пелинговать, снимать по компасу углы видимых предметов, в каком они положении или на какие румбы от зрителя находятся.

Пентер-балка.

Пентер-гак.

Перлин—довольно толстая веревка.

Перты.

Перо у руля—вся нижняя лопасть его.

Пертулин, портулен.

Пиллерсы—столбы, подставки под палубою,

шканцами и баком.

Планка—деревянный брусок, служащий для какой-либо надобности, также планками называются прибитые в определенных местах деревянные костыльки, для закрепления снастей за оные.

Платин, платинги—плетенки из каболок; оныя употребляются для обертки снастей и покрывки кабаляринга, дабы оные не терло; они же называются и матами.

Платлоты—свинцовые покрывки на пушечных запалах.

Плашкоты—плоскодонные суда для возки тягостей и балласта.

Плехт, плехт-анкер—большой якорь на корабле.

Погон—железной толстой прут на одномачтовых небольших судах, по коему ходит шкот-блок с коушем; погоном также на корабле называется часть круга, которую румпель описывает.

Понтоны—парусиною обтянутые плоты, употребляемые для переправ через реки.

Порт, пристань—пристанище судов, гавань.

По местам—повеление пред поворотом корабля и проч.

Порт—окно в корабле, в порты ставятся пушки; также портами называются и затворы оных, что и

говорится: отдай порты, т.е. опусти затворы, закрой оные.

Порт-шкенкили—веревки продетые сквозь борт для поднятия портов или затворов у окон корабельных.

Порт-тали—тали, закладываемая за продетый сквозь борт портшкенкиль; оные служат для облегчения поднимать и опускать порты.

Приз—судно, в добычу взятое от неприятеля.

Принайтовить—привязать, присоединить одну вещь к другой и обмотать сезнями или веревкой, (см. найтов).

Присезнить—укрепить что либо сезнями, т. е. привязать сезнями.

Пристопорить—захватить стопором что нибудь, прикрепить стопором.

Прихватить—наскоре привязать что либо.

Пютенги, или ванты-путинсы—железные полосы, или цепи.

Пютенг-ванты, или путинс-ванты.

Р

Раксбугель—железное кольцо на утлегаре.

Раксы.

Рандеву—сборное место, место, назначаемое для сбора в случае разлучения кораблей эскадры или дивизии флота.

Рангофт, рангоут—деревянные принадлежности к мачтам, как-то: стеньги, реи, шпирты и проч.

Реи.

Репетичное судно, репетичный фрегат—избранное судно для повторения флагманских сигналов.

Реприз—возвращенный приз или отнятие обратно от неприятеля взятое им судно.

Рейд—место пред портом или гаванью, где вышедшие из оной корабли могут лежать на якорях.

Рингтейль-зеиль.

Рымбоут—болт с кольцом.

Ринг, рым—железное кольцо.

Риф—узкая и долгая мель, узкая полоса мелководья, выдававшаяся далеко в море.

Риф-бант.

Риф-сезни.

Риф-марсельский ветер, или крепкий ветер, в который корабль может нести средние свои паруса, (именуемые марсели) зарифленные т. е. подвязанные, или уменьшенные по силе ветра.

Риф-гаты—дырки на парусах, в коих проходят рифсезни.

Рефы, рифы; взять у паруса рифы: зарифить паруса—значит подвязать оные, уменьшить и проч.

Риф-тали, реф-тали.

Ростеры, ресторы—помост

над верхнею палубою, состоящий из запасных стенг, реев и проч., кои крепятся на шкафутах и на палубе, на стойках и лежнях.

Рулинг, реринг—обивка якорных рымов, то есть колец, дабы канаты не терлись об оныя.

Роульсы—катки, вставленные в углы люков и проч.

Руль, рур, кормило—правило корабля; он привешивается на железных крючьях к заднему штевню и, вращаясь на оных, приводит нос корабля в желаемую сторону.

Румпель—рычаг, за который привязывается трос для поворачивания руля см. стр. 200.

Руль-тали—тали с блоком корабля см. стр. 202.

Румпель-тали—тали, основанные от румпеля к корабельным бордам для помощи штур-тросу в крепкую погоду или во время сражения, дабы можно было оными румпель вращать, когда штур-трос перерван или перебит будет.

Румб—точка горизонта или черта компаса. Обыкновенно горизонт делится на 32 части, кои называются румбами, и говорится: держи на такой-то румб, например: на N (норд), то есть правь корабль по N-й линии, или по черте, проходящей через N-ю точку компаса.

Рупер—переговорная ручная труба, сделанная из меди или жести, длиною от 1¹/₂ до 2-х фут, с одного конца суженная, а с другого расширенная наподобие отрезка кона. Она служит для командования вахтенному командиру, дабы произносимыя слова его были слышны на всем пространстве корабля.

Руслин.

Примеч. С руслиней бросают ручной лот для измерения глубины.

Рустоу, рустов.

Рыскать из стороны в сторону говорится о корабле, идущем под парусами, т. е. что корабль непрерывно кидается в ту и другую сторону, то и говорят: корабль рыскает.

Ряжи, режи подкладки, на коих вытаскиваются суда на берег для починки.

С

Салинги.

Салф—залп, выстрел из нескольких орудий вдруг.

Салюты, салютация—поздравление; оное делается между военными судами пальбою из пушек по установленному по приличию чином порядку; между же иностранными военными кораблями по силе взаимных национальных трактатов.

Сарвини—обивка толстым

сезнем каната, дабы у клюзов не терся во время стояния на якоре.

Сарвин-стропы, сарвинь.

Свизни—тонкия веревки при стопорах.

Свисарвини, или швиц-сарвень.

Сезни, сезенги—веревки, плоско сплетенные из каболок для разнаго употребления.

Сей-такель, сей-тали.

Септоры—толстые железные прутья, или столбики, наверху бортов корабля утвержденные.

Сигналы—знаки, посредством коих производятся переговоры, или сообщаются мысли с одного корабля на другой. Сигналы дневные производятся флагами; сигналы ночные—огнями, фонарями, ракетами и пушками; сигналы туманные производятся пушками чрез посредство склянок (песочных часов) т.е. также сигналы опознания, или опознавательные знаки, положенные для опознания друг друга при взаимной встрече.

Скалы, шкалы, желобоватая длинная деревянная доска или брусья, служащая для скрепления мачт и реев, во время их повреждения.

Склянка, склянки—так называемые песочные часы, употребляемые на кораблях для узнания времени;

оние бывают 4 часовые, часовые, получасовые и прочие до 15 секунд. Склянка—не что иное есть, как два конические стеклянные пузырька, имеющие в острых своих концах по скважине; в один из оных насыпается таковое количество высушенного и нарочно приутовленного для сего песку, какое надлежит показывать склянке время, например: в получасовую склянку чрез определенную в ней скважину пробегает песок по хронометрам полчаса, в 4-х часовую четыре часа и проч. Когда же в одном пузырьке протекшее время чрез пробежание песку в определенной скважину известно, то и другой пузырек к оному присоединяют и укрепляют оные так, чтобы отверстие было противу отверстия, соблюдая, чтоб воздух не мог в пузырьки проходить; таковым образом составляется целая склянка, у коей в нижнем пузырьке песок, пробегающий чрез скважину в известное время, а верхний пузырек находится пустой—итак, ежели обратить всю склянку, и пузырек с песком будет сверху, а пустой внизу, то ясно разуметь можно, что чрез скважину песок пойдет вниз, и столько времени будет идти, на какое время установлена склянка:

ежели 4-х часовая, то песок ровно в 4-х часовое время из пузыря в пузырек перебежит, что и говорит-ся: склянка вышла, т. е. от поворота склянки прошло 4 часа. И таким образом, установив в полдень по инструментам склянки (часы), строго наблюдают чрез онаия время целого дня; склянки ежедневно поверяются и всегда висят в определенном на корабле месте и от самого сильного колебания корабля не поргнутся.

Славлин, слаблин—веревка около бизань-мачты для прикрепления к ней паруса, бизань именуемаго.

Снасти—веревки, употребляемая для оснащения корабля.

Снасти бегучия—веревки, проходящие чрез блоки, кои иногда тянут, а иногда отдают, смотря по надобности, как например: бра-сы, булени, шкоты, галсы, гитовы, гордени, тали и проч.

Сорлинь—веревка, имеющая один конец с узлом и продетая сквозь руль для удержания онаго, если поче чаяния он соскочит с петель; она крепится другим концом на борту.

Сортрос—веревка, проходящая по обе стороны кия между кокор; оною очищается проток воды к помпам в льяло; когда вода застаивается в которой

либо части корабля, то сортрос передергивается и тем очищает проток воды от сорных частиц.

Спиры, шпирты.

Сплеснить—срастить, приплести или соединить веревку с веревкою так, чтобы онаия была крепка и могла проходить в своем определенном месте и проч.

Спрюиты, шпрюиты.

Средний лаг.

Средний ветер, или марсельной-ветр, называется тот, в который корабль может нести марсели и прочие нижние и средние паруса.

Стаксели.

Стать на якорь—разумеется положить якорь на дно, чтоб на нем корабль держался на канате. Сняться с якоря—значит поднять из воды якорь и распустить паруса, идти в путь.

Стать на шпринг—разумеется положить якорь с привязанным к рыму онаго кабельтовом, который обносится в задние порты в констапельской; помощью онаго корабль поворачивается на ту и другую сторону. Ежели же якорь уже был брошен, то у самого клюза выпущеннаго каната прикрепляют к сему канату два кабельтова и обносят оные на ту и другую сторону в порты констапельской, а чрез вытягивание их и отдавание каната оборачивают

корабль в желаемую сторону.

Стеклини—смоленья веревки в 6 нитей, употребляемая для обивки такелажа.

Стенга.

Стенг-бакштаги.

Стенг-ванты.

Стенг-штаг.

Стенг-вынтрёпы.

Стоплат.

Стоперсы или стопоры—концы толстых веревок с узлами, употребляемые для скрепления перебитых во время сражения вант и шпагов, также некоторые из них находятся в разных местах, привязанные одним концом к палубе, а другим удерживаются снасти, дабы оныя были неподвижны, пока их закрепят в своем месте; также канатах и употребляются для удержания оных и проч.

Стопорить—значит закладывать стопор.

Стоп—повеление прервать вдруг какое-либо действие, закрепить веревку, перестать тянуть снасть или в момент остановиться в прохождении какого-либо дела и проч.

Стренда

Стропы, строптовы—веревки, коих концы сплеснены, или соединены между собою; оныя служат для разнаго употребления на корабле.

Стрела—прямое дерево,

поставленное вертикально; посредством оных ставятся иногда на корабль мачты или поднимаются большия тяжести.

Стык.

Судно—под сим именем вообще разумеется составление между собою различных обводов и кривизны дерев, скрепленных, обшитых досками и устроенных посредством науки корабельной Архитектуры, так что оное, свободно плавая с разными вмещенными грузами, с артиллериею и людьми, будучи вооружено, оснащено и управляемо чрез посредство парусов и ветра переходит в разныя страны света. Под словом судно разумеются всякия как на море, так и на реках плавающие суда, кои по своему смотрению получают разныя названия.

Т

Табанить—слово сие употребляется на гребных судах и значит—грести назад; то есть чтобы судно шло или тащилося назад.

Такелаж.

Такелажить—снастить, оснащать, налагать веревки и продевать в надлежащая места.

Такель-блок—блок с двумя на разных осях шкивами.

Тали.

Талрепы.

Тендер—одномачтовый военный катер.

Тент; род палатки, сшитыя полотнища из парусины или тикю; употребляется на всех судах во время сильного зноя; оный растягивается всегда на шканцах и крепится в надлежащих местах по удобности.

Тир—жидкая смола, варенная с гарпиусом; оную употребляют для разных предметов на корабле.

Той (анкер) —малый корабельный якорь.

Томбуй—бочонок, попловок на буй-репе.

Топенанты.

Топ—верхний конец мачты.

Топ-реп, или топ-рик.

Топ-зейль, или топсель—на одномачтовых судах верхний парус.

Транспорт—перевоз чего-либо на судах, тяжести, войск и проч.

Транспортное судно—перевозное судно.

Трап—лестница, всход на корабль; они бывают деревянные или веревочные со ступеньками. С кормы повешенные таковые трапы называются шторм-трапы. Ибо во время крепкаго ветру у борта корабля приставать гребным судам нельзя, в таковом случае пристают с кормы и всходят на корабль по шторм-трапу.

Тресинги, или трень—

тоненькия, обвитыя около штагов веревки.

Трисы, блинда-трисы.

Трюкать—ободрять криком к работе, произнося: "о—раз"; дабы дружнее тянули.

Трюм, трюйм—самая нижняя внутренняя пустота корабля, где кладется всякий груз, или балласт: бочки с водою, дрова, ядры для пушек и проч..

Трюм-штанги.

У

Уключины—на гребном судне места для весел.

Ундер-зейли—нижние паруса, как-то: грот, фок и бизань.

Ундер-зейль—крепкий ветер, в которой корабль может нести одни только самые нижние паруса.

Ундер-лисели—нижние лисели.

Ундер-перты.

Ундер-перты.

Ундер-фок.

Утлегарь.

Утлегарь-фал.

Утлегарь-перт.

Утлегарь-бакштаги.

Утгалдер, или опгалдер—оттяжка.

Ухни, наляг и проч. слово, употребляемое во время работы служителями, когда они поднимают большую тяжесть или вытягивают снасть, то для согласного употребления сил

говорят: "Ухни, ребята, ухни! Наляг"—и проч., что вообще называется поморскому трюком, см. сие слово.

Ф

Фалы—веревки, с блоками, служащая для поднимания и опускания реев; фалами называются также все веревки, поднимающая и опускающая какую-либо вещь на корабле, как-то: флаги, также и косые паруса, кверху поднимаемые и проч.

Фалень—веревка, находящаяся на носу гребного судна для привязывания его.

Фальш-борты—на гребном судне накладки вверх для возвышения и судна бортов.

Фалрепы—веревки, обшиты сукном употребляемые при трапах, за оные держатся всходящие на корабль люди по трапам или лестницам.

Фальскиль, или фалшкиль—одинакой или составной брус под килем.

Фардуны.

Фертоинг лечь—стать на двух якорях, то есть положить с правой и левой стороны якори.

Фиш-тали.

Флагман—флотский начальник, Генерал, командующий флотом или отделенною эскадрою, или

частью от онаго. На корабле, где находится флагман, поднимается особенный флаг; ежели Адмирал, то на грот-брам-стенге; Вице-Адмирал—на фор, а Контр-Адмирал—на крюйс-брам-стенге.

Флагманской корабль—корабль, на коем имеет свое пребывание начальствующий над флотом.

Флаг—знамя как на корабле, так и на прочих судах.

Флаг-штоки.

Флаг-дук—шерстяная материя, из коей делаются флаги; они бывают разных цветов.

Флот—собрание морских судов, вместе идущих. Военный флот—корабли, фрегаты и прочие вооруженные суда. Гребной флот—галеры, шебеки, лодки канонерския и проч. Купеческий флот разумеется множество купеческих судов, вместе идущих по морю.

Флюгер, флюгор—сделанный из шерстяной материи, то есть из флага, значит показывающий черту, по которой дует ветр: Он на кораблях поднимается на клотах у брам-стенг.

Фок-мачта.

Фок.

Фок-стаксель, или фор-стаксель.

Фока рей.

Фор-стенга.

Фор-брам-стенга.

Фока-штаг, лось-штанг, фок-краг.

Фока-шпан—крайняя фокванта.

Форватер—проход между мелями, где суда или корабли проходить могут в какой-либо порт или рейд.

Фордевинд—попутный ветер, ветер, дующий сзади корабля; идти фордевинд, то есть по ветру.

Форкастель—бак, самый верхний помост, палуба в носовой части корабля.

Фор-сей-тали.

Фор-стенги-стаксель.

Фор-брамсель.

Форштевень—брус на передней части корабля, состоящий из сложенных дерев, поставляемый на киле и делающий собою переднюю оконечность судна, или водорез.

Фракт, фрахты—наем судов и платеж за перевоз.

Фрегат—военное судно.

Х

Хват-тали—лёгенькие тали, ручные, у коих к одному блоку прикрепляется стопор, а к другому блоку (у коего лопарь) гак на верклюге. Оные служат для натягивания наскоро снастей и проч.

Ход корабля—скорость его движения и тому подобное. Корабль на ходу—то есть корабль идет вперед. Корабль не имеет ходу,

значит не движется вперед.

Ц

Цапфы—уши у пушки, на коих она лежит на станке.

Цехмейстер, Цегмейстер—старший чиновник над морскою Артиллериею. Генеральный Цегмейстер—начальник всей морской Артиллерии.

Ч

Чертеж—план корабля или судна и проч.

Чиксы—закрайны, наделки у мачт, бушпринта и стенгь.

Чик-блоки.

Ш

Швабра—из распущенных каболок связанная подтиралка, навязанная на коротком шесте; швабрами моют на кораблях палубы.

Швартовить, или ошвартовить.

Шверцы—крылья из досок у небольших одномачтовых судов, употребляемая для того, чтобы не столько сносило судно под ветер при боковом ветре и не столько бы оно крепило, т.е. наклоняло набок.

Шек—водорез, нижняя часть фор-штевня.

Шканцы—самой верхний помост, или палуба в кормовой части корабля над верхнею палубою, где обыкновенно бывают

вахтенные и караульные офицеры.

Шканцклетни, шканцклейдер—корабельные обвесы, состоящие из красного сукна с белою обшивкой; они прикрывают снаружи служительский багаж, положенный на стенки. Шканцклетни обвешиваются кругом по всем верхним сеткам корабля и прежде сего употреблялись во время церемоний и парадов; ныне же вышли вовсе из употребления.

Шкаторина—край паруса.

Шкафут—закраины, сделанные между шканцев и баком, верхний помост составляющие для сообщения между оными, по которым переходят служители.

Шквал—порыв, набег ветра, вихрь, или вдруг сделавшийся ветер; на море случаются шквалы как в тихую погоду, также бывают и во время шторма; они внезапным своим наступлением великия бедствия могут произвести, если не будут взяты предосторожности.

Шкенгель.

Шкимушки—веревки, свитые из каболок, то есть из прядей распущенного каната, см. стр. 208 примеч.

Шкив—вертящийся кружок на своей оси, или плоское колесо, в блоке или другом каком дереве вставленное; на окружности

оного выемка, или желобок называется кип.

Шкоты, шхоты.

Шкун-помпа—корабельной насос, коим выливается из корабля вода.

Шлаг, **шлагги**—накинута веревка кругом чего-либо; один раз—говорится шлаг, два раза—два шлага и проч.

Шлагтов.

Шляхт—шляхта, кривой и плоский с деревянною рукояткою топор.

Шлюзы—плотина с подъемными для удержания и спуска воды.

Шпигаты—обитыя свинцом в корабельном борте и прочих местах сделанные дыры для стока воды из палубы и проч.

Шпиль—ворот, или вал, утвержденный на пятке и коловращаемый посредством рычагов, кои вызываются вымбовками.

Шпиль-боуты—железные болтики, служащие для укрепления в шпиле вымбовок.

Шпиль-гаты, дыры, в кои закладываются шпиль-боуты.

Шпиль-трос, или свистов—найтов, веревка, кою вымбовки крепятся между собою.

Шпринг—сим именем называется веревка, которая с кормы корабля по обе его стороны выходит и простирается к носу, где

крепится за канат и служит для того, чтобы корабль мог поворотиться на которую пожелаешь сторону, что производится сообразно случаям во время сражения.

Шпринтовы, спринты—древки, коими на шлюпках и прочих судах выносят паруса или растягивают их далее от мачт, когда оныя не имеют реев.

Штагич.

Штаг-карнат—тали, коих шкенкель крепится на топе грот-мачты для подъему тяжестей.

Штаг-вейс—так называется косвенное положение якорного каната к якорю тогда, когда канат придет на одну линию с продолженным мысленно фока штагом, что и говорится: "канат подвертели до штаг-вейса".

Штагсели, стаксели—косые паруса между мачт, поднимающиеся по штангам. Они получают имена от мачт и своего местоположения.

Штандарт—Императорский флаг, изображающий на желтом поле черного двухглавого орла.

Штапель, или стапель-блоки—брусья, на коих основываются строящихся судов члены и вообще, где происходит вся постройка корабля или судна, что и говорится корабль на штапеле.

Штикбоут, нок-бензель—веревочка, кою крепят парус к ноку рея, когда берут рифы.

Штерт—конец тонкой веревки, как например: томбуй-штерт.

Штиль—тишина, безветрие.

Шторм—самый сильный ветер, или буря, когда кораблю никаких парусов нельзя иметь, кроме одного особенного рода, называемого штормовыми парусами; но случается, что от силы ветра и тех иметь невозможно.

Штур, или штурвал—утвержденное на шканцах колесо с валом, на который навивается веревка, именуемая штур-трос, оное посредством рукоятки вращается на своей оси; им правится корабельный руль.

Штур-трос—веревка, концами укрепленная за румпель, продетая в блоки по обе стороны у корабельных бортов к констпельской и проходящая сквозь скважины в палубах на шканцы, где и обвита тремя шлагами, или оборотами около штурвала; она служит для вращения руля в желаемые стороны.

Штык, или стик—сим именем называется соединение двух досок или дерев между собою, где только оныя вместе встретились или сошлись; сим же именем называют тот узел,

который присоединяет канат к якорному рыму; также и тот узел, где вместе связаны два кабеля—ва, называется штык.

Шхеры, скопление множества островков, мелководий и подводных камней, где не везде корабли проходить могут.

Шхер-гросы, или шхеры—веревки, служащая для стягивания вант, оные идут от сарвиней в противную сторону к борту корабля, где и натягиваются.

Щ

Щоки у блока—то есть стороны его.

Ю

Юйс, или гюйс—корабельный носовой флаг.

Юзинг—веревка в три нити, служащая для обивки тачелажа.

Ют, или рангоут—палуба, помост над Капитанскою каютою; она есть самая задняя и верхняя на корабле палуба между бизань-мачтою и кормового флагштока.

Я

Якорь, якори корабельные.

Якорный шток.

Якорное место—так называется место на море, где удобно лежать могут корабли на якоре, т.е. где глубина и грунт довольно хороши и способны. Сии места на морских картах означаются якорьками.

Якорь не держит—значит, что оный волочится по дну моря.

Якорь забрал—значит завяз, утвердился, остановился на дне; сие слово говорится тогда, когда брошенный якорь в воду задержал или остановил корабль.

Якорь встал—сие значит, что вынимаемый из воды якорь отделился от земли или от грунта, где оный был положен.

Ял—малое гребное судно 2-х, 4-х или 6-весельное.

КОНЕЦ КРАТКОМУ СЛОВАРИЮ

Примечание. Полный Морской Словарь после сего будет мною издан, в коем все технические слова, относящиеся до морского и речного искусства, со всеми принадлежащими к оному науками: теорией корабельной архитектуры, практики и эволюции с примечаниями и толкованием всех вещей, в разных мастерствах по флоту производимых, будут показаны на десяти Европейских языках, а выражение их изъяснено на Российском. Трудясь над оным более 15 лет, уповаю с полною надеждою в скорости совсем окончить.

Имена особ, подписавшихся на получение книги
"Изъяснение принадлежностей к Вооружению корабля",
по порядку времени их подписки

Его. С. Гр. Николай Петрович Румянцев	5 экз.
Его Высокопре. Николай Семенович Мордвинов	1 экз.
Его Высокопре. Петр Иванович Барон Меллер Закомельской	1 экз.
Его Прев. Николай Мартыанович Сипягин	1 экз.
Его Прев. Петр Сидорович Апрельев	1 экз.
Его Прев. Санкт. Петер. Двор. Пред. Алексний Алексеевич Жеребцов	1 экз.
Его Прев. Михаило Александрович Посников	1 экз.
Его Прев. Павел Иванович Моллер	1 экз.
Его Прев. Даниле Афонасьевич Мосальский	1 экз.
Его Прев. Дмитрий Семенович Серебряков	1 экз.
Его Прев. Действит. Статский Советник Яковлев	1 экз.
Его Прев. Иван Михайлович Колокольцов	1 экз.
Его Прев. Действит. Статс. Совет. Левенгагенъ	1 экз.
Его Прев. Алексей Иванович Бестужев-Рюмин	1 экз.
Его Прев. Андрей Антипович Адеркас	1 экз.
5 класса Густаф Иванович Фон-Гейзер	1 экз.
Капитан 1 ранга Иван Федорович Крузенштерн	1 экз.
Капитан 2 ранга Василей Михайлович Головнин	1 экз.
Капитан 2 ранг Петр Иванович Рикорд	1 экз.
Коллежский Совет. Барон Мейстмахер	1 экз.
Капитан-Лейт. Фон-Либгарт	1 экз.
Санкт. Петерб. Фортмейстер Отто	1 экз.
Ея Превосходительство Г-жа Сухорева	1 экз.
Коллежс. Ассес. Цигоров	1 экз.
Мичман Петр Иванович Геринг	1 экз.
Флота Капит. Лейт. Дзюрковский	1 экз.
Флота Капит. 2 ранга и кавалер Тизенгауген	1 экз.
Коллежс. Совет. Дмитрий Дмитриевич Белостоцкий	1 экз.
8 класса Петр Иванович Еремеев	1 экз.
Владимир Петрович Еремеев	1 экз.
Адъютант вице-Адмирала Месседова Лейтен. Андрей Васильевич Лазарев	1 экз.
Майор Степан Андреевич Стратилатов	1 экз.
Статский Советник Никитин	1 экз.
Надворный Советник Решет	1 экз.
Коллежский Советник Витте	1 экз.
Титулярный Советник Иван Васильевич Чертков	1 экз.
Титулярный Советник Вышневецкий	1 экз.
Начальник С. П-бургской Лаборатории Подполковник Федор Степанович Челеев	1 экз.
Надворный Советник Иван Иванович Бомберг	1 экз.
Военный Советник Антон Кузьмич Долинский	1 экз.
Тимофей Антонович Долонский	1 экз.
10 класса Николай Максимович Максимов	1 экз.
7 класса Осип Егорович Коржевский	1 экз.
7 класса Сергей Иванович Лорис-Меликов	1 экз.
Санкт. Петер. купец Александр Николаевич Слуцкий	1 экз.
7 класса Михаило Семенович Винокуров	1 экз.