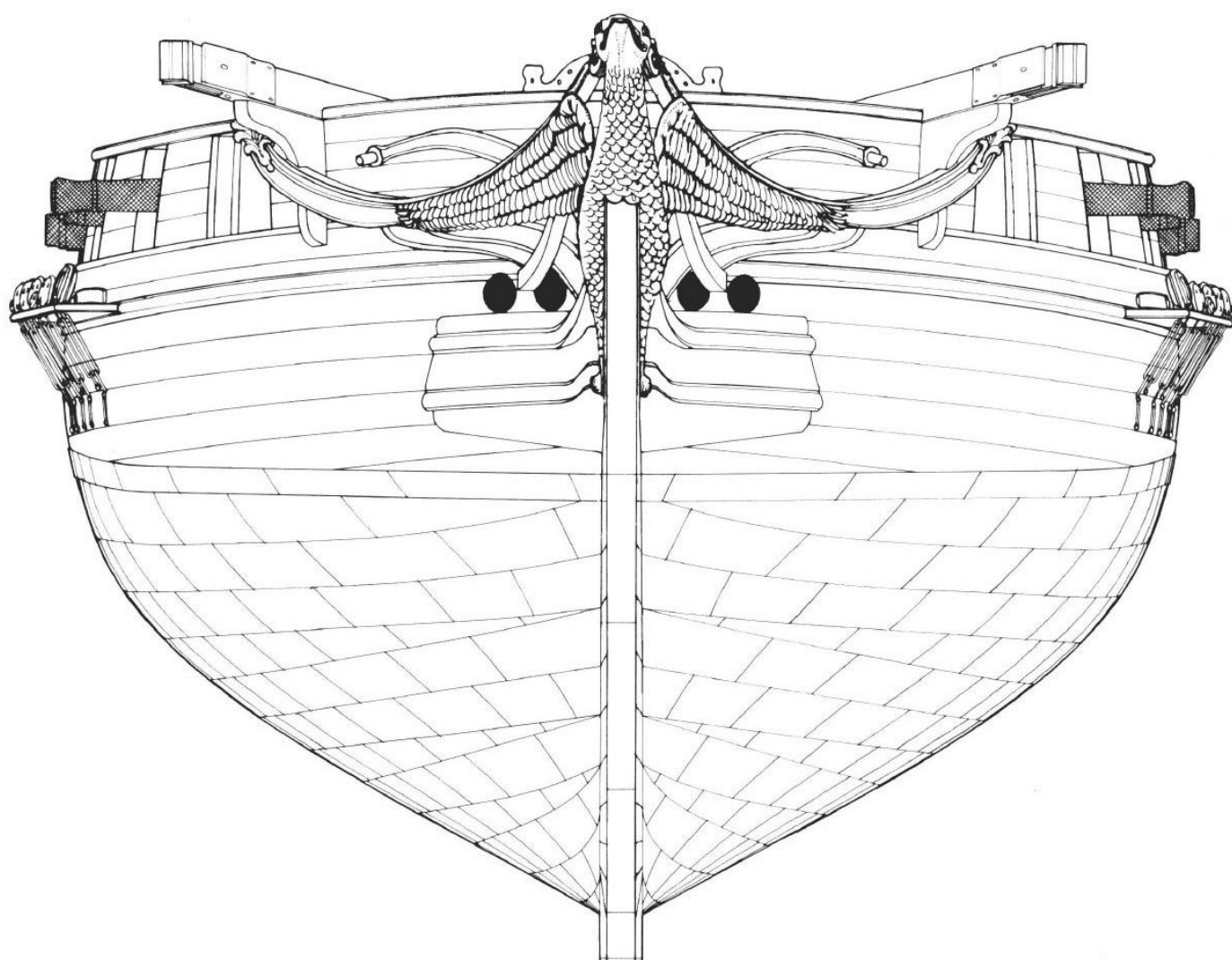


БРИГ 24

ЛЕБЕДЬ

1806-1808



АРХЕОЛОГИЧЕСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ ФРАНЦУЗСКОГО ФЛОТА

Перевод с французского Федорца Дмитрия (Mariner9)

Предисловие переводчика

Коллеги моделисты, рад представить вам мой перевод этой прекрасной монографии. В ней, помимо того, что авторы уделили много внимания историческим сведениям, также выполнены подробнейшие схемы и описание проводки снастей такелажа брига, подобно как и для фрегата *Венус*. Увы, отсутствуют иллюстрации и пояснение оснастки блинда и лиселей, но это вовсе не уменьшает ценность монографии.

В разделе «**ПЕРЕЧЕНЬ**» выявлено множество ошибочно назначенных и перепутанных номеров позиций элементов такелажа, часть из них я отметил своими комментариями, взятыми в [\[скобки\]](#), другие просто исправил, не выделяя в тексте.

На перевод и верстку данной книги я потратил ровно 6 месяцев. Как и прежде, все мои переводы трудов Будрио доступны для свободного скачивания на сайтах chez-xandra.eu, shipmodeling.ru на форуме в разделе «Чуланчик» и vk.com в группе «Моя судоверфь». Работа над следующей монографией затянется надолго, она весьма объемна и трудоемка, и потребует, возможно, целый год времени. Так, что наберитесь терпения.

Федорец Дмитрий, май 2018 г.

выполнена Английскими инженерами
будучи в их распоряжении, по
планам Джефферсона в 1775

*Chez le Rouge Ing^r. Géographe du Roi
Rue des Grands Augustins*

4779

avec *Privilege du Roi*

Sucreries $\left\{ \begin{array}{l} \frac{1}{2} \text{ Moules à Broyer} \\ \frac{1}{2} \text{ Moules à Eau} \end{array} \right.$
Mouillage $\left\{ \begin{array}{l} \frac{1}{2} \text{ pour gros Vaisseau} \\ \frac{1}{2} \text{ pour petit Vaisseau} \end{array} \right.$



*D'après les Observations de M^{rs} de Verdon
M. le Chevalier de Berda et M. Pingré
Latitude du Fort Royal 14° 35' 35"
Longitude depuis l'Observatoire de Paris 63° 40' 40"*



43 *Longitude Occidentale de l'Ile de Fer*

ЖАН БУДРИО - ХЬЮБЕРТ БЕРТИ

БРИГ 24

ЛЕ СИНЕ

ИНЖЕНЕРА ПЕСТЕЛЯ

1806-1808

МОНОГРАФИЯ



Издано А.Н.К.Р.Е., 18, проспект Бель-Эр, 75012 Париж

АРХЕОЛОГИЧЕСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ ФРАНЦУЗСКОГО ФЛОТА

ВВЕДЕНИЕ.

После публикации монографии фрегат «Венус», ради разнообразия, мы решили исследовать класс бригов. Что касается этого типа кораблей, то документация изобилует, также, в коллекциях Морского музея представлены несколько моделей. Среди них мы выбрали ту, которая казалась нам наиболее представительной: 24-фунтовый бриг, который был практически единственным типом таких кораблей, используемых Имперским флотом. Были построены около шестидесяти единиц на французских, голландских и итальянских верфях, с 1800 года, и до падения империи. Хотя Военно-морской флот периода Реставрации пополнится новыми типами бригов, он сохранит много 24-фунтовых бригов, построенных в эпоху Первой Империи.

Последние из них прослужат, без малого до 1850 года. Таким образом, почти пятьдесят лет присутствия в нашем военно-морском флоте, мужественные и достойные действия в трудный период нашей истории, наш выбор этого типа кораблей вполне оправдан.

Среди моделей Национального морского музея Лебедь внушает уважение. Хотя его постройка может быть выполнена более тщательно, но модель и без того хорошо оснащена в своем первоначальном состоянии, содержит множество мелких деталей, столь необходимых для «оживления» модели. Дополняют тщательный анализ модели, приведенные нами чертежи корпусов (чертеж Милана из архивов Н.Б.М. [[Нью-Брунсвик Музей](#)], чертеж Фауны из атласа К.М.), это «систеришпы» Ле Сине. Информация о такелаже, предоставлена моделью из Национального морского музея, была завершена и перепроверена сравнением с несколькими бригами, идентичными Лебедю, мы приводим один пример (Гусар).

Короче говоря, документация богата, этого хватило, чтоб сделать выбор.

Карьера Лебеда была короткой, но почетной. Мы обнаружили в Национальном архиве, Морских фондах (Архивы после революции) серии ВВ 5, в реестрах числившихся корветов и бригов несколько страниц, только следы, оставленные нашим бригом. К этому была добавлена кое-какая скудная информация из серии DD I (переписка генерального инспектора Санэ [[Жак-Ноэль Санэ \(1740-1831\)](#)]) и личные документы Командира Лебеда и командира фрегата Амфитрита Тробрианда [[Франсуа Денис Де Кередерн Тробрианд \(1769-1809\)](#)]. Этого мало, но недолгая карьера не могла позволить нам надеяться на большее. Таким образом, выдержки из этих архивных документов и некоторые комментарии определяют место брига Лебедь в истории.

Презентация этой монографии аналогична презентации Венуса. Мы извлекли пользу из существующей модели, которая позволила лучше прорабатывать некоторые детали, в частности оборудование на палубе, и из почти ста фотографий мы выбрали семнадцать, которые должны определенным образом оживить эту монографию, чтобы поощрить вас в вашем труде, если вы решитесь на постройку модели Ле Сине.

Ж.Б.

Х. Б.

Лебедь - всего лишь один из шестидесяти 24-фунтовых фрегатов, построенных во времена Первой Империи. Если кто-то из вас захочет построить другую модель брига этого типа, для нее будет достаточно адаптировать различный декор, выбранный среди нескольких примеров, которые мы приводим. К этому можно добавить варианты палитры, но с учетом общих сведений из этой монографии.

РАЗВИТИЕ ФРАНЦУЗСКИХ ВОЕННЫХ БРИГОВ

(некоторые предпосылки определению)

Применение в 1770-х годах тендеров и люгеров Королевским флотом, привело к тому, что конструкторы негативно оценили размеры этих кораблей, которые в ходе американской войны за независимость достигли длины порядка 28 метров. Тендеры несли одну мачту и один непомерно большой бизань, а для люгеров, мачты которых оставались в рамках разумных пределов, такелаж нуждался в определенных снастях для движения галсами.

Поэтому необходимо оснащать рангоутом корпуса этих кораблей по-разному, так как их длина достаточна; было принято решение ставить такелаж с двумя мачтами для брига.

Согласитесь, что бриг произошел от **бригантины**, небольшого судна, предназначенного для торговли и его вариантов: **лангарда** и **шнявы**

Конструкция брига, будь он военный или торговый, будет вдохновлена этими различными судами; поэтому их необходимо рассмотреть.

БРИГАНТИНА

В XVII столетии, это небольшое судно, сравнимое с длинными барками, оснащено только прямоугольными парусами и, что кажется присущим для английской нации; термин бригантина, вероятно, был заимствован из языка народов Леванта, что первоначально обозначало скоростное судно для контрабанды, которое, в последствии, стало применяться исключительно для коммерции. Его рангоут улучшится с внедрением, мы полагаем, что это было ближе к концу XVII века, паруса гика, заменившего нижний парус грот-мачты. Этот так называемый аурический парус **[грота-трисель]**, от которого судно и примет женственное имя, будучи названным **бригантиной**; это не касается «младших сестер» бригантины Манша, Американской бригантины, иногда называемой бермудский куттер, которые несут только одну мачту.

Как правило, этот парус своим названием происходит от корабля, а не наоборот (1).

Конструктор Б. Оливье (2), в своем словаре, написанном между 1740 и 1745 годами, дает бригантине краткое определение:

«Это название применимо для английских океанских судов, которые используются для торговли, и которые несут грот-мачту, с прямым грот-марселем сверху, фок-мачту с фор-стеневой, каждая из которых несет прямой парус, и бушприт, несущий блинд».

Гравюра Гуруль ду Паса **[Пьер-Джейкоб Гуруль ду Пас (1654-17..)]**, датированная 1704 годом, но сюжет, которой показан

более ранний, согласуется с этим определением. Если вы сравните это изображение с тем, что позаимствовано из работы Ван де Вельде **[Виллем Ван де Вельде Младший (1633-1707)]**, вы увидите изменение в пользу триселя.

Мы приводим другие репродукции бригантин, сопровождаемые некоторыми комментариями, последние датируются 1814 годом, в то время термин бригантина уже вышел из обихода, как мы увидим, в пользу названия бриг.

Мы предлагаем следующее определение для бригантины: *судно, предназначенное для торговли, водоизмещением максимум 200 тонн, оснащенное двумя мачтами Грот-мачта, более или менее наклонная, оснащена бизанью, несет грот-марсель, что крепится к бегин-рею. Фок-мачта стоит вертикально, несет нижний парус, а также фор-марсель. Бушприт, как правило, с углегарем, несет от двух до трех кливеров, а иногда и блинд. Между мачтами можно установить один или два стакселя.*

Мачты могут быть однопалубными, для самых малых бригантин, или с салингами и эзельгофтами для стеньг, оба эти положения применимы для такого корабля.

ЛАНГАРД

Давайте перейдем к варианту бригантины, что именуется **лангардом**. Когда бригантина использует по максимуму грота-трисель, лисели и кливеры, ее скорость (или скорость хода) возрастает. Если к выше названным добавить еще и прямые паруса; добавление которых не предполагается, верно то, что мы получим небольшое снижение хода. Поскольку дрейф является функцией скорости, иногда более выгодно не идти бейдевинд, а увеличивать свою скорость за счет прямых парусов, что приведет к уменьшению дрейфа.

Мы признаем, что бригантина приобретает много, когда к его фоку с марселями можно добавить прямой грот (что эквивалентно прямому парусу на тендерах) но, как правило, необходимо уменьшить габариты гика, чтобы облегчить такелаж бизани.

Бригантина, несущая нижний прямой парус на своей грот-мачте, и именуется как: лангард.

(1) По нашему мнению, эта «инверсия» возможна, если существование бригантины было неизвестно до появления бизани.

(2) Блез Оливье (1701-1746). Конструктор высочайшей репутации, в основном работал в Бресте. Было написано несколько работ Б. Оливье, в том числе обширный рукописный словарь, хранящийся в архивах служб военно-морского флота в Венсенне.

ШНЯВА

Другой вариант - шнява: так называемый лангард-парус не может подниматься вдоль грот-мачты с ракс-бугелем который крепит его рей, кольца бизани не позволяют этого. Поэтому необходимо, чтобы рей был закреплен, и не мог подниматься или спускаться, он должен удерживаться брасами, проходящими через ванты, расположение не самое надежное. По этой причине была придумана **шняв-трисель-мачта**, небольшая мачта, установленная позади грот-мачты, опирающаяся на деревянный блок на палубе, а сверху крепящаяся к салингам марса. Бизань имеет свои кольца, которые скользят по шняв-трисель-мачте, и ракс-бугель лангардного рея может свободно двигаться вдоль грот-мачты.

Бригантина-лангард, несущая позади грот-мачты тонкую мачту, «нанизывающую» кольца своей бизани, и именуется как шнява (4).

В принципе, варианты лангард и шнява не применяются к кораблям водоизмещением более 200 т. Фактически, требуется увеличить экипаж на одного или двух человек, несмотря на уменьшение бизани, которая, когда она не выходит за границы гакаборта корабля, может обойтись без своего гика, ибо он уже не оправдан, и не нужен. Строго говоря, откажитесь от термина бизань для гафельного паруса, который часто подвязан на шняв-трисель-мачте.

БРИГ

Полагаю, что мы «ознакомились» с бригантиной с ее вариантами и можем подойти к бригу, bric, brig, briq, неопределенные написания, которые упорядочиваются в начале XIX века в бриг. Вполне вероятно, что бриг - это только бригантина-контрабандист, этот тип корабля, развился в конце XVIII века, включая его «рекуперацию» военными флотами, термин «бригантина» исчезнет в пользу брига, а вскоре, название бриг, будет применяться не только к военным кораблям, но и к торговым судам. Таким образом, в XIX веке первоначальный термин «бригантина» почти забыт. Настоящий бриг в конце Старого режима - это военный корабль, построенный для важных дел, в то время как бригантина имеет тяжелые обводы грузовых судов. Такелаж, аналогичный таковому у бригантин, является, однако, более «амбициозным», а топы всегда оснащены брамселями (их игнорируют на бригантинах), количество стакселей растет, и все паруса имеют большую площадь.

Бриги, которые некоторые авторы конца XVIII века по-прежнему называют военными бригантинами, имеют только одну палубу, часто без каких-либо верхних надстроек (5). Батарея, которых редко несет более шестнадцати орудий небольшого калибра, иногда простирается до самой кормы, на ней также нужно предусмотреть место посередине для хода руля (использование румпеля является общепринятым), на наших кораблях корма достаточно широкая. Корму не редко украшают скульптурами, галереями или ложными галереями, спереди волнорез часто несет галюн и фигуру; так что бриги,

это корабли очень приятные взору с первого взгляда.

Если мы вернемся к рангоуту, то увидим, что грот-мачта иногда сильно наклоняется к корме, наклон может достигать 86°. Нижние мачты продолжены стенгами (6), на топах которых можно установить брамсели. Фок-мачта стоит вертикально, а марс грот-мачты увенчан эзельгофтом. Обратите внимание, что грота-марсель крепится к бегин-рею. Репродукция гравюры П. Озанна [[Пьер Озанн \(1737-1813\)](#)] иллюстрирует то, что мы будем называть «чистым бригом» 1780-1790 годов.

Как мы уже указывали ранее, для замены перестроенных «рождаются» первые бригаи Королевского флота, начало положено с 1780-х годов (см. монографию *Серф*). К примеру, тендер *Шеврей* [[Косуля](#)] нес 18 6-фунтовых пушек, был переоборудован в июле 1779 года в бриг, сохранив одно и то же вооружение и такое же имя (7).

После войны за независимость наш военно-морской флот обзавелся люгерами (8) и тендерами, некоторые из этих кораблей были переоборудованы в бригаи.

Между 1786 и 1788 годами ряд бригаов, известных как авизо, были построены в Сен-Мало и Байонне. Вооружение этих кораблей состоит из шести или двенадцати 4-фунтовых пушек. Мы приводим чертежи Байонских авизо, которые, как и авизо из Сен-Мало, являются первыми кораблями, изначально разработанными для оснащения рангоутом бригаа (9).

Накануне революции наш флот имеет около двадцати бригаов и авизо, различные дополнительные документы предоставят вам технические данные.

В первые годы после Революции, строительство бригаов и авизо продолжилось по различным чертежам, но калибр их артиллерии (обычно 4 фунта) не превышал 6 фунтов. В VII году (1799 г.) всплыла проблема стандартизации при строительстве ряда кораблей, выполненных по одним чертежам, включая бригаи, несущие 16 4-фунтовых орудий. Начиная с XI года, тенденция заключается в увеличении прочности наших бригаов, которые предназначены для установки 16 6-фунтовых пушек. Калибр 4-фунтовых орудий более не востребован, большинство из этих бригаов несут 16 6-фунтовых пушек, построены по двум стандартным чертежам (инженеры Санэ и Пестель); эта стандартизация будет подтверждена во времена Первой Империи, а принятие на вооружение в 1804 году железных 24-фунтовых карронад, позволит заменить 6-фунтовые пушки (10), за некоторыми исключениями (см. список). Имперский флот будет укомплектован только 24-фунтовыми бригами, в частности, единиц этого типа кораблей, построено приблизительно шестьдесят копий, что и побудило нас опубликовать эту монографию.

(6) Размер такелажа военного бригаа исключает использование мачт-однодеревков, необходимо принять стенки с марсами подобными как и на линейных кораблях.

(7) Этот корабль, который оснащен двумя мачтами, именовался как маленький стремительный корвет, был захвачен 14 декабря 1780 года (см. В 173).

(8) В 1782 году была построена серия из восьми люгеров для одного из наших портов в Северном море, в то время как строительство тендеров будет прекращено тогда же (см. Монографию *Серф*).

(9) См. таблицу размеров и репродукции чертежей инженеров Форфея [[Пьер-Александр-Лоран Форфей \(1752-1807\)](#)] и Харана.

(4) Другой вариант может быть именован как лангард-шнява, объединяющий квадратный грот и древко, удерживающее гафельный парус или настоящий бизань (случай военных бригаов периода Реставрации см. далее).

(5) Это также касается и торговых бригантин, палуба которых непрерывна по всей их длине, однако, взгляните на репродукцию гравюры П. Озанна, показывающую бригантину с «палубным сечением», с отгородками для коек экипажа на корме.

В период Реставрации мы принимаем на вооружение новый тип брига, оснащенного 18-фунтовыми пушками. По чертежам инженера Баралье, будут построены некоторые корабли такого типа (см. список). Бриги 16-ф и 24-ф будут по-прежнему использоваться, а строительство последних начнется с 1813 года.

В 1824 году, Парижская комиссия (11) приняла типовой план для новой категории бригов, вооруженных 20-ю пушками (от 18-фунтовых орудий решили отказаться); этот новый тип кораблей, характеризующийся, в частности, круглой кормой, их будет построено около 20 единиц.

В 1840 году ряд бригов, вооруженных 18-ю стволами, в том числе двумя 30-ф мортирами (12), были построены по чертежам нескольких инженеров. В 1846 году были построены 14-орудийные бриги, а 18-орудийные бриги инженера Буше были приняты на вооружение еще в 1840 году. Именно эти два типа бригов, 14 и 18 пушечные, именовались как 1-й класс, который закончится в 1850 году, прекрасная эпоха нашего великого военного брига, начавшаяся с начала века.

Параллельно с бригами мы приводим выдержки об авизо, вооруженные бриги Старого Режима, эта категория судов, принадлежащая к той же самой семье, будет именоваться как **сторожевик-разведчик**, во времена предшествующие Первой Империи (13). В период Реставрации появятся различные авизо, стандартные чертежи будут приняты в 1824 году для **бригов-авизо** (14) и **канонерских лодок**. Мы

(10) Обычно две резервные пушки, сохранялись на носу для погонного обстрела и подачи сигналов, их выстрел был более «слышим», чем у карронад. В 1804 году были приняты новые карронады чугуна 1-го калибром 36 и 24 фунта, последние будут устанавливаться также и на наши бриги, потому они и именовались 24-фунтовые бриги.

Бронзовые мортиры калибра 36 для линейных кораблей почти не применялись на бригах.

Следует отметить, что вес 24-ф карронады с его лафетом составляет 1150 кг, по сравнению с 6-фунтовой пушкой 975 кг. Поэтому разница весьма чувствительна и значительно возрастает огневая мощь наших бригов.

(11) Комиссия по судостроению, в состав которой входили инженеры Санэ, Роллан, Тупинье, де Ламоринье, Лай. Эта комиссия является инстанцией принятия различных стандартных чертежей нашего нового Военно-морского флота периода Реставрации. Ее роль была решающей, особенно в отношении новых линейных кораблей, несущих 100 и 90 орудий.

(12) Это знаменитые мортиры, разработанные генералом Пексаном [Пексан Анри-Жозеф (1783-1854)] (см. статью Ж. Б. Нептуния № 96).

(13) Мы не приводим названий этих кораблей. Многие из этих авизо переоборудованы из шхун.

приводим конкретные списки, потому что в то время они образуют отдельную категорию полноценных военных бригов, напомним, составляющих первый класс. Таким образом, как и другие категории военных кораблей, бриг будет совершенствоваться с развитием артиллерии. Такелаж становится более сложным, верхние паруса это брамсели, что само собой разумеется, число кливеров и стакселей увеличивается, и, в частности, определение «безупречный бриг» изменяется, в результате принятия, признанного правилами эпохи Первой Империи, большого прямого паруса, то есть лангардного. Наши военные бриги наполеоновской эпохи должны быть, по сути, называться «бриги-лангарды». Перед периодом Реставрации использование шняв-трисель-мачты обобщается для военных бригов, которые становятся бриг-шнев-лангардами! Но очевидно, что эти корабли будут обозначаться только по названию бриг, несмотря на столь важную модификацию их оснастки.

Иллюстрации, таблицы размеров, чертежи и т. д. сопровождаемые комментариями, призваны подчеркнуть развитие этого типа корабля, что из скромной торговой бригантин XVIII века, станет мощным военным бригом 1840-х годов.

Наши бриги произошли от тендеров и люгеров, непосредственно были взяты с образцов, что использовались англичанами, и можно приписать им родство по ту сторону Ла-Манша, несмотря на отсутствие каких-либо ссылок в архивах.

Но следует признать, что новые железные карронады, принятые в 1804 году, являются лишь хорошо воспроизведенной копией английских карронад, позволивших увеличить вес бортового залпа вчетверо, в чем мы видим определяющее влияние английского флота (15).

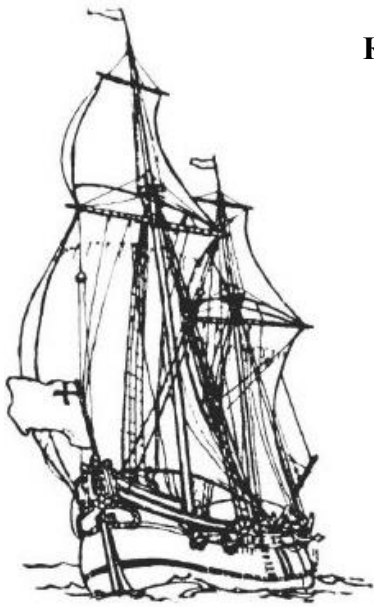
На этих немногих страницах мы «набросали» историю брига за семьдесят лет, достигшего апогея своего развития под конец парусного флота.

(14). На самом деле он имеет греческое происхождение от бриг-шхуны (см. статью Дж. Будрио Нептуния № 114).

(15) Мы обнаружили, что несколько наших бригов были включены в Королевский флот. Означает ли это, что они были менее востребованы, чем наши фрегаты 18? (Вопрос поставлен английским читателям).



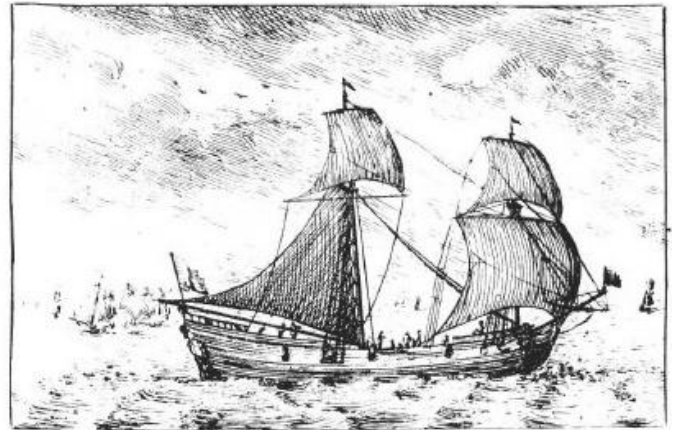
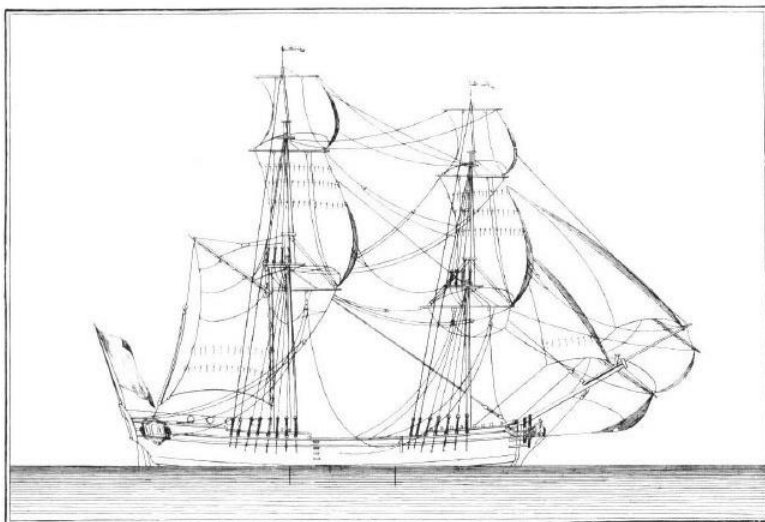
КОММЕНТАРИИ К ИЛЛЮСТРАЦИЯМ



БРИГАНТИНА

Этот рисунок позаимствован из трудов Ван де Вельде, хранится в Национальном Морском Музее в Гринвиче. По общему признанию, этот эскиз не выполнен ни кем из Ван де Вельде, но, возможно, был «перерисован» с одного из их рисунков. (Мы не можем представить здесь разных художников маринистов, которые носили это имя, ссылаясь на классическую работу Бенезита) [Эммануэль Бенезит (1854-1920) редактор первого издания справочника Бенезита].

Короче говоря, у нас есть изображение **бригантины**, полностью оснащенной прямыми парусами, напоминающая аналогичные наши длинные барки. На этом изображении обратите внимание на круглую корму без винтранца, что характерно для грузовых судов Северного моря. Впоследствии, бригантина «поменяет» свой квадратный грот на парус гика, грота-трисель, в какое время - возможно, к концу первой половины XVII века. Но только тщательное изучение иконографии может пролить свет об этом изменении в оснащении бригантин, это исследование более касается голландских или английских работ, поскольку французские иллюстрации XVII века слишком ограничены в разнообразии, и рассматриваемые субъекты, привилегия все-таки Королевского флота.



Большая английская бригантина, предназначена для коммерции²¹

Репродукция гравюры из коллекции Гуруль ду Паса, опубликованной в 1710 году.

Эти гравюры выполнены весьма неумело, тем не менее, очень характерны для военно-морского флота начала XVIII века, конечно, есть некоторые «заимствования» или отсылки из трактата Сонски Пассебона [Анри Сонски де Пассебон (1637-1705)], опубликованного ранее.

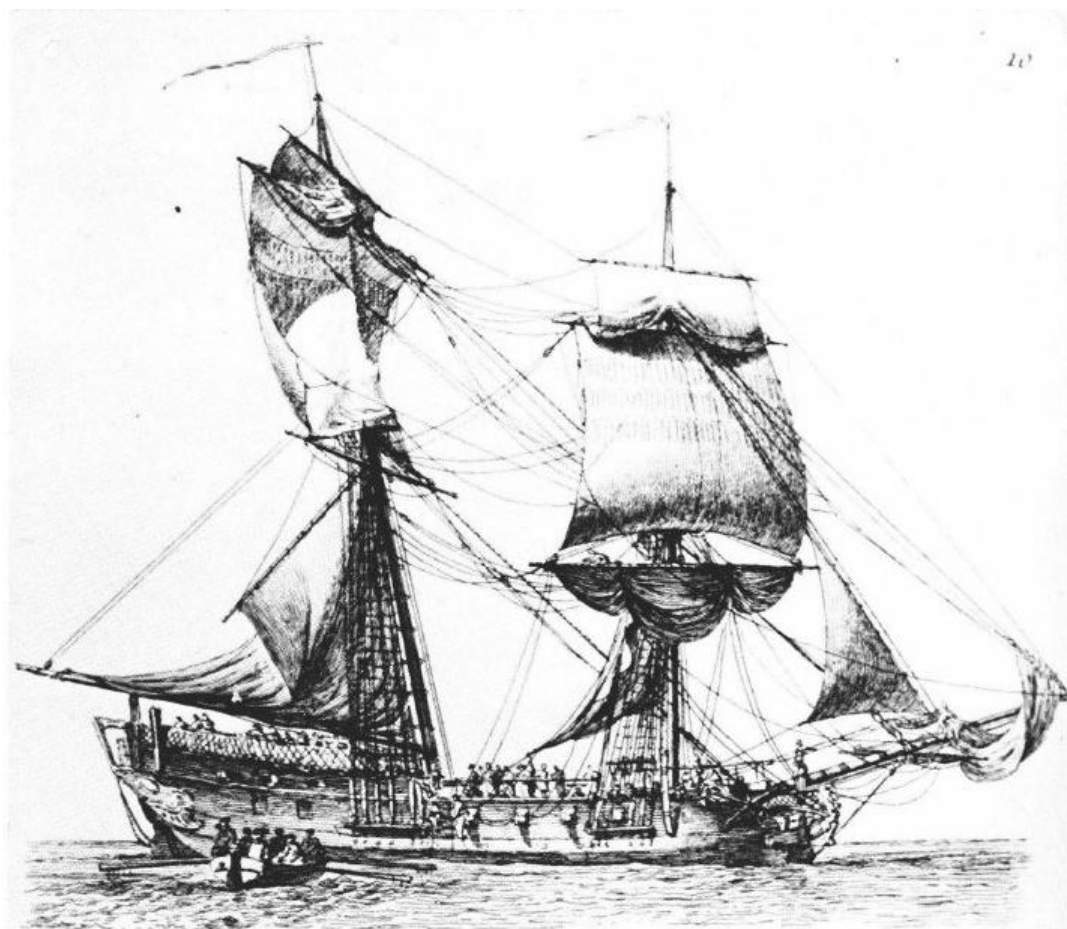
Парус гика или грота-трисель, характерный для бригантины, крепится на очень маленьком гафеле, а гик слегка выходит за границу транца (обратите внимание на флагшток с флагом). Грота-марсель крепится на бегин-рее, брасы которого четко показаны. Один стаксель убран, блинд убран и кливеров нет вовсе, что весьма характерно на то время.

Грот-мачта однодревковая, в то время как на фок-мачте есть салинги, которые априори указывают на наличие небольшой стеньги.

Если мы заменим гика-парус на квадратный грот, то получим очень точное оснащение длинных барок XVII века.

Шнява, пример из известного труда «Архитектура навалис меркатория» великого шведского инженера Ф.Х.Чапмана [Фредрик Хенрик Чапман (1721-1808)]. Этот трактат, который должен быть включен в библиотеку каждого изучающего военно-морскую археологию, был опубликован в 1768 году. В последние годы были сделаны переиздания.

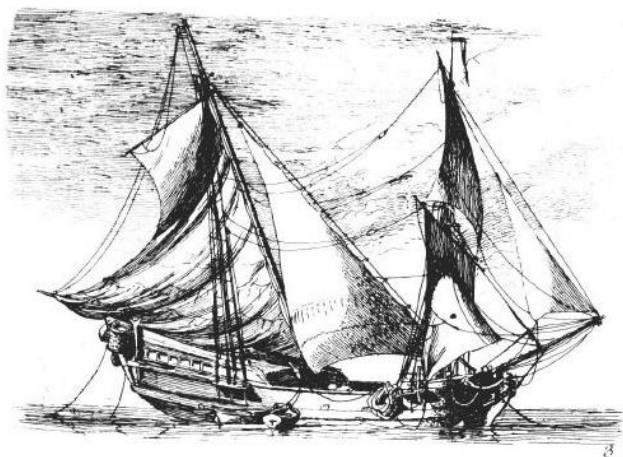
Вы заметите, что парус, называемый лангардным, находится в убранном положении, шняв-трисель-мачта хорошо видна, гафельный парус небольшого размера, без гика. Другие второстепенные детали: наличие блинда и бом-блинда. Риф-банты, фор-стен-стаксель. Шнява-это тип прочного корабля, типичного для «северных морей».



Корвет, принимающий лодку на борт. Вид сбоку.

Любопытная иллюстрация бригантины П. Озанна; наклон грот-мачты значителен, это делает невозможным использование марселя, что компенсируется установкой единственного стакселя необычно больших размеров. Палуба этой маленькой бригантины приподнята, что позволяет разместить койки экипажа на корме и тем самым увеличить полезный объем трюма.

Обратите внимание, что на корме присутствует большая корзина, используемая для укладки линя и здесь же деревянная подпорка, чтобы поддерживать гик.

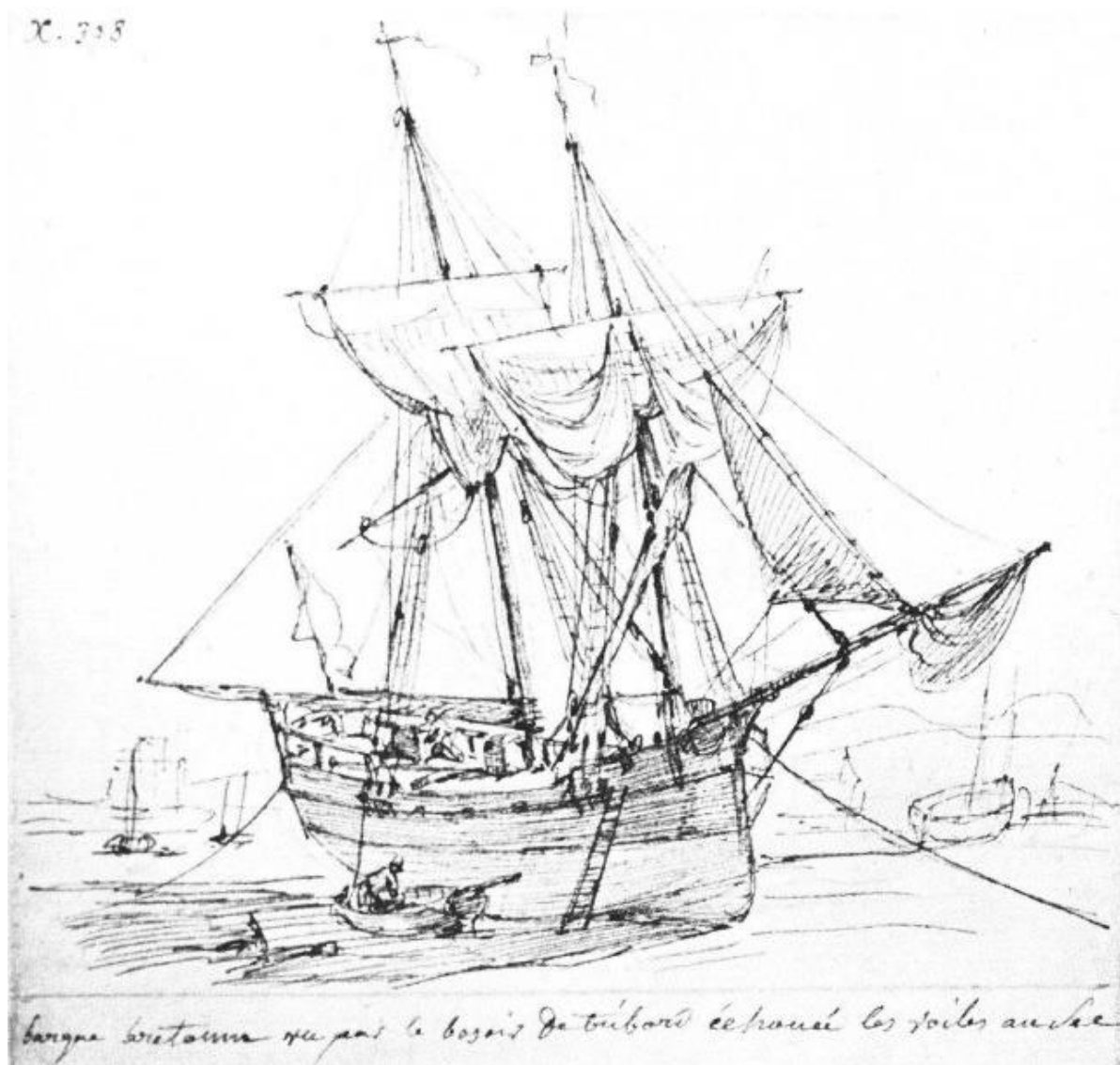


Вот прекрасный пример такелажа «чистого брига». Этот небольшой корвет 1780-90 годов очень хорошо представлен П. Озанном. Дирик-фал гафеля был опущен, чтоб «ослабить» бизань, грот-марсель «показывает» контур мачты, и брамсели спущены до середины стеньг. Фок увязан, грот-стенг-стаксель и кливер спущены.

Ветер действует только на фор-стенг-стаксель, фор-марсель и грот-марсель, ориентация последнего уравнивается воздействием на передние паруса и «торможение» позволяет приблизиться лодке. Матросы, стоящие на забортном трапе, держатся за фалреп, помогают подняться на борт офицерам.

Обитаемость этого маленького корвета, оснащенного как бриг улучшена надстройкой на корме, ют оснащен ограждающей сеткой. Над ложной галереей мы можем различить некую небольшую пристройку, служащую уборной.

Движение полотнища грот-марселя, прижимает его мачте, очень хорошо заметно, и вы можете догадаться о эзельгофте. Наклон бушприта небольшой, он несет блинд, который плотно увязан.



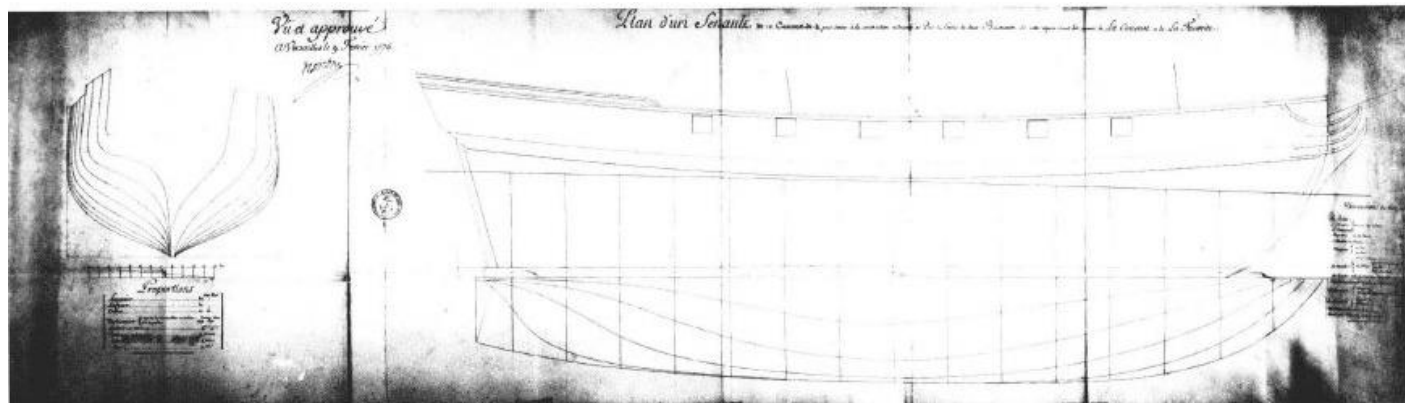
Это барка, общее название, которое П. Озанн использует для небольших судов с очень разным рангоутом, вот бригантина, очень характерная для небольших бретонских каботажников конца Старого Режима.

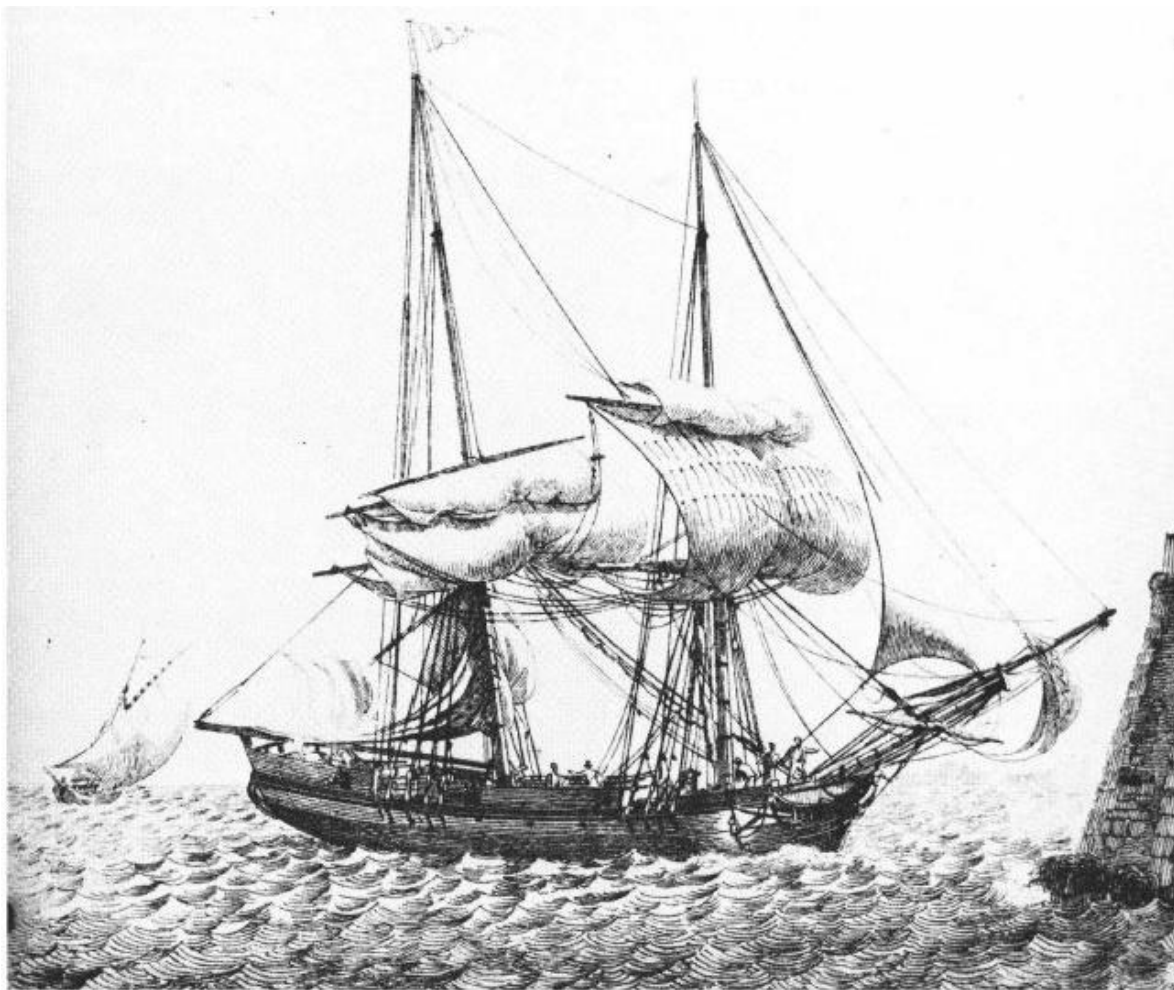
Это простое судно, застрявшее на мели, полнота формы корпуса показана. Слабо наклоненный бушприт продолжен утлегарем, отсутствует блинд, но мы выяснили, что такой

парус редко встречается на этих малых каботажниках, как и было представлено П. Озанном.

Мы не можем детализировать этот эскиз, который восхищает нас столь реалистичной манерой выполнения.

Но позже мы планируем опубликовать издание гравюр и рисунков П. Озанна о «малых судах» периода Людовика XVI.





Движущаяся французская средиземноморская бригантина готовится стать на якорь

Эта гравюра Беагерана [Жан-Жером Беагеран (1764-1819)] присутствует в его «Сборнике всех видов военных кораблей и торговых судов», опубликованном в 1814 году.

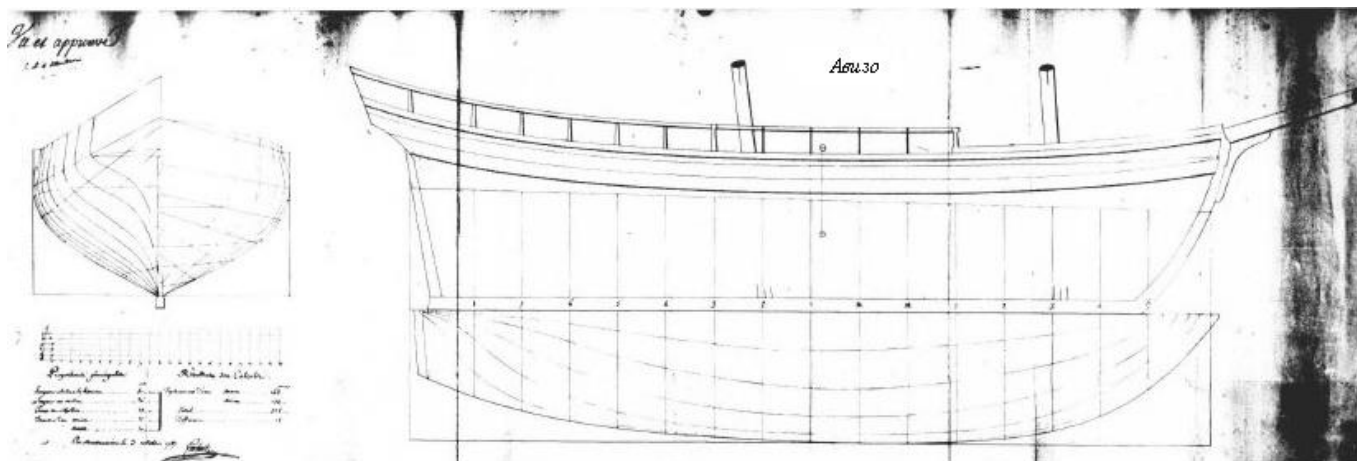
Эти гравюры не обладают качествами, присущими П. Озанну, если только по их очень условному облику, но, тем не менее, они являются источником ценной информации для изучения военно-морского флота первой четверти XIX век.

Представленная бригантина несет мачты-однодеревки, это решение позволяет значительно облегчить такелаж, особенно в его верхней части. Управление верхними парусами упрощается, но такая мачта относительно хрупкая, требует применение хвойных пород с превосходной древесиной, а ее обрушение несет гораздо более значительные последствия, чем для «телескопической» мачты. Следует помнить, что только небольшие корабли могут оснащаться мачтами-однодеревками.

Паруса этой бригантини более совершенны, чем в предыдущем столетии; обратите внимание на присутствие брамселей и двух стакселей, впереди и позади фок-мачты. Мачта бушприта достаточно поднята, чтобы нести блинд. Фор-марсель поднят до половины, и фор-стен-стаксель. Эта бригантина движется с попутным ветром, готовится стать на якорь.

В качестве примера, вот чертеж шнявы, датированный 1775 годом. Этот чертеж подписан тогдашним Морским министром, г-ном де Сартинесом [Антуан де Сартин (1729-1801)]. Она была построена инженером Жинью [Жан-Жозеф Жинью (1723-1785)].

Вооружена 10-ю 4-фунтовыми пушками, две шнявы, построенные по этому чертежу (Курьез, Фаворит), были 20 футов в ширину, 80 футов в длину и 10 с половиной футов осадка. Их экипаж составлял 60 человек.

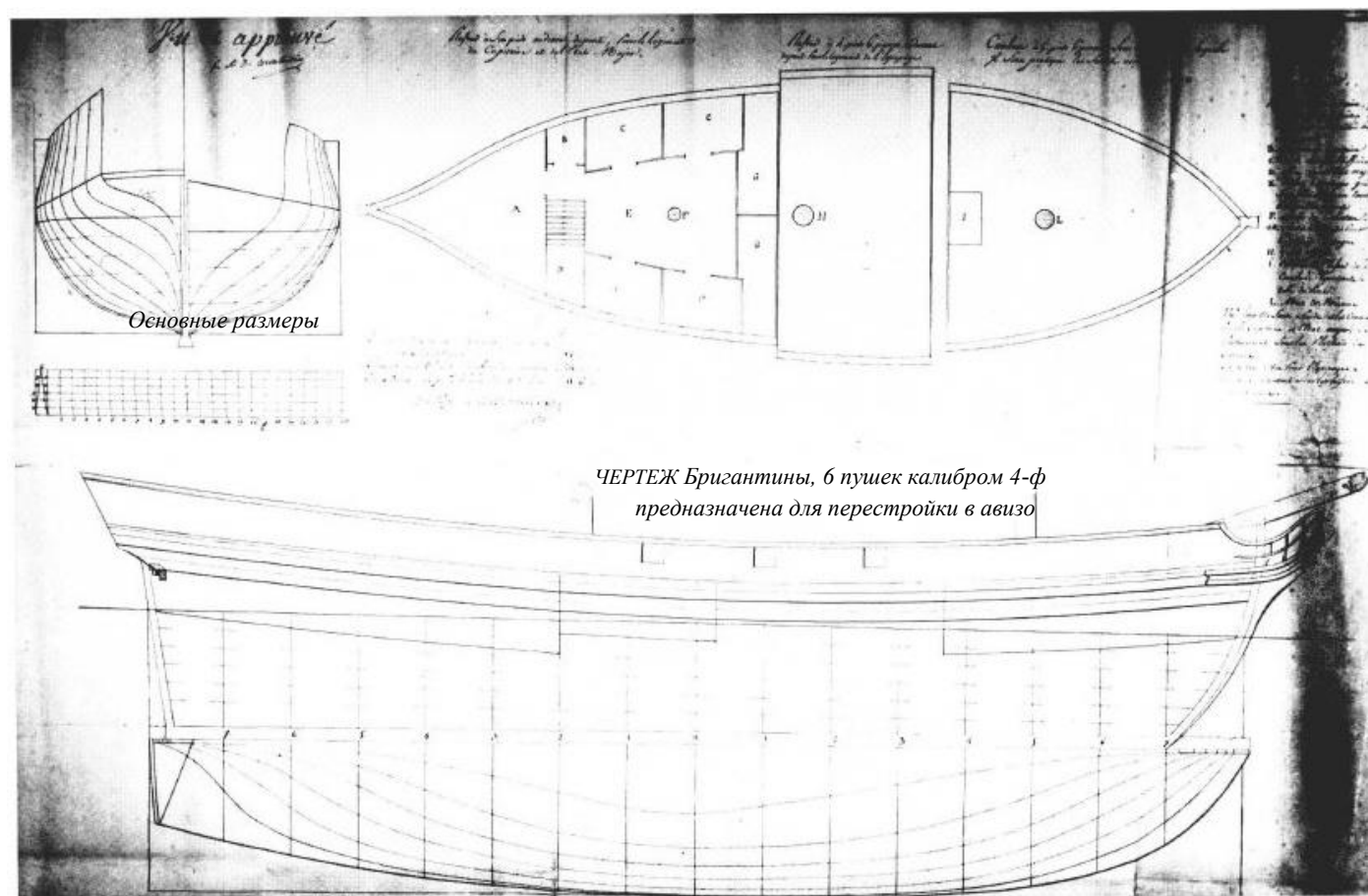


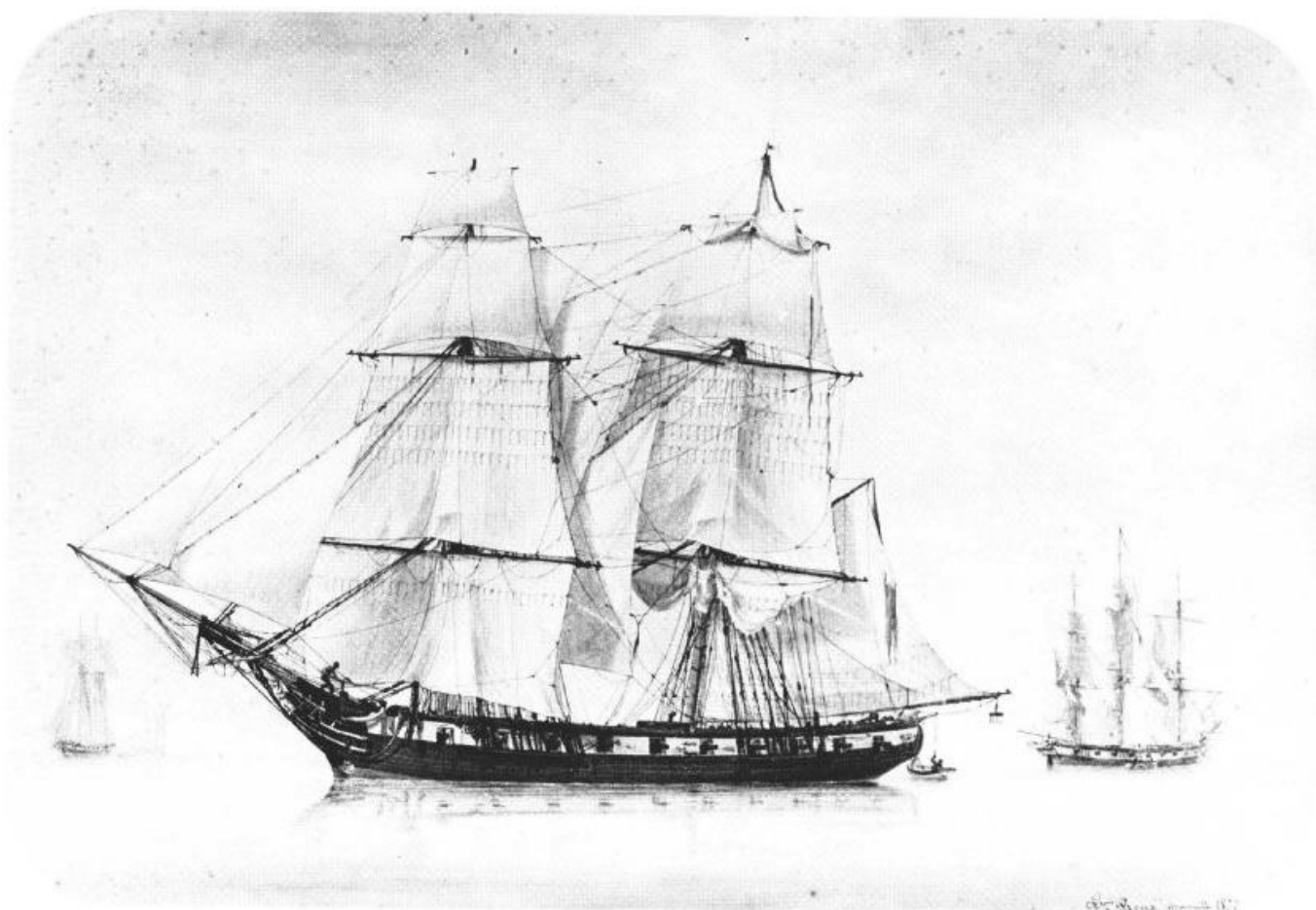
Еще пример, чертеж бригантины, датированный 1787 годом, инженера Харана [Раймонд-Антони Харан (1748-?)]. На этом интересном документе показана подробная компоновка трюма. На корме в **А** каюта командующего, впереди большой трап, по обе стороны от него, в каютах **В** и **Д** койки для капитана и офицеров, также и каюты **С**, выходящие в их столовую **Е**, в которой показан шпindel шпиля **Г**, **Г** – отсеки для провизии. Экипаж обитает перед этими отсеками и под передней частью палубы. «Световые люки» освещают помещения офицеров.

Этот чертеж предназначен для авизо, что был построен в Байонне в 1787-1788 годах (см. список).

Данный чертеж, вероятно, составлен инженером Форфеем, в 1787 году. Мы обращаем ваше внимание на дерзкие обводы корпуса этого сторожевика, где все принесено в жертву скорости.

По этому чертежу был построен авизо в 1787-1788 годах в Сен-Мало (см. список).

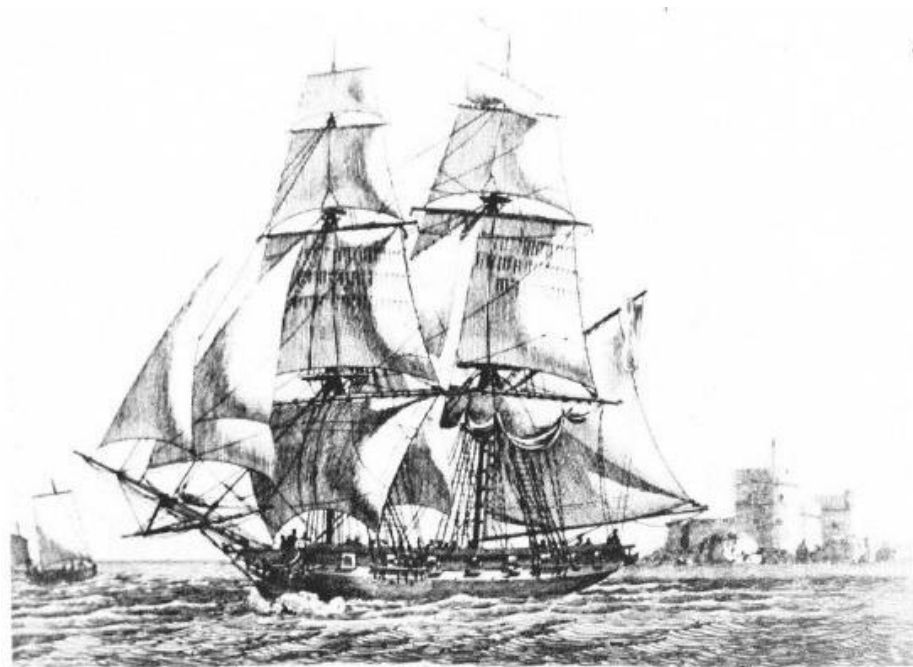




Согласно примечанию, сопровождающему эту акварель Ф. Ру, датированную 1877 годом и хранящуюся в Музее Военно-Морского Флота, бриг называется *Тактик*, ранее именовался как *Тигр*. Построен в Сен-Мало в 1792-95 годах.

Акварель изображает *Тактик*, вероятно, как он выглядел в начале века и, конечно же, до принятия железных карронад в 1804 году, так как мы можем ясно видеть ряд пушек. По факту, как и большинство бригов, у *Тактик* имеются свои дополнительные пушки спереди (как погонные и для подачи сигналов), замененные на 24-фунтовые карронады. Неся двадцать пушек, *Тактик* - самый большой тип брига, используемый во флоте периода 1792-1815 годов. Однако, следует отметить, что первоначально *Тигр*, ставший *Тактиком*, был оснащен 18-ю 6-фунтовыми орудиями.

Хорошо показанный такелаж характерен для имперской эпохи (мартин-гик эзельгофта бушприта, четыре риф-банта на марселях и т. д.), обратите внимание на большой прямой парус или лангард, кольца бизани расположены выше риф-бантов.



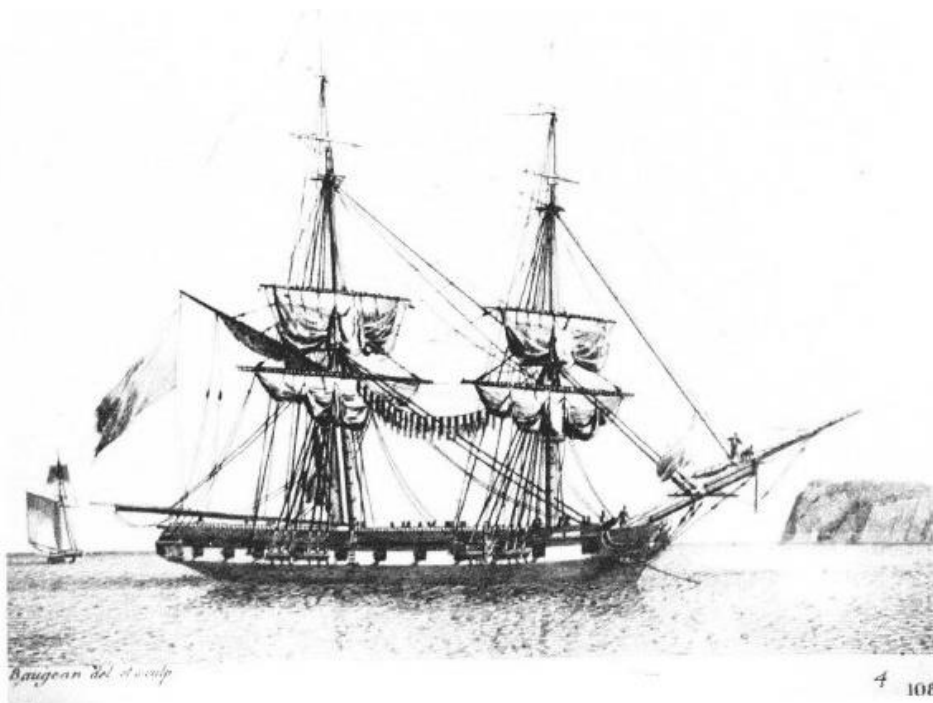
Бриг с 16 карронадами. Ветер сильный.

Это гравюра Беагерана, которую мы выбрали для обложки монографии, представляет собой бриг Имперского флота, с некоторыми вариациями вы найдете на этой гравюре то, что описано в монографии.

Этот бриг, стоящий на одном якоре, вооружен 20 орудиями. Похоже это пушки, что весьма удивительно. Альбом Беагерана, опубликованный в 1814 и 1817 годах. Мы перенесли подюжины гравюр посвященных бригам; вы обнаружите, что этот художник систематически воздерживается от малейшего «эффекта неба», что делает его гравюры легко узнаваемыми на белом фоне.

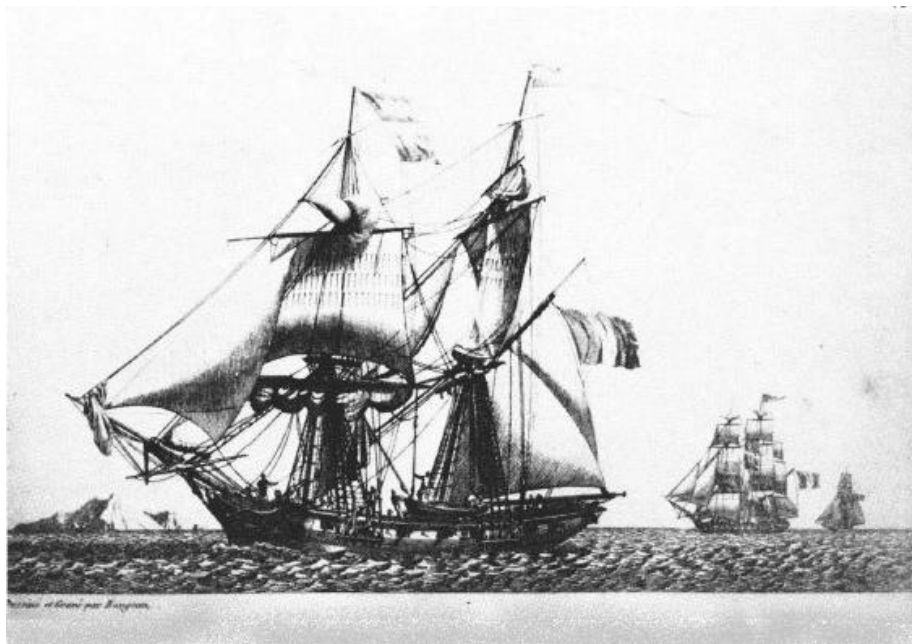
На этом бриге паруса спущены, некоторые из гамаков экипажа вывешены между мачтами для просушки на грузовом канате.

Брамсели и бом-брамсели, а также кливеры плотно увязаны. Гамаки по левому борту «украшают» фальшборт. Вы заметили, что место расположения русленей на половине высоты портов, что вынуждает их разделить, это решение априори, не самое лучшее, но, возможно, причина в угле наклона, образованном вантами, и забота о том, чтобы они не перетирались о верхний край фальшборта? Следует отметить, что крепление русленей на надводном борту должно быть особенно прочным.



Этот корабль, как и предыдущие, представляет собой 24-ф бриг. Сюжет повествует о том же, что и на соседней гравюре, но к нему добавлены сигнальные флаги, например повторяющие сигналы с корабля, что под управлением старшего офицера.

«Репитеры» размещены таким образом, чтоб они передавали всем кораблям, в каком бы положении они ни были, сигналы, приказы, исходящие от «флагмана». Кроме наличия двух сигнальных флагов на фок-мачте, бриг несет на грот-мачте, его флагдук [полотнище] военного вымпела, обратите

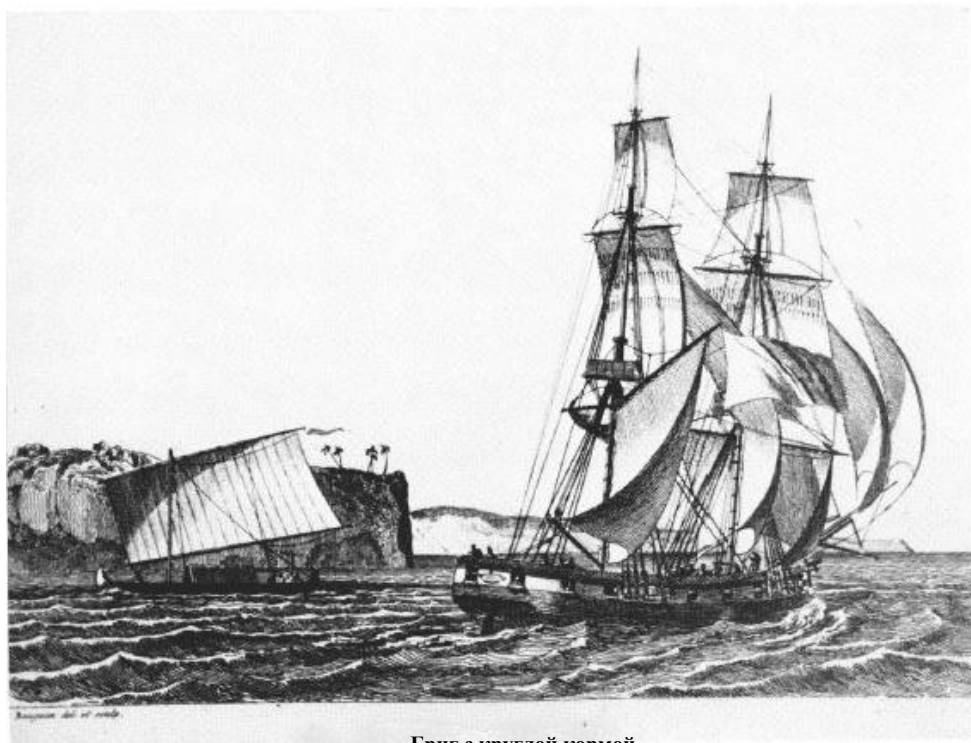


внимание на гафель, что удлинен рангоутным древком и временным фалом. Государственный флаг поднимается к верхнему концу гафеля. Согласно гравюре, вероятно, сигналы исходят от фрегата на дальнем фоне.



Военный бриг остановлен для спуска шлюпки на воду

Интерес к этой гравюре, по-видимому, вдохновлен «корветной стезей» П. Озанна. Здесь продемонстрирован спуск на воду шлюпки брига, который обязательно останавливается. Для этого маневра положение нижних реев, изменяется брасами, соответственно, появляется возможность использовать мачт-тали гаками заведенные за рымы что вбиты в киль шлюпки, чтобы снять ее с кильблоков и опустить в воду. Обратите внимание, спереди видны рей-тали.



Бриг с круглой кормой

На этой гравюре показан особый тип брига, называемый «круглая корма» компоновкой, подходящей ко многим нашим кораблям эпохи Реставрации.

Этот бриг прототип (выдержка из альбома, опубликованного в 1817 году), бригов с круглой кормой типа «Лебедь», что был введен в строй в 1824 году *

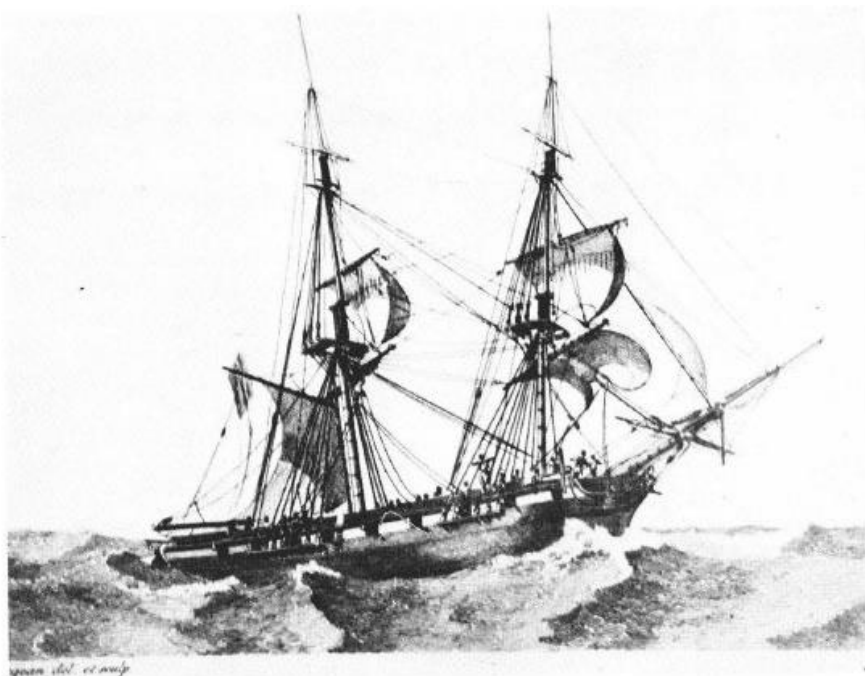
Преимущество круглой кормы состояло в том, чтобы сделать корпус более однородным и более прочным на корме. К этому добавилась лучшая защита благодаря наличию вооруженных портов сбоку корпуса.

* Не путайте с Лебедем данной монографии, который был построен в 1806 году по чертежам брига «Кюрю», что был разработан в 1800 году инженером Пестелем

Этот бриг под уменьшенным числом парусов, будто, «летит», его скорость движения высока (6 или 7 румбов) [авторы имеют в виду румб движения под парусом; 6 или 7 румбов, это курс бакштаг], что позволяет ему использовать свой бизань, чьи рифы должны были быть взяты. Брамсели плотно увязаны, по три рифа размещено на марселях (предположительно четыре риф-банта), Грот увязан, а фок в виде воздушного мешка, практически не ограничен, он поднимается по обеим сторонам от фокаштага, прижимаясь к нему. Средний кливер настроен на правильное отклонение, прочие кливеры плотно увязаны, также как и блинд.

Мы используем эту иллюстрацию, чтобы показать, что бриг, при штормовой погоде, должен маневрировать, учитывая существование своего рода противоречий, между его прямыми парусами и бизанью, последний, в случае ветровой нагрузки, стоит по ветру, а для квадратных парусов важно сделать наоборот. Также очень важно немедленно спустить бизань, управляя ноком гафеля, чтобы ослабить действие ветра при этом.

Добавим, что бриг, как и большинство из этих кораблей времен эпохи Реставрации, переоборудован в **бриг-шняву**.

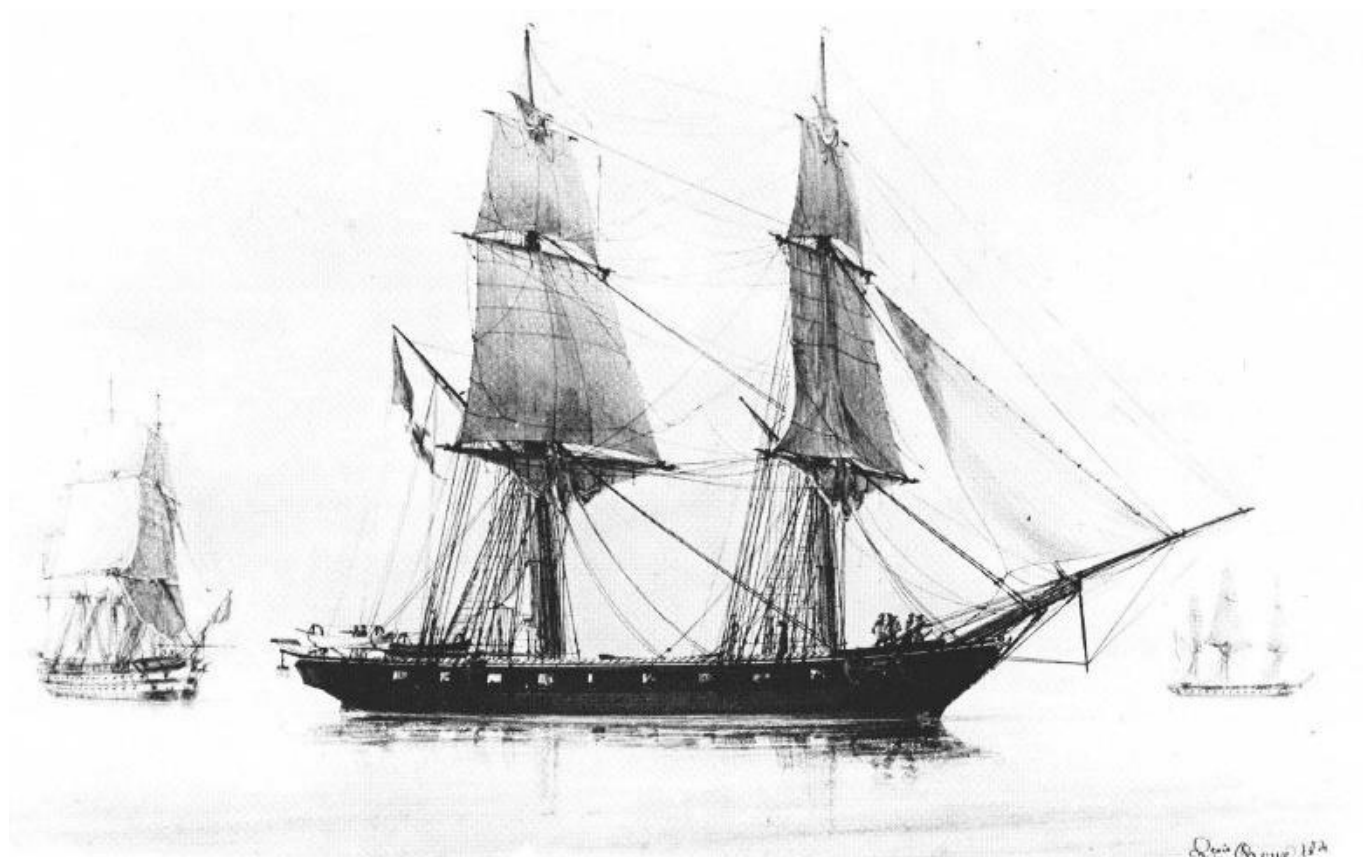
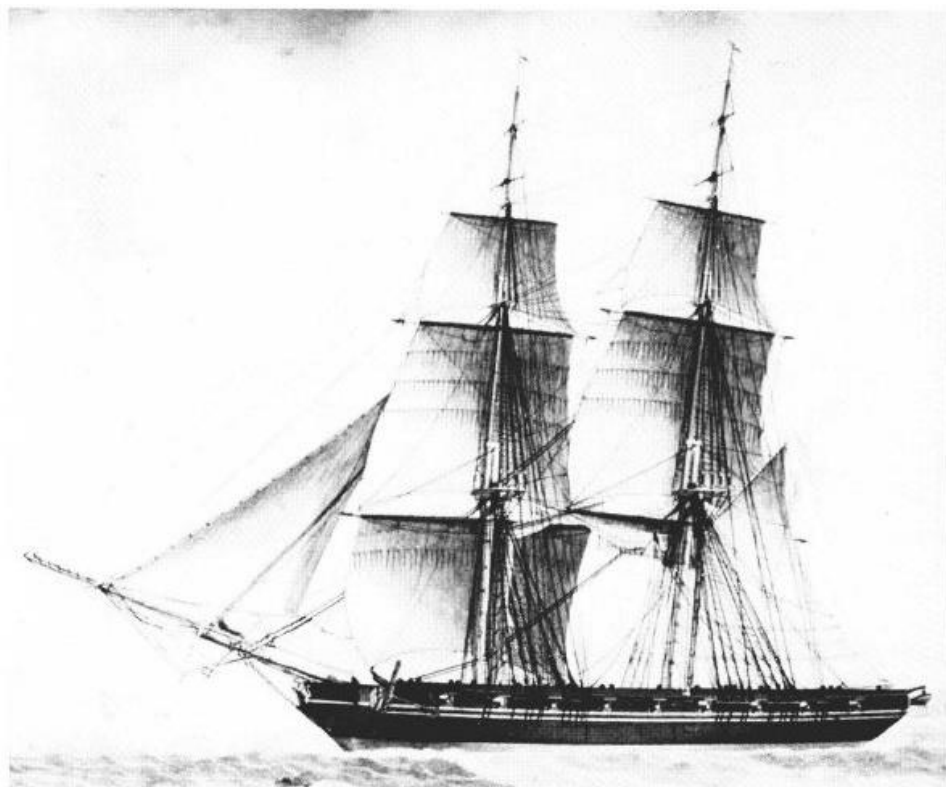


Эта акварель Ф. Ру дает хороший пример бригов, спроектированных с 1840 по 1850 год, отличается от типичных чертежей, используемых в дальнейшем. «Меркурий» был построен в 1840-1842 годах в Бресте по чертежам инженера Прето [Ипполит Луи-Эдуард Прето (1797-1866)], этот бриг вооружен 16 карронадами калибра 30-ф и 2 мортирами 16 см. Бриг несет шняв-трисель-мачту и лангард, обратите внимание на «гафель фок-мачты», то есть нижний стаксель крепится к гафелю.

Эта акварель Ф. Ру [Франсуа Жозеф Фредерик Ру (1805—1870)], датированная 1826 годом, представляет собой большой торговый бриг, который внешне подобен военному бригу с его 18 орудиями и очень массивным такелажем. На этом корабле есть брамсели и бом-брамсели, его нижний стаксель пристегнут к гафелю и, подобно военным бригам, он несет прямой грот, а его бизань крепится к шняв-трисель-мачте.

Этот корабль значительно отличается от скромной бригаантины прошлого века.

Геркулес, конструктора Пьера Вяна, спущен на воду 9 марта 1826.





ПРОДОЛЖЕНИЕ СМЕТЫ РАСЧЕТОВ

Эта серия расчетных смет, к которым добавлены образцы выборки древесины, хранится в С.Н.М., рукопись 320 и включает:

Иллюстрация № 1: авизо, построенные в Гавре и Онфлере в начале Революции; эти сторожевики на самом деле являются небольшими бригами, оснащенными 12 орудий, калибр которых составляет 4 или 6 фунтов. Корабли были спроектированы инженером Форфеем.

Части № 2 и 2бис: датированы VII годом, относятся к бригам, 16 орудий 4-ф, также разработанные Форфеем, корабли, построенные в Гавре в VIII году и в Нанте в IX году, выполнены по этому чертежу.

П.-А. Форфей родился в Руане в 1752 году, ученик-сверхштатник с апреля 1773 года, ученик с начала 1775 года, помощник инженера-конструктора с 1 августа 1777, инженер-конструктор с 1 мая 1786 года.

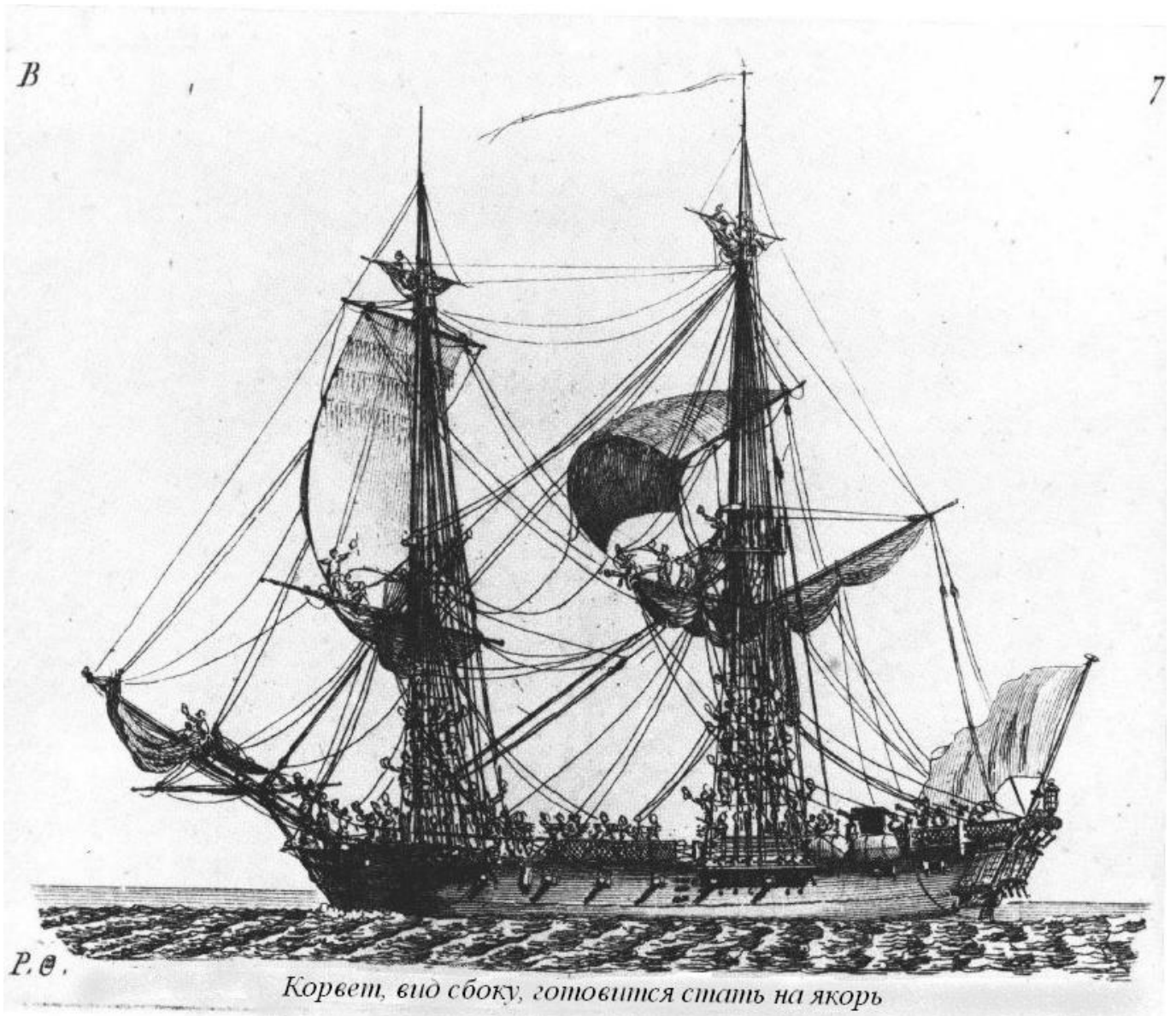
Этот инженер закреплен за Брестом до 1783 года. Он направлен в Сен-Мало в 1787-1788 годах, где курировал строительство пакетботов для Америки. В 1789 году он назначен для Гавра, где развернет очень бурную деятельность в период революции.

Он совершил учебную поездку в Англию с сэром Лескалье в 1790 году.

Иллюстрация №3: смета корвет-бригантина, этот документ касается *Кюрю*, построенного в Нанте в 1799 году по чертежам инженера Готье.

Иллюстрация №4: относится к бригу, что разработан инженером Санэ.

* Напомним, что эти сметы расчетов составляют **основной документ** для строительства, чертежи предназначены только для «визуализации» задумки инженера.

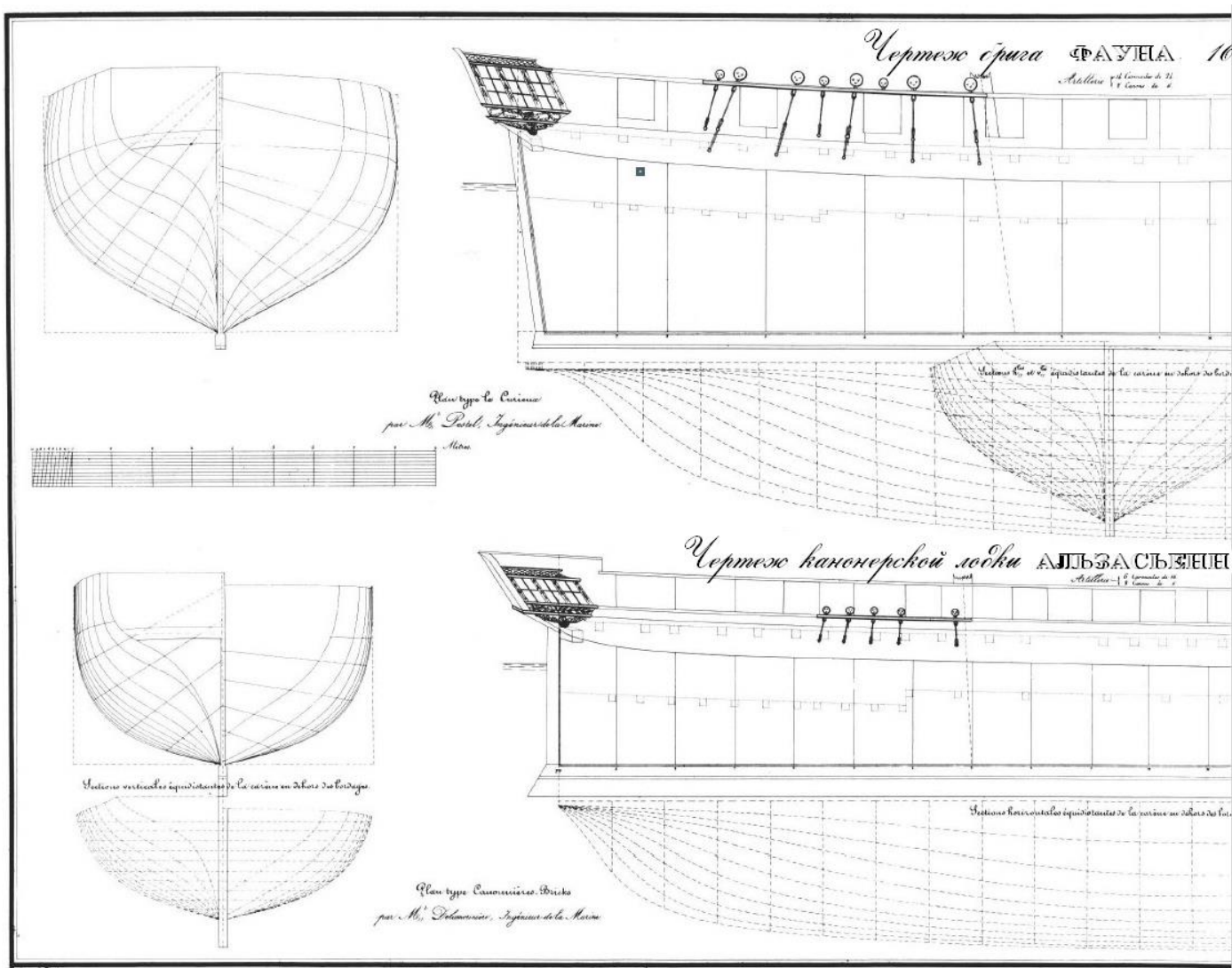


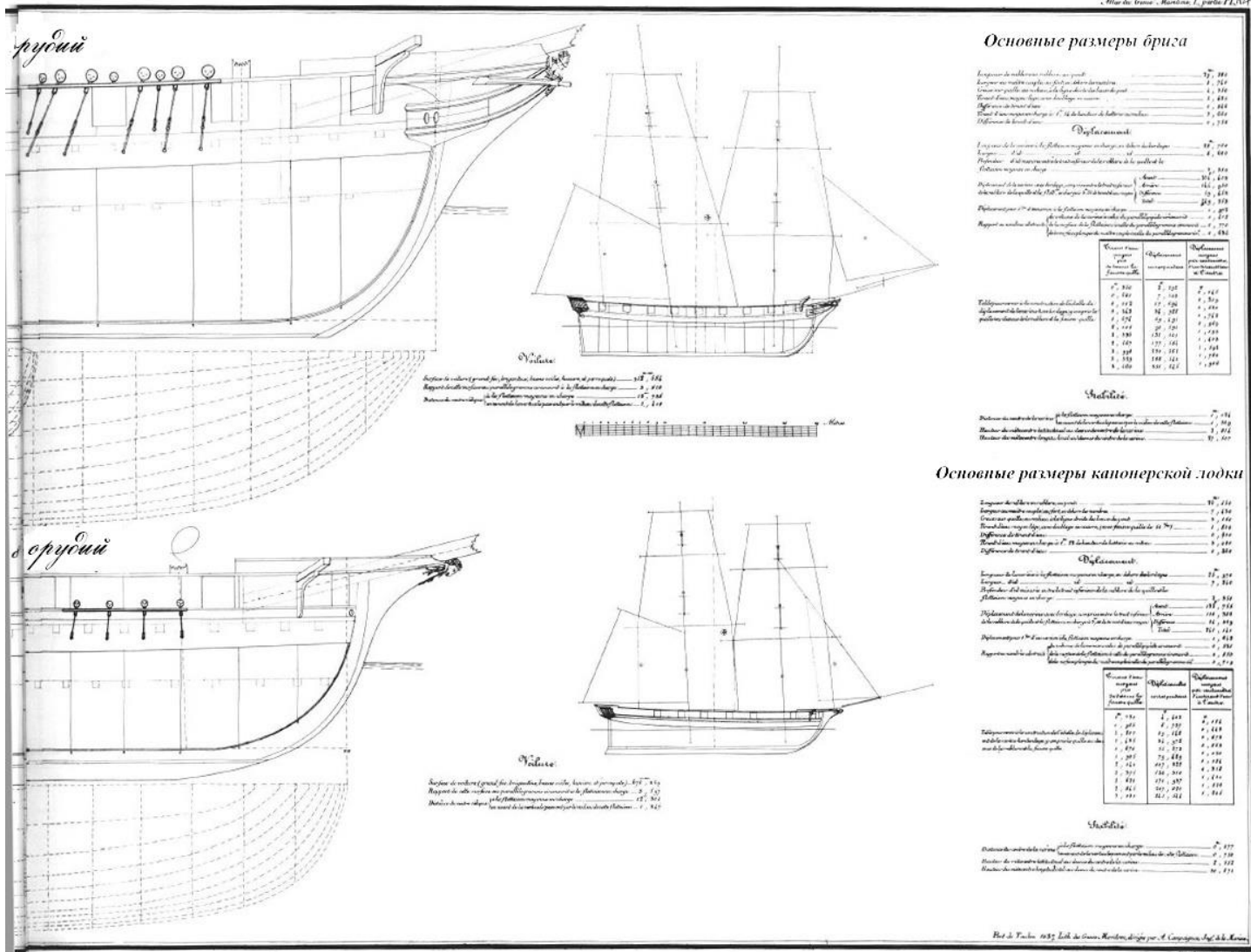
Это репродукция красивой гравюры Пьера Озанна, изображающая небольшой корвет 1785-1790 годов, следует сравнить ее с другим примером, приведенным ранее «корветная стезя», здесь у нас показан рангоут шнявы-лангарда, причем бизань не несет гик (сравните с репродукциями бригов, с гротом, трисель мачтой и большим бизанью с гиком, выходящим за пределы транца).

Обращаем ваше внимание (если вооружитесь лупой): увидите весла, расположенные с внутренней стороны увязки юферсов грот-мачты, два тюка сена, расположены с наружной стороны лееров, стойки с фальконетами. Окна кормы включают также половинки ставней, они открыты. Кормовой фонарь

отчетливо виден, на сводчатом транце закреплено то, что мы считаем свернутой сетью, не имея возможности точно это определить. Черный квадрат, видимый над тюками сена (для овец), указывает на крышку лестницы для офицеров. Короче говоря, можно было бы отметить еще много деталей.

В той же спецификации фигурирует еще один корвет, идентичный этому (более отчетливо видна трисель-мачта), представленный как вид на правый борт с приспущенным флагом, который мы приводим в «Линейный корабль 74», том IV, стр. 348. Эскиз П. Озанна, используемый для выполнения гравюры.





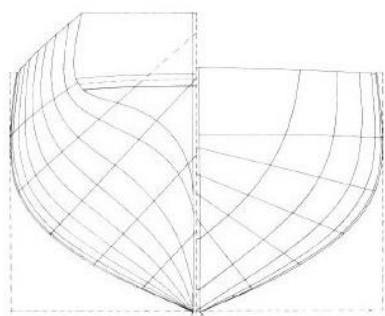
Вот изображение *Фауны*, построенной в 1811 году в Ла-Сьотате, по тем же чертежам, что и *Кюрю*, что был построен в Сен-Мало в VIII году (1800). Изначальные чертежи *Кюрю* датируются 18-м фримера [фример-третий месяц французского республиканского календаря, (21 ноября-20 декабря)] VIII года, на них присутствуют подписи Пестеля и одобрительная Форфея. S.H.M. 8DD часть 22. *Лебедь*, принадлежит к той же серии кораблей, мы опирались на этот чертеж исследуя обводы корпуса, но что касается верхних надстроек, то модель музея Военно-морского флота, предоставила нам всю информацию, а также сведения о такелаже.

Сгруппированные на том же листе, чертежи типа корабля

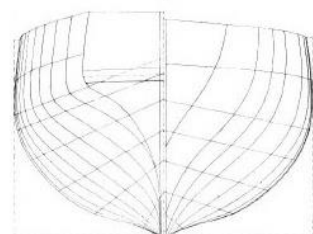
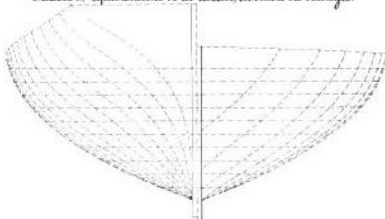
именуемого **канонерская лодка**. Название, которое оправдывает то, что мы приводим на этих рисунках, сопровождается оценкой, сформулированной адмиралом Э. Парисом [Франсуа Эдмон Парис (1806-1893)] в его книге «Морской музей Лувра», опубликованной в 1883 году (напечатано только 300 экземпляров).

Адмирал, который изучал бриги 24 и канонерские лодки, так их оценивает:

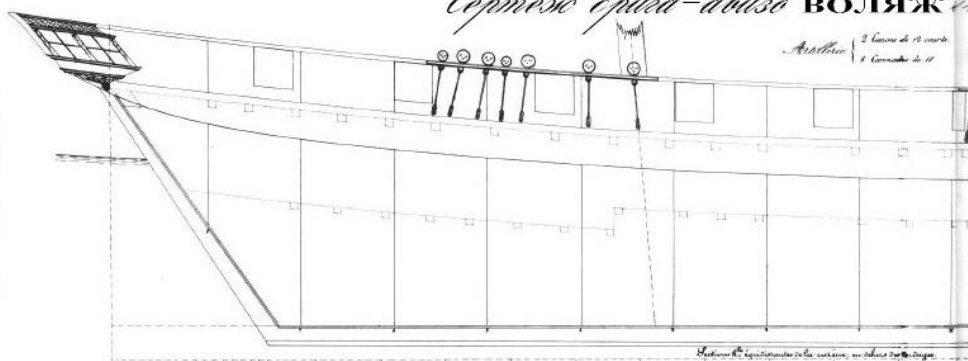
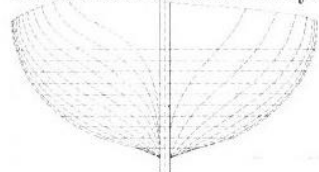
«Все эти малые корабли имели посредственные ходовые качества, но допустимо приемлемые для моря. Большие были отправлены на дальние базы, в то время как более мелкие оставались вблизи наших берегов».



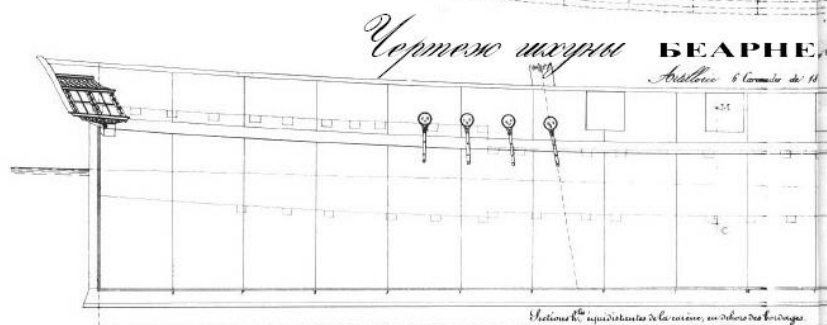
Section transversale de la carène, en dehors des bordages.



Section transversale de la carène, en dehors des bordages.

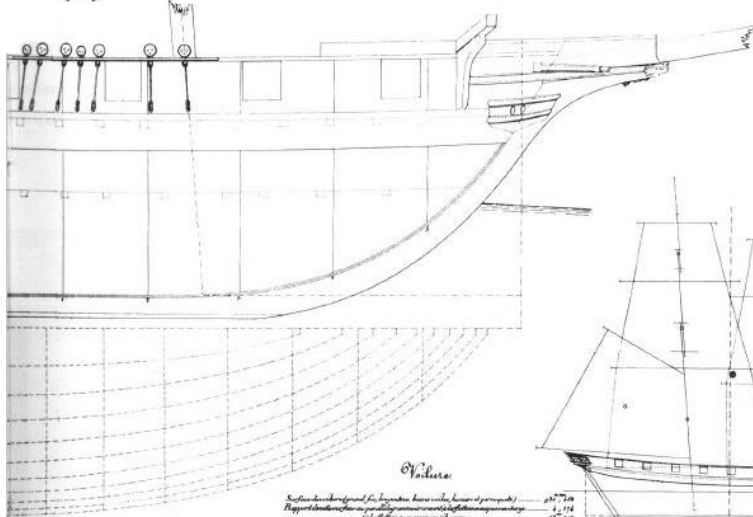


Plan type la Garalle
projeté sur la Garalle, Bord de 18
par M. Mouton, Ingénieur de la Marine.



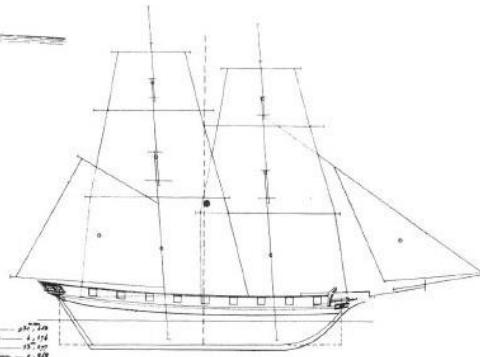
Plan type l'Jais
par M. Hubert, Ingénieur de la Marine.



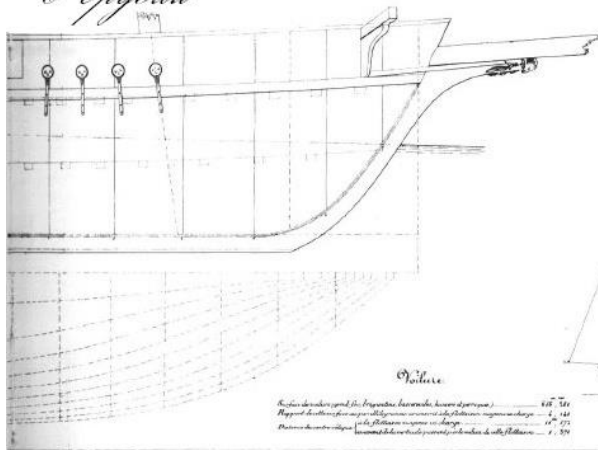


Volture

Supplémentaire (pour les frais de transport, de nourriture, de logement, etc.)	0,30	1,00
Pour les dépenses de transport, de nourriture, de logement, etc.	0,30	1,00
Pour les dépenses de transport, de nourriture, de logement, etc.	0,30	1,00
Pour les dépenses de transport, de nourriture, de logement, etc.	0,30	1,00



6 срубий



Volume

Requis de rindere pentru (în prezentare, în scris, înainte de plecare)	615	511
Raport de lucru pe seara pentru alinați unu și doi de fluturii, după un caz	6	142
Requis de rindere pentru (în prezentare, în scris, înainte de plecare)	16	171
Raport de lucru pe seara pentru alinați unu și doi de fluturii, după un caz	1	574



Longueur du câble à un câble au joint	96,100
Longueur des câbles simples au joint, en dehors du manivelle	6,100
Cable, par câble, en dehors du câble simple, chaque câbles	5,600
Poids d'un mètre cube de câbles en acier, sans manivelle	2,500
Différence de tension, en lb	1,300
Poids d'un mètre cube de câbles, en lb	5,100
Différence de la force exercée par le câble	1,400

Déplacement.

[illegible]

Temperatura per la formazione della pasta	Dilatazione per contrazione	Dilatazione per contrazione per cento di cambio
100	100	100
110	101	101
120	102	102
130	103	103
140	104	104
150	105	105
160	106	106
170	107	107
180	108	108
190	109	109
200	110	110

Stability

<i>Distance du centre de la corne</i>	(du centre de la corne au centre de la base)	1, 256
<i>Angle de vision de l'œil</i>	(du centre de la corne au centre de la base)	1, 256
<i>Angle de vision de l'œil</i>	(du centre de la corne au centre de la base)	1, 256
<i>Angle de vision de l'œil</i>	(du centre de la corne au centre de la base)	1, 256

Dimensiones principales de la Goëlette.

Longueur de rebord en rebord support	97,128
Longueur au rebord unique au fini, rebord de rebord	6,830
Grande palette au rebord de rebord de rebord de rebord	7,828
Grand rebord support au rebord de rebord de rebord de rebord	7,884
Différence de rebord de rebord de rebord de rebord	6,788
Rebord de rebord de rebord de rebord de rebord de rebord	7,828
Différence de rebord de rebord de rebord de rebord de rebord	6,830

Displacement:

[illegible]

Quanto tempo passa da quando fanno quella	Esclamazione corrispondente	Esclamazione corrispondente per i bambini dalla prima all'età
1. 1/2 s.	1. 1/2 s.	1. 1/2 s.
2. 3/4 s.	2. 3/4 s.	2. 3/4 s.
3. 1/2 s.	3. 1/2 s.	3. 1/2 s.
4. 1/4 s.	4. 1/4 s.	4. 1/4 s.
5. 1/8 s.	5. 1/8 s.	5. 1/8 s.
6. 1/16 s.	6. 1/16 s.	6. 1/16 s.
7. 1/32 s.	7. 1/32 s.	7. 1/32 s.
8. 1/64 s.	8. 1/64 s.	8. 1/64 s.
9. 1/128 s.	9. 1/128 s.	9. 1/128 s.
10. 1/256 s.	10. 1/256 s.	10. 1/256 s.
11. 1/512 s.	11. 1/512 s.	11. 1/512 s.
12. 1/1024 s.	12. 1/1024 s.	12. 1/1024 s.
13. 1/2048 s.	13. 1/2048 s.	13. 1/2048 s.
14. 1/4096 s.	14. 1/4096 s.	14. 1/4096 s.
15. 1/8192 s.	15. 1/8192 s.	15. 1/8192 s.
16. 1/16384 s.	16. 1/16384 s.	16. 1/16384 s.
17. 1/32768 s.	17. 1/32768 s.	17. 1/32768 s.
18. 1/65536 s.	18. 1/65536 s.	18. 1/65536 s.
19. 1/131072 s.	19. 1/131072 s.	19. 1/131072 s.
20. 1/262144 s.	20. 1/262144 s.	20. 1/262144 s.
21. 1/524288 s.	21. 1/524288 s.	21. 1/524288 s.
22. 1/1048576 s.	22. 1/1048576 s.	22. 1/1048576 s.
23. 1/2097152 s.	23. 1/2097152 s.	23. 1/2097152 s.
24. 1/4194304 s.	24. 1/4194304 s.	24. 1/4194304 s.
25. 1/8388608 s.	25. 1/8388608 s.	25. 1/8388608 s.
26. 1/16777216 s.	26. 1/16777216 s.	26. 1/16777216 s.
27. 1/33554432 s.	27. 1/33554432 s.	27. 1/33554432 s.
28. 1/67108864 s.	28. 1/67108864 s.	28. 1/67108864 s.
29. 1/134217728 s.	29. 1/134217728 s.	29. 1/134217728 s.
30. 1/268435456 s.	30. 1/268435456 s.	30. 1/268435456 s.
31. 1/536870912 s.	31. 1/536870912 s.	31. 1/536870912 s.
32. 1/1073741824 s.	32. 1/1073741824 s.	32. 1/1073741824 s.
33. 1/2147483648 s.	33. 1/2147483648 s.	33. 1/2147483648 s.
34. 1/4294967296 s.	34. 1/4294967296 s.	34. 1/4294967296 s.
35. 1/8589934592 s.	35. 1/8589934592 s.	35. 1/8589934592 s.
36. 1/17179869184 s.	36. 1/17179869184 s.	36. 1/17179869184 s.
37. 1/34359738368 s.	37. 1/34359738368 s.	37. 1/34359738368 s.
38. 1/68719476736 s.	38. 1/68719476736 s.	38. 1/68719476736 s.
39. 1/137438953472 s.	39. 1/137438953472 s.	39. 1/137438953472 s.
40. 1/274877906944 s.	40. 1/274877906944 s.	40. 1/274877906944 s.
41. 1/549755813888 s.	41. 1/549755813888 s.	41. 1/549755813888 s.
42. 1/1099511627776 s.	42. 1/1099511627776 s.	42. 1/1099511627776 s.
43. 1/2199023255552 s.	43. 1/2199023255552 s.	43. 1/2199023255552 s.
44. 1/4398046511104 s.	44. 1/4398046511104 s.	44. 1/4398046511104 s.
45. 1/8796093022208 s.	45. 1/8796093022208 s.	45. 1/8796093022208 s.
46. 1/17592186044416 s.	46. 1/17592186044416 s.	46. 1/17592186044416 s.
47. 1/35184372088832 s.	47. 1/35184372088832 s.	47. 1/35184372088832 s.
48. 1/70368744177664 s.	48. 1/70368744177664 s.	48. 1/70368744177664 s.
49. 1/140737488355328 s.	49. 1/140737488355328 s.	49. 1/140737488355328 s.
50. 1/281474976710656 s.	50. 1/281474976710656 s.	50. 1/281474976710656 s.
51. 1/562949953421312 s.	51. 1/562949953421312 s.	51. 1/562949953421312 s.
52. 1/1125899906842624 s.	52. 1/1125899906842624 s.	52. 1/1125899906842624 s.
53. 1/2251799813685248 s.	53. 1/2251799813685248 s.	53. 1/2251799813685248 s.
54. 1/4503599627370496 s.	54. 1/4503599627370496 s.	54. 1/4503599627370496 s.
55. 1/9007199254740992 s.	55. 1/9007199254740992 s.	55. 1/9007199254740992 s.
56. 1/18014398509481984 s.	56. 1/18014398509481984 s.	56. 1/18014398509481984 s.
57. 1/36028797018963968 s.	57. 1/36028797018963968 s.	57. 1/36028797018963968 s.
58. 1/72057594037927936 s.	58. 1/72057594037927936 s.	58. 1/72057594037927936 s.
59. 1/144115188075855872 s.	59. 1/144115188075855872 s.	59.

Stabilité.

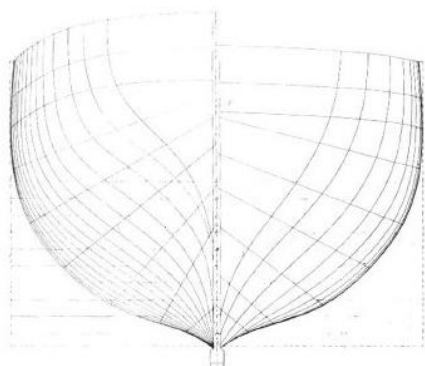
[illegible]

Pot. & Tula. 1986. List de baze. *Morone chrysops*, A. Copeyagras, Agavardela River.

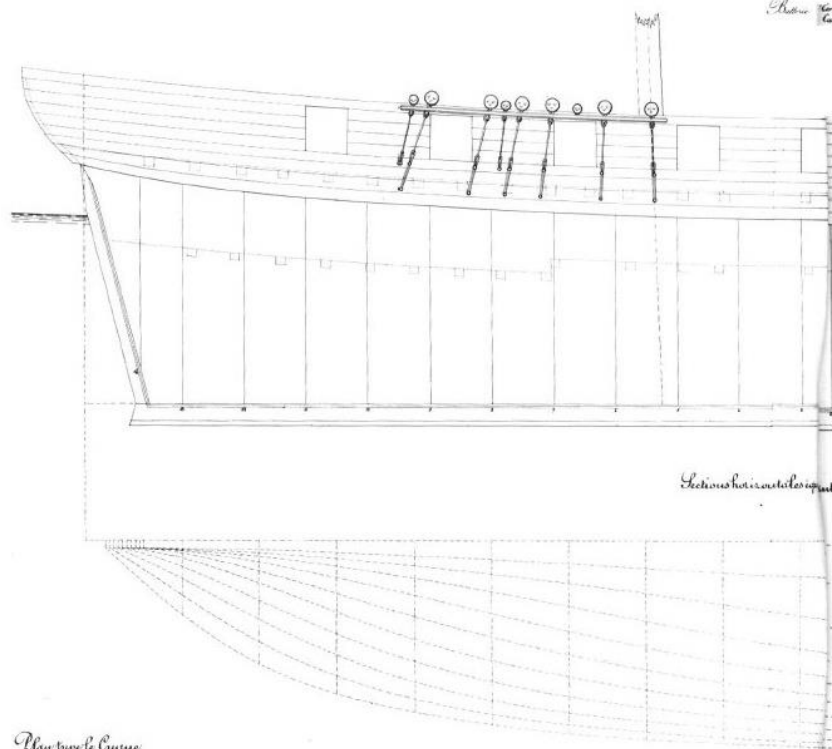
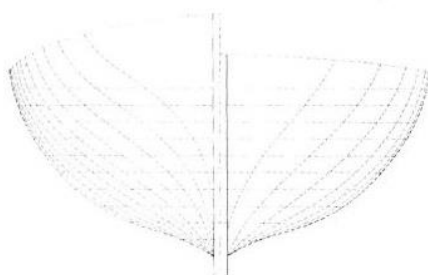
На этом же изображении – типичный чертеж шхуны, о которой мы здесь не говорим, ограничивая упоминание только о кораблях, оснащенных как бриг.

Vermorel & Pura III

Composé de
Bouche



Section verticale équidistante de la carène, au dehors du bordage.



Section horizontale équidistante

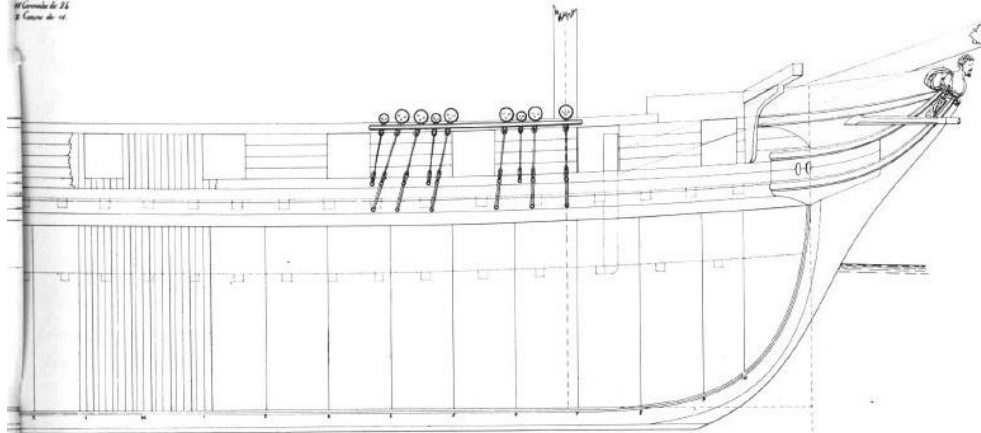
Plan type le Cygne
(24 Avril 1872) Les membres de la Commission:
M. M. Rolland, Lavi, Lavi, Lavi et Delamare.



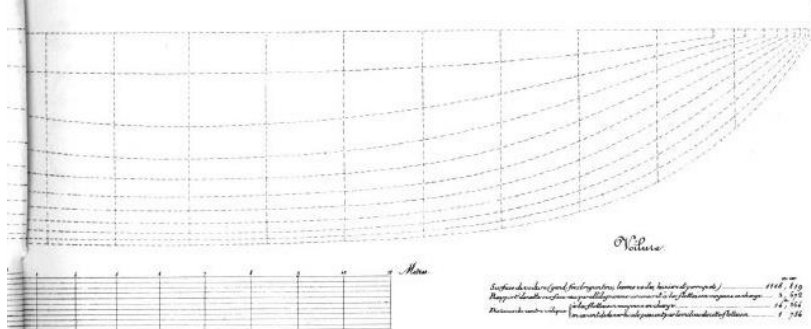
ПАЛИУР 20 пушечный

Патиллер-2

В Гавани де 24
2 Канов де 12



План де ла каюта и де ла галерея



План де

Сечение де корпуса (судно, без пушек, канов и де ла каюта и де ла галерея)
Длина де корпуса (судно, без пушек, канов и де ла каюта и де ла галерея)
Ширина де корпуса (судно, без пушек, канов и де ла каюта и де ла галерея)
Высота де корпуса (судно, без пушек, канов и де ла каюта и де ла галерея)

Dimensions principales

Longueur de l'arbre de mât avant	37, 430
Longueur de l'arbre de mât arrière	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430

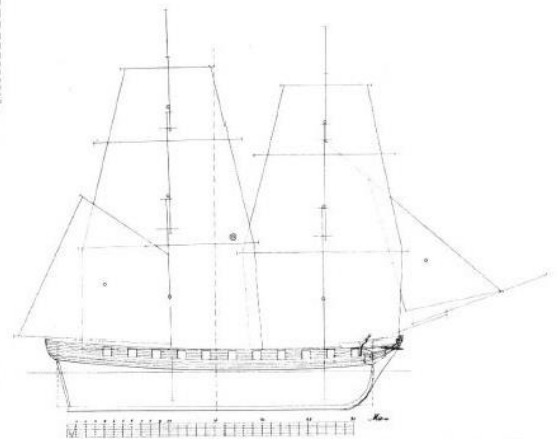
Displacement

Longueur de l'arbre de mât avant	37, 430
Longueur de l'arbre de mât arrière	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Longueur de l'arbre de mât de misaine	37, 430

Longueur de l'arbre de mât avant	Longueur de l'arbre de mât arrière	Longueur de l'arbre de mât de misaine
37, 430	37, 430	37, 430
37, 430	37, 430	37, 430
37, 430	37, 430	37, 430
37, 430	37, 430	37, 430
37, 430	37, 430	37, 430
37, 430	37, 430	37, 430
37, 430	37, 430	37, 430
37, 430	37, 430	37, 430

Stabilité

Stabilité de l'arbre de mât avant	37, 430
Stabilité de l'arbre de mât arrière	37, 430
Stabilité de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Stabilité de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Stabilité de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Stabilité de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Stabilité de l'arbre de mât de misaine	37, 430
Stabilité de l'arbre de mât de misaine	37, 430



Plan de l'arbre de mât de misaine

Палиур, чертеж того же типа, что и Лебедь (не путайте с бригом, объектом этой монографии), предназначен заменить бриг 24 Имперского флота. Этот новый тип корабля, значительно больший, чем предыдущие, изначально был предназначен для установки 18 карронад калибром 24 фунта и 2 длинных 18 фунтовых орудий для погонной стрельбы.

Этот отличный документ не только учитывает сечение корпуса, но и дает информацию о каркасе и обшивке надводного борта. Обратите внимание на расположение русленей, на уровне планшюра, последний образует верхние перемишки портов, волнорез упрощен, исчезли релинги, они заменены легкой обшивкой, а также леера, ограждающие платформу галюна. Это, безусловно, более функционально, но менее эстетично - корма нового типа, называемая круглой кормой, решение, которое становится широко распространенным на флоте в период Реставрации.

	<i>Акмеон</i> Врус 16 оръеви	<i>Русь</i> Врус 16 оръеви	<i>Сильфа</i> Врус 18 оръеви
Qualités de Gouverner.	Le bâtiment gouverne fort bien.	Grès bien sous toutes les allures.	avec bon grès il gouverne très bien de moyen grès il peut difficilement le faire.
Quel Port de la Voile?	Il porte également bien la voile.	Grès bien et même extraordinairement.	Il porte très bien la voile.
Des Mouvements de tangage.	Grès mouvement de tangage sous du vent ne fatiguant point au plus près quelque peu l'état de l'armement.	Grès doux, il le serait davantage si le mât de misaine n'était ruiné de l'avant.	Grès Mouvement de tangage sous Grès Dur.
Des Mouvements de roulée?	Grès mouvement de roulée est extrêmement vif, et l'avant arrière est la seule allure qui fatigue le bâtiment.	Grès fort, il n'est pas de bâtiment qui lui ait plus forte.	il roule donc comme
Marche au plus près.	La plus avantageuse au bâtiment, mais il faut qu'il aille au moins de 12 nœuds pour s'arrêter.	Ordinaire et très ordinaire n'ayant que fait plus de 6 nœuds.	Il a fait deux fois l'allure et nœuds de la mer belle.
Marche Vent large.	Ordinaire.		Grès Habitué.
Marche Vent arrière.	C'est l'allure la moins avantageuse.	Ordinaire et très ordinaire.	idem.
Allures sous les différentes capes.	Le bâtiment se comporte fort bien sous toutes les capes, et particulièrement sous la brigantine, la voile d'étai de trop et la voile d'éc.	Le vent face la voile de 3 nœuds dans la brigantine et se comporte également allant le vent.	La brigantine est la plus utile.
Si il est Ardent.	Le bâtiment est ardent, lorsqu'il est en bataille, et qu'il fait plus de 12 nœuds le chemin.	Beaucoup.	Lorsqu'il y a petit vent il tient le vent difficile.
Si il est Lâche.	Il est lâche, d'un vent de vent et lorsqu'il fait moins de 4 nœuds.	Non.	Oui.
Comment il vire de bord vent devant & vent ar.	Il vire bien vent devant et ne est point, il vire également bien les deux.	Grès bien.	il vire très bien vent, vent la mer même une grosse il vire également bien vent arrière.
Comparaison de la Marche avec d'autres bâtiments.	En général les bâtiments de l'Armée ont fait 12 à 15 nœuds plus que l'action dans les 24 heures s'ils eussent fait de la voile et particulièrement lorsqu'il y a du vent.		

ОСОБЕННОСТИ РАЗЛИЧНЫХ БРИГОВ 24

Актеон и *Рысь* Роланда.

Сильфа - Сане, *Палинур* – Пестеля, *Пилад* - Шомона [Жан Франсуа Шомон (1774-1856)].

Мы полагаем, что было бы интересно сравнить хорошие или плохие качества различных типов бригов, несущих 16 орудий. Эта информация взята из большой таблицы, посвященной многим кораблям и подготовленной инженером Шомоном (недавно приобретена исторической службой ВМФ).

Поскольку корабль может показать себя по разному в кампаниях, информация предоставлена дважды для *Сильфы*, инженера Сане и трижды для *Палинура* (систершипа *Лебедя*), инженера Пестеля.

Мы предлагаем вам сравнить, и вы определите, что скорость движения, столь важная для этого типа корабля, не превышает 9 узлов, что подтверждается изучением различных расчетов. Итак, *Фаэтон*, чьи чертежи идентичны чертежам *Ле Сине*, считается очень резвым, ибо мог достигать скорости в 8,5 узлов, идя с попутным ветром под нижними парусами, марсельями и брамсельями.

Совершенно очевидно, что по сравнению с тендером у брига скорость меньше, она снижается из-за обилия парусов, которые облегчают его маневры, но наносят вред скорости.

ОТЧЕТ ПО БРИГУ *ГУСАР* (1811).

Мы приводим его как «оправдательный документ», предоставляющий очень точные указания касательно рангоута, парусов, снастей такелажа (все секции приведены), это позволило нам дополнить и проверить информацию, предоставленную моделью *Лебедя*, которая является частью той же серии бригов, что и *Гусар* (см. приложения). В этом отчете также содержится информация об артиллерии, якорях и укладке грузов этого брига.

Le Buck le Hurard Commande par M. le Marquis de la Roche, Maréchal de France. Dimensions Principales.

Le grand d'œuvre en pierre de taille.
Plan au milieu de la nef.
Longueur de la nef.
Hauteur totale de la nef.
Largeur de la nef.
Hauteur de la nef.
Longueur de la nef.
Hauteur de la nef.
Longueur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef	3. 2. 6
Largeur de la nef	15. 6. 0
Longueur de la nef	7. 10. 0
Hauteur de la nef	8. 4. 0
Largeur de la nef	16. 6. 0
Longueur de la nef	6. 1. 0

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Hauteur de la nef.

Voies en Voies et Échanges

35

	mill.	centimes.
Deposites	185	50
Grandes avances	549	"
Grandes avances	347	317
Grandes avances	154	"
Grandes avances	42	"
Grandes avances	61	"
Grandes avances	11	"
Grandes avances	131	"
Grandes avances	65	65
Grandes avances	51	31
Grandes avances	846	108
Grandes avances	115	"
Grandes avances	180	"
Grandes avances	90	"
Grandes avances	200	200
Grandes avances	270	265
Grandes avances	145	"
Grandes avances	50	"
Grandes avances	98	74
Grandes avances	11	54
Grandes avances	29	23
Grandes avances	87	57
Grandes avances	106	106
Grandes avances	91	"
Grandes avances	107	"
Grandes avances	76	"
Total	3495	1910

Frederick T. Howard

[illegible][illegible][illegible]

Ronde	Longueur	Pourcentage	Poids
1	1	100	100
2	2	50	50
3	3	33	33
4	4	25	25
5	5	20	20
6	6	16	16
7	7	14	14
8	8	12	12
9	9	11	11
10	10	10	10
11	11	9	9
12	12	8	8
13	13	7	7
14	14	6	6
15	15	5	5
16	16	4	4
17	17	3	3
18	18	2	2
19	19	1	1
20	20	0	0

ЗАМЕТКИ О "ГУСАРЕ"

На борту брига Его Величества *Гусар*. Брасы и топенанты марса-реев заведены гаками, чтобы ускорить движение при выполнении маневрирования, также фалы марса-реев были достаточно длинными, чтобы огибать поверх укладку такелажа, опуская этот рей на палубу, также и брам-рей; несколько фрегатов применили этот метод. Бык-гордени и нок-гордени нижних парусов были двойными с лонг-такель-блоками.

Бакштаги утлегаря и ватерштаги, соответственно, были двойными, кливер-ринг кливера поддерживал утлегарь, когда кливер был на середине древка.

Рулевое колесо было подобно как на *Хумеле*, корабле Соединенных Штатов.

На нижней палубе по центру и впереди располагались крышки люков, небольшая констапельская и кладовая канатов; далее шла больничная палата. По правому и левому борту располагались по две каюты с каждой стороны для мастеров; позади большой люк, ведущий в грузовой трюм, а далее камбуз. С правой стороны от камбуза был пост гардемарин; по левому борту кладовая с дверью для доступа в каюту; перед переборкой, по правому и левому борту располагались также кладовые. Офицерский салон был окружен четырьмя каютами и отделен от комнаты капитана тамбуром с трапом, достаточно широким, чтобы пронести бочонок с порохом через проем люка из порохового погреба, что располагался непосредственно под лестницей, которая была съемной. У порохового трюма располагался небольшой ящик для фонаря; спуск туда вел из салона офицеров. Около фонарного ящика были стеллажи, напротив трапа размещалась каюта врача. Пороховой погреб был отделен от кладовой парусов проходом, в котором был установлен **ящик** для освещения. Под кладовой парусов спереди был небольшой **твиндек**? Винный трюм был отделен от грузового отсека задними галетными кладовыми.

Для вентиляции больничной палаты применялись два иллюминатора спереди.

Благодаря такой компоновке *Гусар* мог быть оснащен водой на четыре месяца, провизией на пять месяцев, запасными частями на шесть месяцев и мог разместить 107 человек на нижней палубе. Штатный состав экипажа включал 90 человек.

На бизани были установлены гитовы такие же, как на *Ифигении*. Гафель этой бизани был на границе транца, столь длинным, что не мешало бы его дополнительно поддерживать. На «усах» гафеля пристроены блоки для проводки фалов, паруса **крепились к реям за леер**, я полагаю это отличное решение; фалы нижних реев держали драйреп, по одному с каждого борта, что значительно ускоряло управление.

В трюм вел лишь один люк.

В целом устройство *Гусара* было весьма удовлетворительным. У лейтенанта был **открытый свет** в салоне, было бы лучше, если бы все офицеры имели его.

У хирурга был сундук в больничной палате, который, при необходимости, служил кроватью.

Мы, как правило, используем трехшкивный блок для фала гафеля, как мы говорили, установлен другой блок между салингами фор-брам-стенги, который был четырехшкивным, для проводки брасов и булиней грота-брамсея. Еще один блок, между лонга-салингами марса фок-мачты, обслуживал юферсы штагов грот-стенги.

Ящик: его рама с двойным остеклением тщательно зашпаклевана и забрана в решетку, освещает пороховой погреб и кладовую парусов, в нем установлен фонарь.

Крепление к рею леером: новый способ (по крайней мере, в нашем флоте) крепления парусов, используя канат, вытянутый вдоль рея, фиксируемый скобами, именно к нему крепятся сезни, а не оборачиваются вокруг рея.

Открытый свет: вероятно, дежурная лампа, предназначенная для освещения салона офицеров.

ВНУТРЕННЯЯ КОМПОНОВКА БРИГА 20

Не имея возможности предоставить вам чертежи внутренних отсеков брига 24, ибо чертежи, эпохи предшествующей Первой Империи, редки (*), вот документ, относящийся к бригу 20 с круглой кормой, стандартный чертеж которого, как мы помним, был принят в 1824.

Оригинальный документ датирован 1840 годом; он извлечен из очень интересного атласа, показывающий внутренние отсеки всех типов кораблей нашего флота того времени, в соответствии с правилами, принятыми в 1838 году. Внимательно изучите этот документ, он заслуживает того, чтобы быть взятым на заметку.

В частности, мы обращаем ваше внимание на значительное пространство, освобожденное путем замены конопляных канатов цепными канатами, которым необходимо лишь небольшое пространство, располагаются прямо под главным грузовым люком. Исчезли бочки для воды, они заменены железными цистернами, пороховые заряды теперь хранятся в медных ящиках, таким образом, бондарные ограничены винными бочками и бочками с солониной.

На корме крошечный полуют, впереди бак также очень мал, элементы выполняющие роль навеса закрывают галереи. Таким образом, палуба более свободна, так как камбуз и печь объединены одной дымовой трубой, расположены на нижней палубе.

Смотри выше описание внутренних отсеков *Гусара* и отсылки на регламент 1807 года об внутреннем устройстве линейных кораблей, фрегатов и бригов (бланки)

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ФРАНЦУЗСКИХ ВОЕННЫХ БРИГОВ 1788-1846

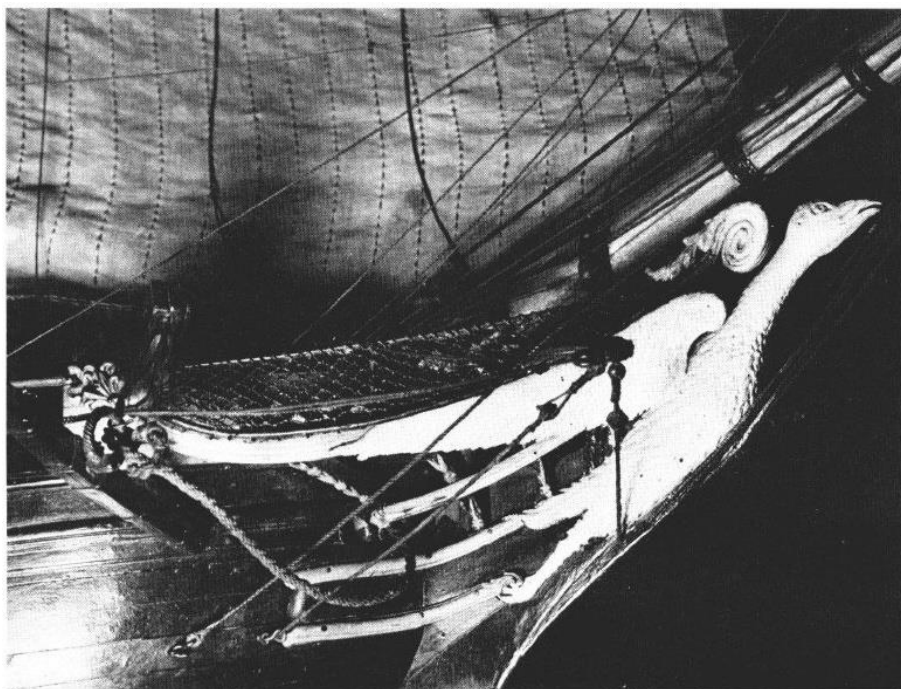
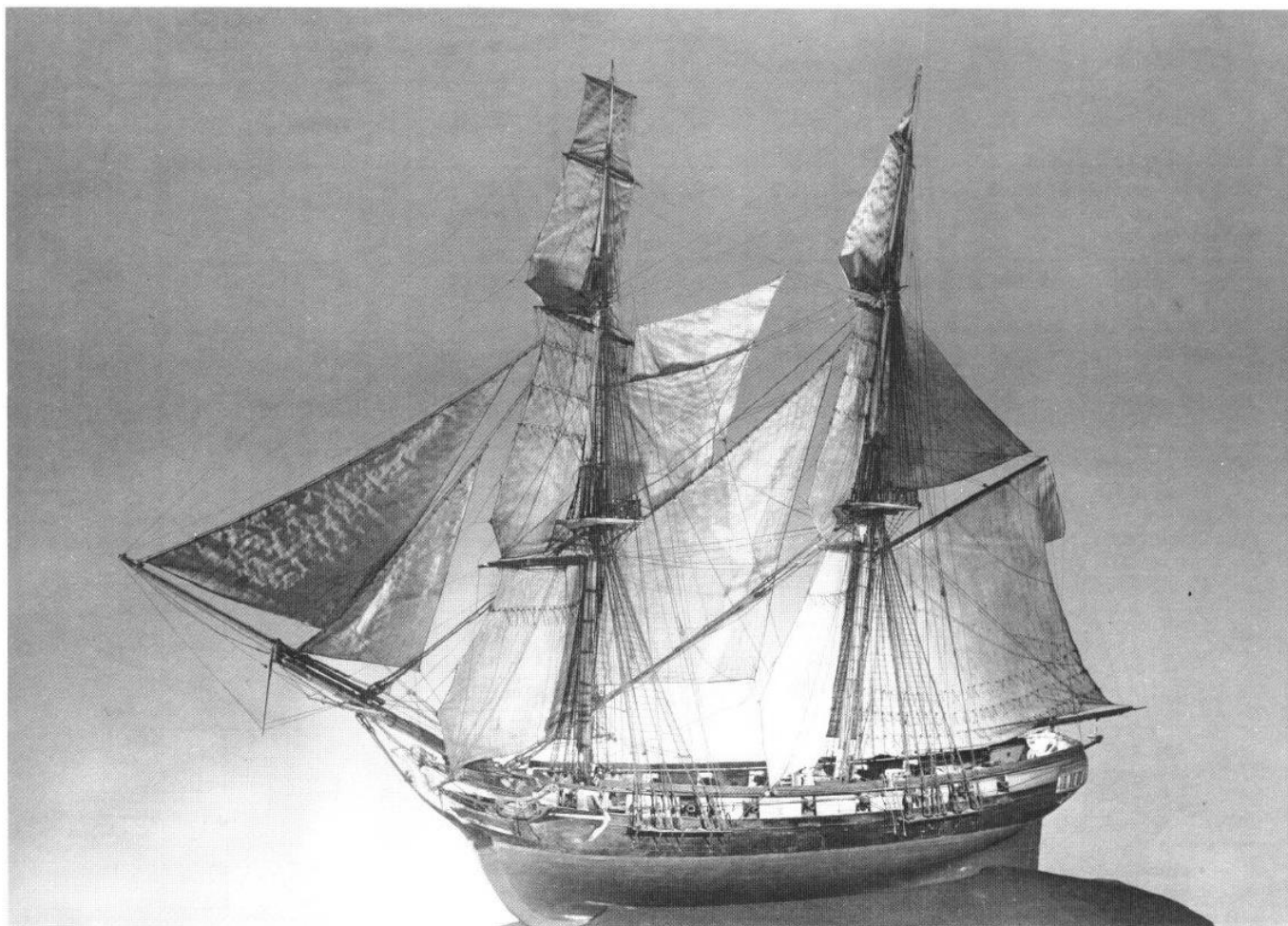
Имя корабля	Год спуска на воду	Место постройки	Инженер конструктор	Длина	Ширина	Осадка	Водоизмещение	Артиллерия	Примечание
Лютан	1788	Байонна	Харан	27,21	7,77	3,72		6 орудий 4-ф	Бриг-авизо
Амаранта	1793	Гавр	Форфей	25,92	8,42	4,21	288 т.	12 орудий 6-ф	Тот же чертеж для бригав постройки 1786-89
Вижиян	1800	Гавр	Форфей	27,21	8,42	4,21	373 т.	16 орудий 4-ф	Как вариант с орудиями 6-ф
Кюрю	1799	Нант	Готье	29,16	8,58	4,29	380 т.	16 орудий 8-ф	Тип брига, являющийся почти корветом (орудия 8-ф)
Сильфа	1804	Дюнкерк	Санэ	29,16	8,42	4,26	350 т.	16 орудий 6-ф	Чертеж брига 16 орудий
Фауна	1804	Нант	Пестель	29,28	8,74	4,35	350 т.	16 орудий 6-ф	Чертеж брига типа Кюрю 16 орудий
Кюрассье	1821	Тулон	Баралье	32,40	8,75	4,24	398 т.	16 карронад 24-ф 2 орудия 18-ф коротких	Бриг 18 орудий
Сине	1824	Лорьян	Парижская комиссия	33,50	9,00	4,59	537 т.	18 карронад 24-ф 2 орудия 18-ф коротких	Чертеж брига 20 орудий
Жени	1840	Брест	Буше	33,00	9,60	4,85	529 т.	16 карронад 30-ф 2 орудия 18-ф коротких	Применительно к чертежам нового типа бригав 18 ор.
Анхепхенант	1846	Рошфор	Сенневиль	34,00	9,70	4,77	490 т.	12 мортир 30-ф 2 орудия 18-ф коротких	Программа 1846 года
Газель	1821	Байонна	Марестье*	30,11	8,00	3,85	268 т.	18 карронад 18-ф	Изначально шхуна-бриг, затем бриг-авизо
Ажилъ	1841	Шербур	Буше	28,00	8,40	4,20	295 т.	8 карронад 24-ф	Бриг 2-го класса, или Бриг-авизо
Альзасьенн	1823	Шербур	де Ла Мориный	26,00	7,00	3,12	218 т.	6 карронад 18-ф 2 орудия 18-ф длинных	Сторожевик-бриг, типичный чертеж

Артиллерия указана в изначальной компоновке, последующие модификации – смотри перечень.

Лютан, Амаранта, Вижиян, Кюрю: полная длина указана между перпендикулярами. Прочие брига: длина указана по шпунтам ватерлинии.

*Жан-Батист Марестье (1781-1832).

МОДЕЛЬ ЛЕБЕДЯ (MG 13)
(из коллекции музея ВМФ)



Общий вид

Корпус показан слегка видимым спереди, фотография позволяет оценить внешний вид, насколько бриг элегантный и могучий.

Корабль показан с левого борта, находится на полном ходу, все паруса подняты.

Мы можем заметить, что флаг частично скрыт за бизанью.

Элементы водореза

С этого ракурса хорошо видно украшения водореза, носовую фигуру, завиток с акантовыми листьями, надетый на вершину киявдигета, легкое украшение гед-тимберсов и украшение верхнего релинга напротив фальшборта.

Большой якорь находится на кат-балке по правому борту.



Руслени фок-мачты

Это фото показывает нам, помимо расположения русленей:

- Способ привязки правого якоря, он прикреплен к оголовку тимберса;
- Расположение коечных сеток поверх планшира фальшборта;
- Брюки, крепящие карронады на их полке

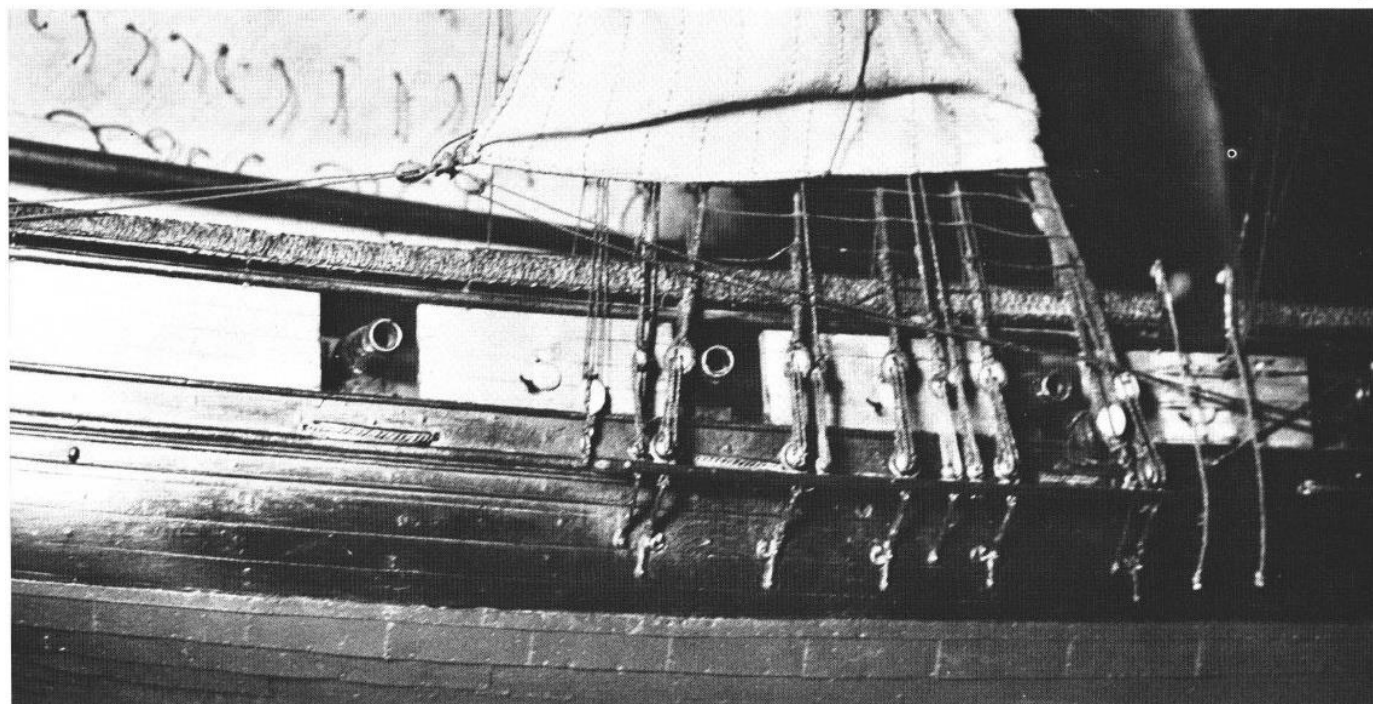
Обращаем внимание:

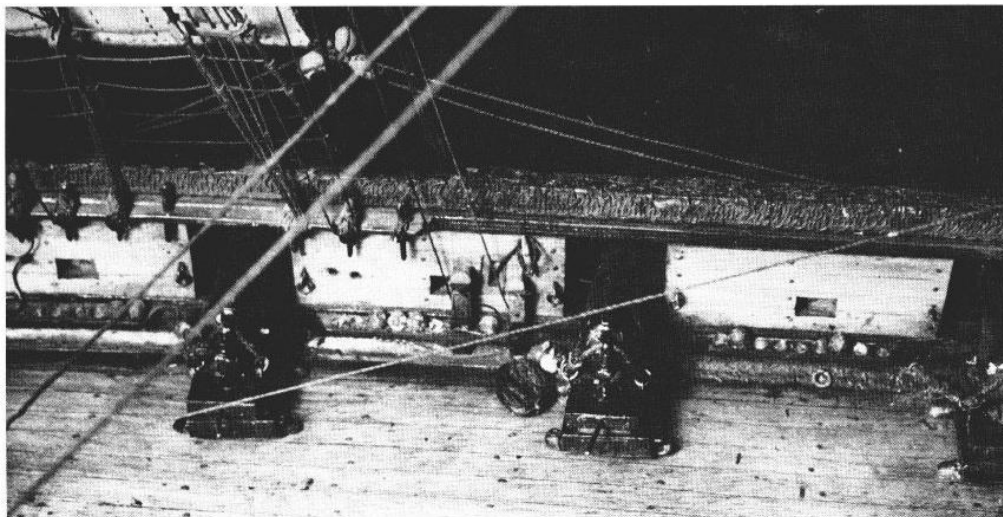
- Гордени, что с передней стороны паруса:
- «Букет», состоящий из трех блоков 449, 451 и 454 в правом шкотовом углу фока;
- Шкив 603 в надводном борте, для проводки галса грота и рым 602, расположенный под ним, чуть позади

Руслени грот-мачты

На изображении четко видно следующее:

- Сами руслени;
- Первая линия планок обшивки, что параллельна ватерлинии;
- Два фалрепа забортного трапа;
- Расположение коечных сеток;
- Букет блоков в правом шкотовом углу грота.





Детали с внутренней стороны фальшборта на уровне 3-го и 4-го портов

Слева направо, мы можем заметить нагельную стойку фок-мачты (40).

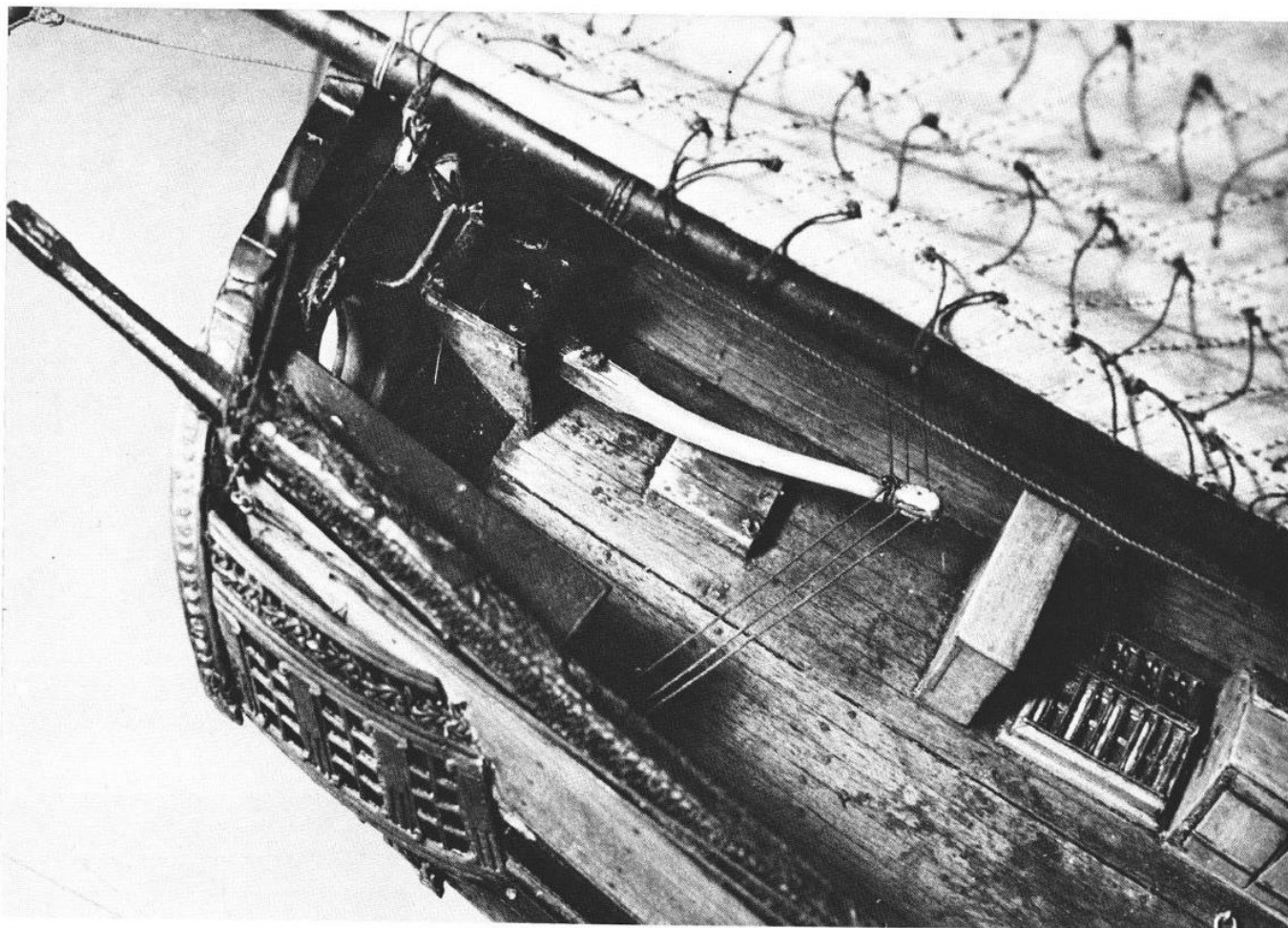
- Направляющая планка (231) между 4-й и 5-й вантами фок-мачты;
- Битенг для фалов фока (41);
- Шкив-гат в стенке фальшборта (603);
- Утка (528);
- Запертое отверстие шпигатов (71) между 4-м и 5-м портами, расположенными непосредственно над ним, небольшой проем для весел, с закрывающейся горловиной;
- Карронады закреплены и фиксированы брюком, их винты наведения установлены по месту;
- Между карронадами под стенкой фальшборта, парки с ядрами, выполнены на английский манер.

Вид на левый борт позади грот-мачты

Здесь показано последовательно;

- Шпиль со стопором (55 и 56);
- Большой световой люк (57);
- Сходный люк (59).





Вид сверху на корму с правого борта

Эта фотография завершает серию предыдущих изображений, и позволяет более точно оценить;

Расположение ложных галерей и декора что возвышается над ними;

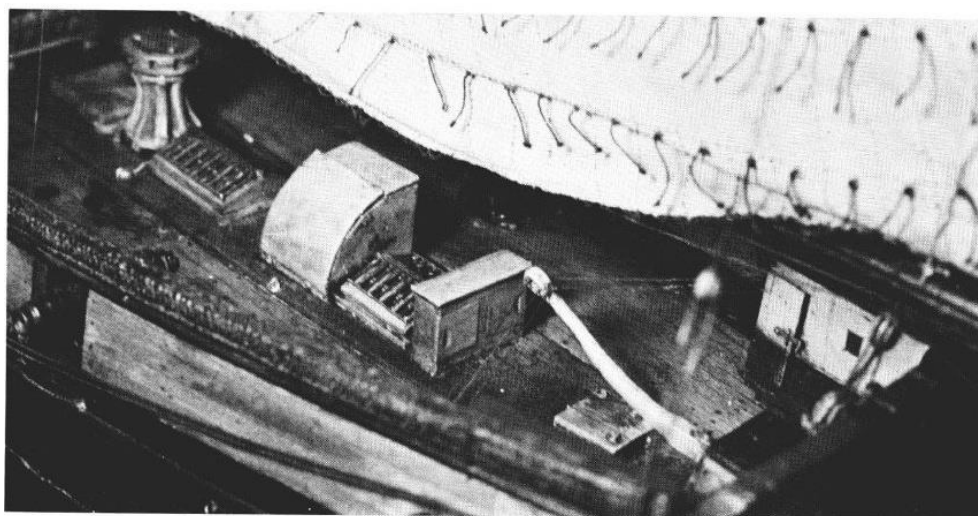
-Крышку гелмпорта (64);

- Железная скоба (547) для шкота гика;

- кран-укосина (150);

- И поверх гакаборта два полуклюза, предназначенные для обслуживания гика или якоря;

Композицию транца завершают окантованные изнутри ретирадные порты.



Вид сверху на корму с левого борта

Изображение, которое не требует каких-либо конкретных комментариев, показывает расположение:

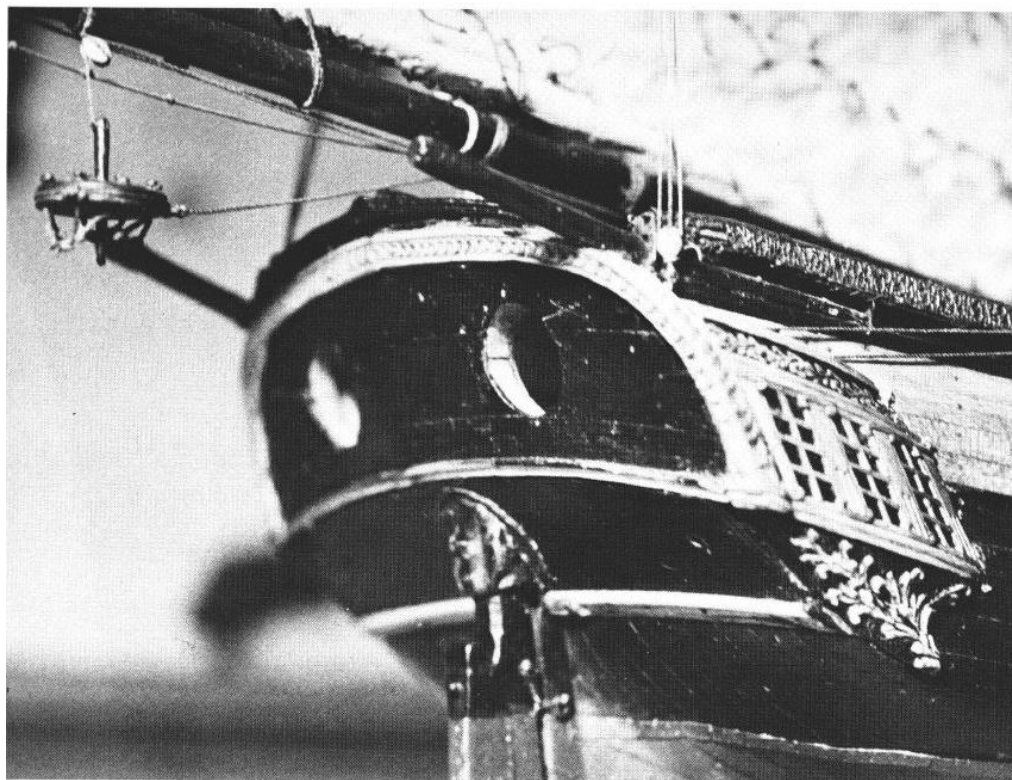
- Кабинка сходного люка (59)

малый световой люк (60);

- Нактоуз (61);

- Румпель руля (65)

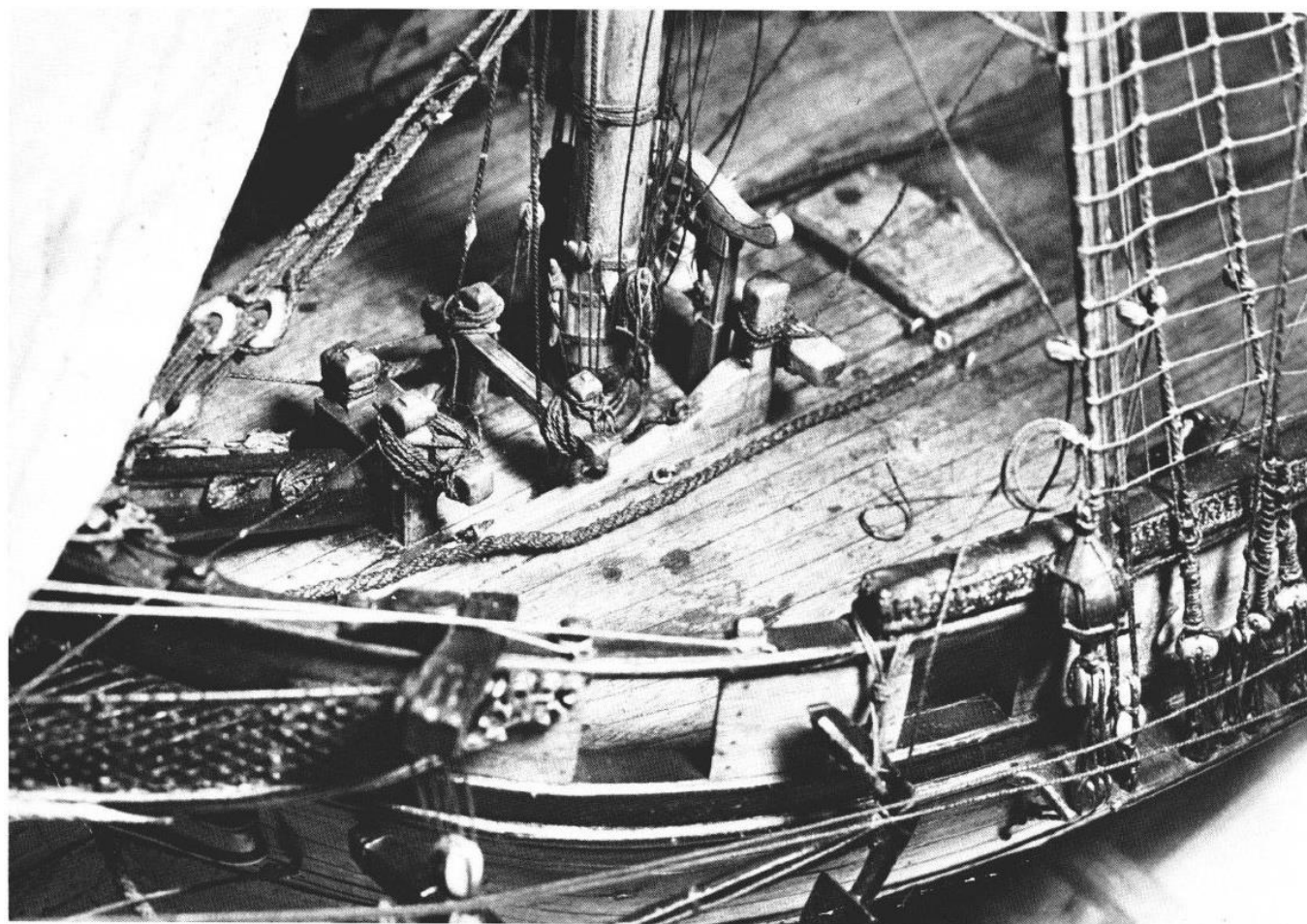
- Помещения уборных (63) (по правому борту для свиты, по левому борту для старших офицеров).

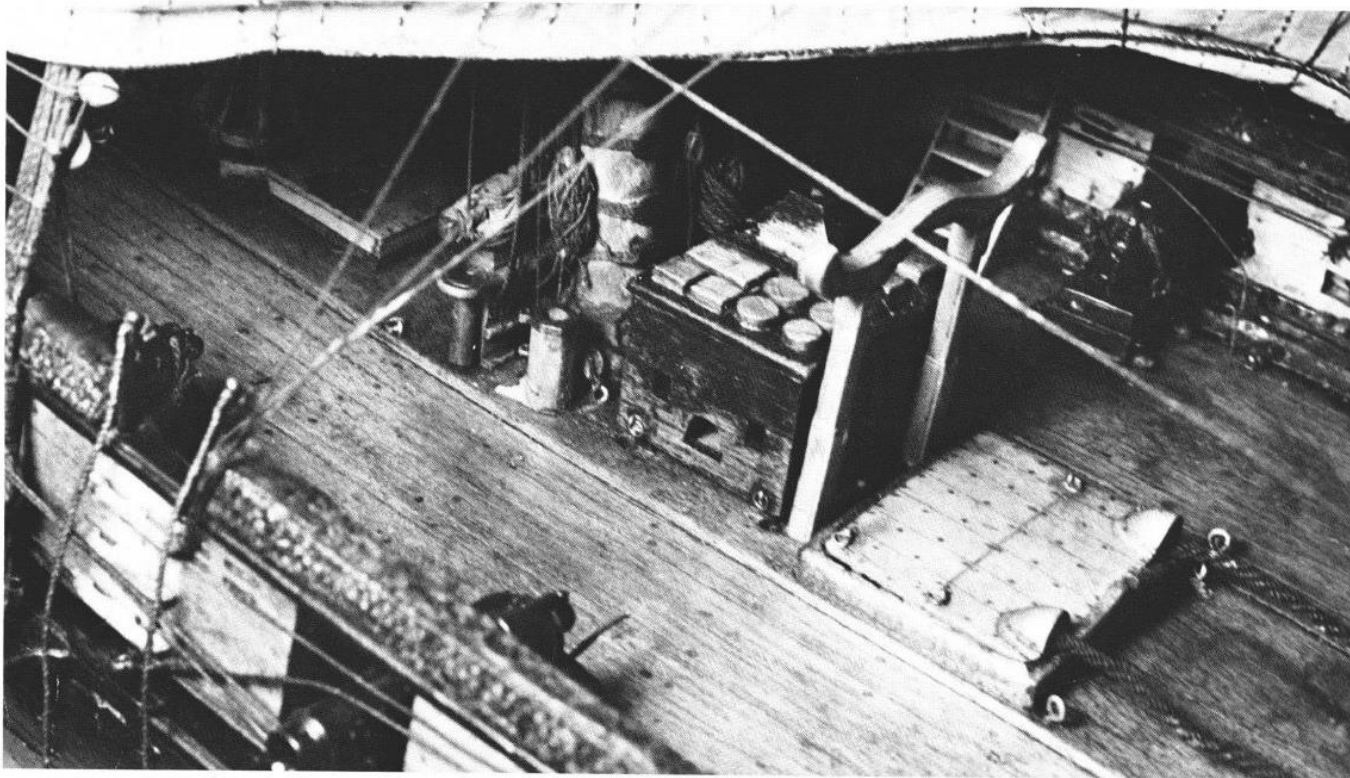


◀ Детали кормы

Хорошо видно элегантную форму правой галереи и орнамент под ней, покрыв обшивки подводной части корпуса под винтранцем, свод транца с отверстия уборных, гелмпорт с просмоленной парусиной вокруг баллера руля, горизонтальную обшивку транца и отделку ретиральных портов, два слоя досок образуют свод.

Наконец спасательный буй, подвешенный под гиком за пределами гакаборта.





Вид на палубу с правого борта перед грот-мачтой

(Эта фотография дает большое количество полезных указаний моделистам.

Справа налево;

- Главный грузовой люк (45);
- Задние стойки (46) (запасной рангоут не показан);
- Камбузная печь (47) (выполнена из дерева, модельстом того времени, хотя на самом деле, она была железная);
- Корпус помпы;
- огоны канатов, прикрепляющие утки у основания грот-мачты;
- вертикальные круглые стойки по бокам у битенга кегель-блоков, для предотвращения перетирания кабеля об этот битенг во время работы шпилем;
- Слева фалрепы и ступеньки забортного трапа;
- Справа – бортовой трап.

Вид с левого борта.

Эта фотография, сделанная на оси погонного порта, позволяет легко понять следующие расположения;

С наружной стороны корпуса, детали руслений фок-мачты, с бумом и буйрепом, юферсами и выбленками фока-вант. Также понятно, как якорь крепится за оголовки тимберса (якорь фертоинг),

На палубе, спереди-назад, битенг пяртнерса бушприта (31), фор-марса-шкот-битенг (32), мачтовый битенг и передние стойки с колокольней (36).

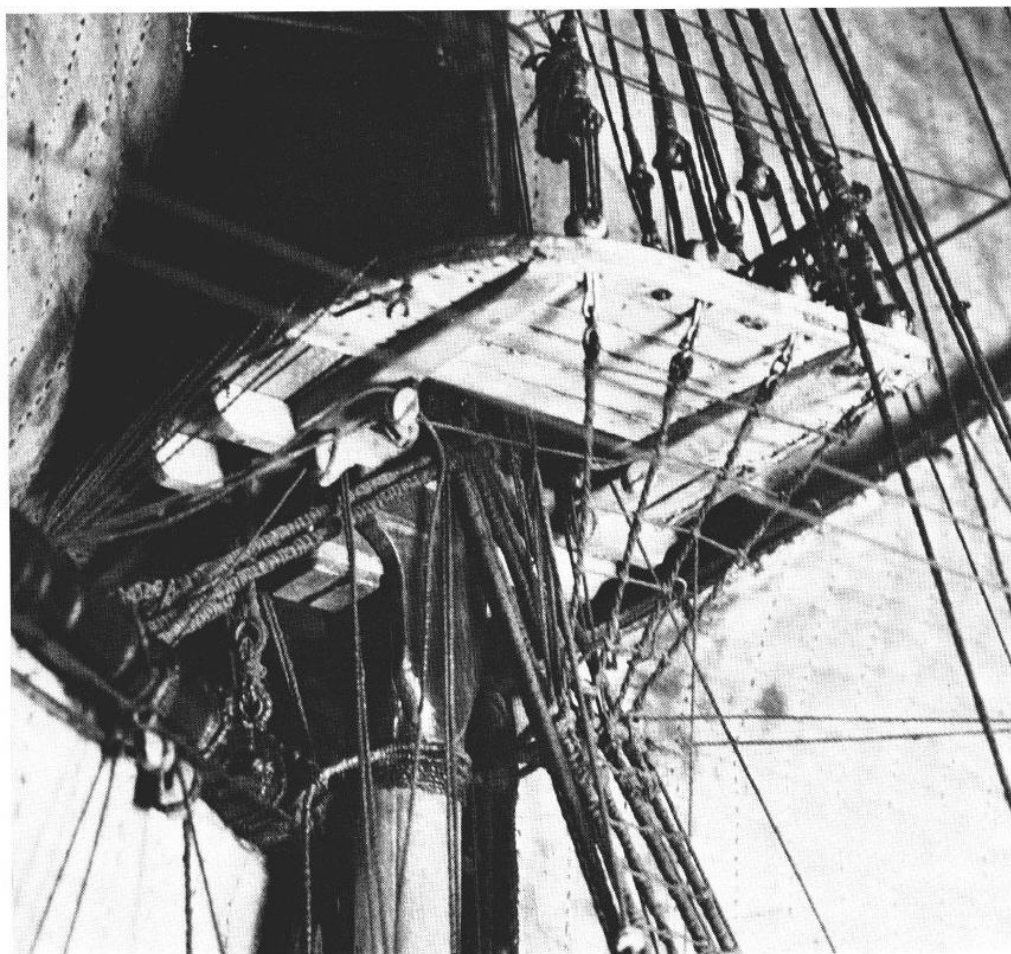
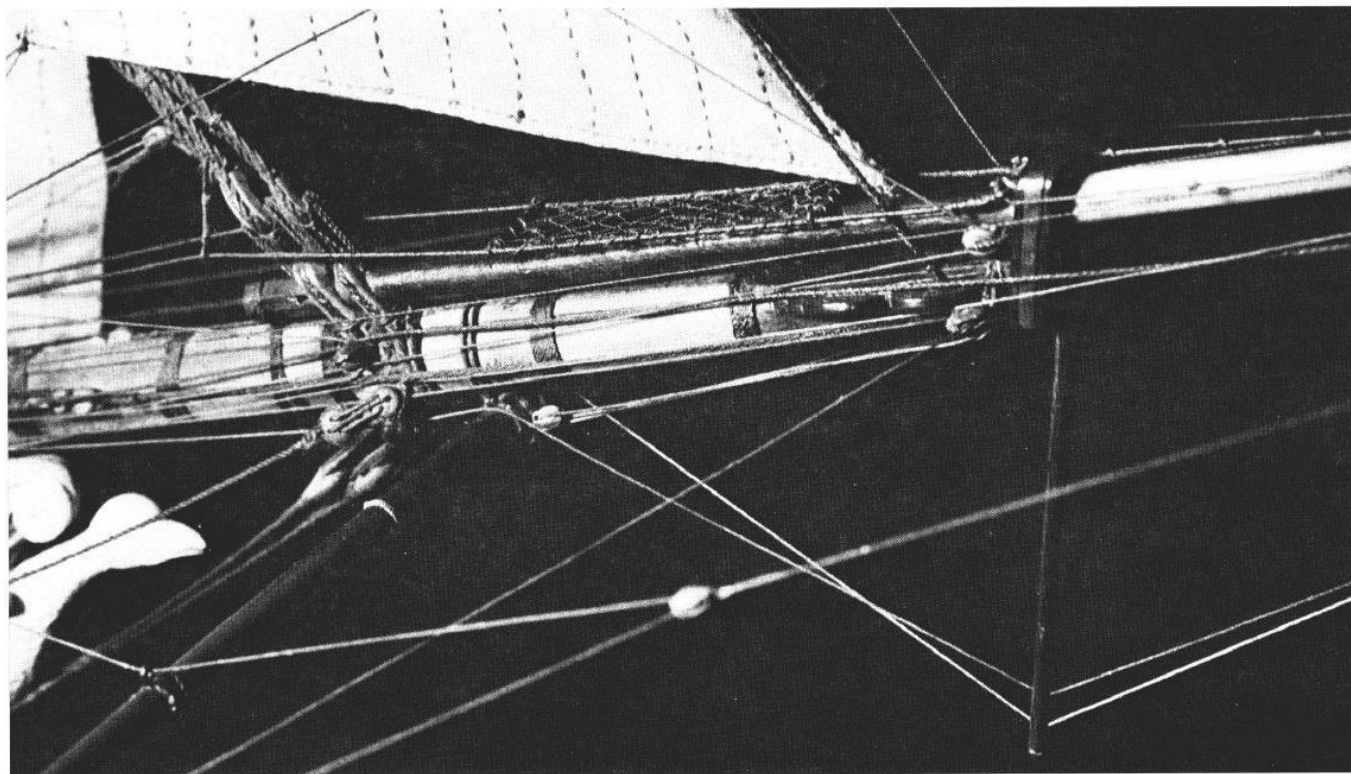
У основания фок-мачты отчетливо видны утки, прикрепленные к ней и увязанные двумя канатами.

Хорошо просматривается расположение штаг-блоков (204) штага грот-мачты и лось-штага грот-мачты.



Основание грот-мачты

Хорошо видно расположение битенга с кегель-блоками (53) и подставка (265) с ее наделками, поддерживающие «усы» гика.



Марс фок-мачты

Эта отличная фотография, которая заслуживает подробных комментариев, полна предметов наставления. На ней показана оснастка, мы акцентируем внимание:

- Чиксы (187):
- Лонга-салинги и крапицы марса;
- Борг-строп фока-рея;
- Бейфут рея;
- Конструкция самой марсовой площадки;
- такелаж фок-мачты.

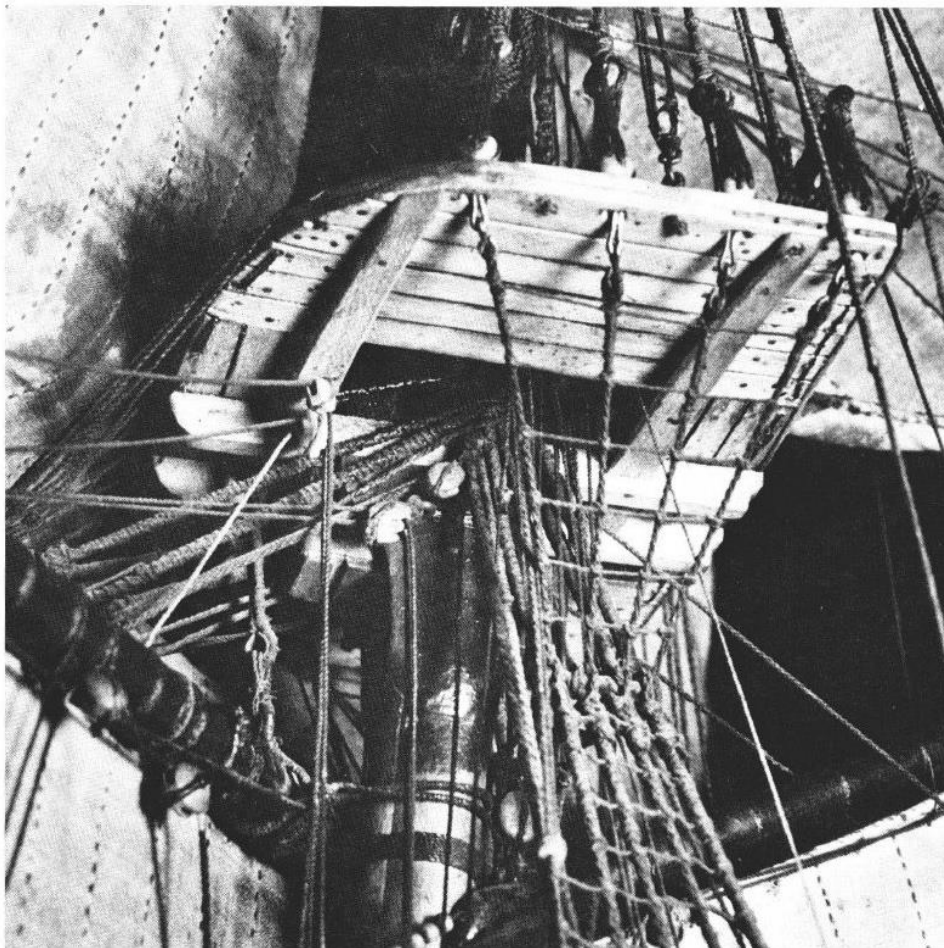
Также хорошо заметны расположения рым-болтов, (в частности рым-болт 244) и, наконец, как снасти, подводимые к марсу, оклетневаны в верхней части. (Первая ванта оклетневана полностью).

Марс грот-мачты

Комментарии подобны тому, что сказано в отношении марса фок-мачты.

Мы отдельно отметим:

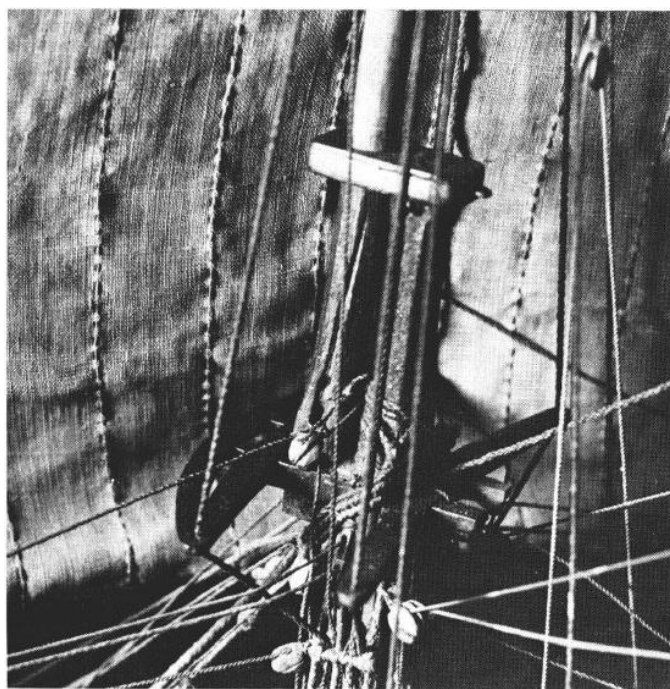
- Расположение короткой грот-стенги и гафеля бизани.



Такелаж бушприта

Акцентируйте внимание на эзельгофте бушприта, очень четко показано расположение:

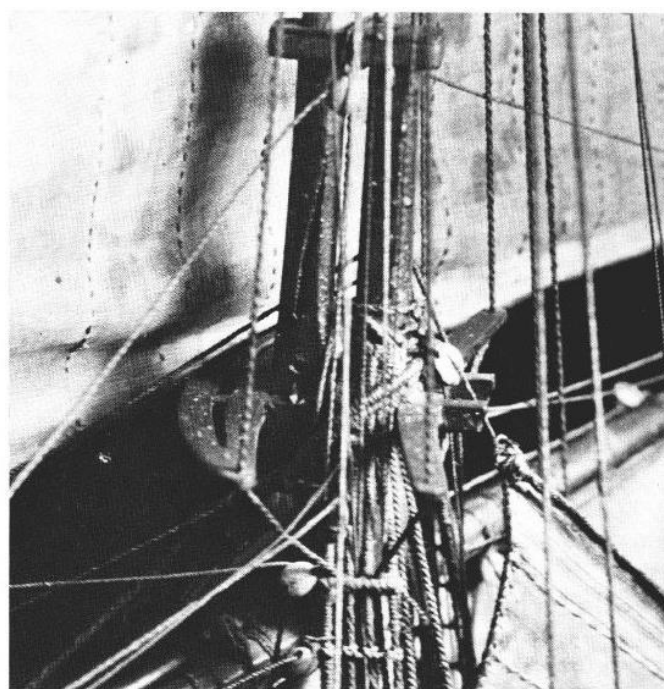
- Эзельгофта, подпорки мартин-гика и виолин бушприта;
- Увязка фока-штага и фор-лось-штага;
- Блинда-рей;
- застинник бушприта (216) и его сетка;
- Вулинги скрепляют бушприт и его шкало, также заметны.



Салинг марселя грот-стенги

Конструкция аналогична салингу фор-марса-стенги.

Обратите внимание на блок (280) для проводки фала гаф-топселя.



Салинг марселя фор-стенги

Расположение салинга такое же, эзельгофт, шпор брам-стенги хорошо видны.

СПИСОК ВОЕННЫХ БРИГОВ ВМФ

Ниже мы приводим список всех брига, или кораблей, которые можно приравнять к бригам, что находились во французских военно-морских силах.

Несколько названий, упомянутых в начале списка, касаются главным образом грузовых судов; габарры, переоборудованные в шнявы. Лишь в канун Революции была построена серия брига; эти корабли считаются **авизо**, вооружены **6-12 пушками 4 фунтовыми**. Во времена Революции наблюдается большое несоответствие в вооружении кораблей, размеры которых, однако, остаются весьма близкими. В 1800 -1801 годах реализована целая серия брига **16-орудийных 4-ф**. И с 1802 года калибр 6 фунтов - единственный, который сохранился для новых строящихся единиц, почти все они были построены по двум стандартным чертежам. Эта модель, вооруженная **16 пушками 6 фунтов**, станет «стандартным бригам» Первой Империи, который впоследствии будет именоваться как 24, после перевооружения 24-фунтовыми железными карронадами, последние бригаи этой модели вступят в строй в 1813 году.

В 1821 году было построено по единому чертежу несколько брига, вооруженных **18 пушками**. В 1824 году был принят типовой чертеж брига **20 орудий**, который будет соблюдаться до 1840 года. С этого времени началась постройка брига нового типа, вооруженных **18 пушками**, чертежи одного из них будут востребованы до 1849 года. Наконец, в 1846 году, приняты бригаи, несущие только **14 орудий**.

В архивах военно-морской исторической службы (Замок Венсенн) вы можете проконсультироваться по чертежам серии D1 63-69 для периода Старого Режима, чертежам серии 8DD1 для периода 1800-1850 годов. Документация очень обширна, особенно по кораблям, позже 1840 года. Рукопись SH 320 содержит многочисленные числовые расчеты, которые приводятся в некоторых примерах.

К вышеперечисленному добавляются, в частности, атласы Морской инженерии, сборники регистров проведенных кампаний, сохранившейся в Тулоне и особенно в Рошфорте. Эти документы, о которых мы упоминали, лишь основные, хорошо «иллюстрируются» моделями, сохранившимися в музее Военно-Морского Флота (см. далее).

Отдельно мы приводим список **бригов-авизо**, которые были построены между 1821 и 1840 годами, по типовому чертежу «Газели» (см. статью Дж. Будрио - «Нептуния» № 116), корабль, изначально оснащенный как шхуна-бриг. Новый тип бригав-авизо принимается в 1840 году. И, наконец, еще один список касается **сторожевиков**, построенных до 1824 года по стандартным чертежам, а в 1838 году, для бригав-авизо

принят новый тип, позволяющий использовать гаубичные орудия. Ряд чертежей в серии 8 DD1 содержит много информации об обоих типах кораблей.

Следует отметить, что для периода Первой Империи **пронумерованы корабли**, канонерские лодки, шхуны-авизо, некоторые из которых переоборудованы в бригаи, и использование такого типа такелажа на габаррах. В колонке «Комментарии» вы заметите:

- изменение имен;

- указание «регистры Рошфорта» означает, что один или несколько регистров кампании или оснащения фигурируют в архивах военно-морского флота порта в Рошфорте;

- аббревиатуры НММ, ИСФ означает, что чертежи находятся в архивах Национального морского музея Гринвича или в Исторической Службе Флота.

Что касается артиллерии, то так называемые бригаи 24 также можно именовать **бригами 16** в зависимости от количества несущих орудий, а не их калибра.

Кюрю и *Сильфа*, сохранившиеся в качестве «эталонных моделей», предназначены для вооружения 16 пушками 6 фунтов. Но в 1804 году для наших военно-морских сил приняты на вооружение железные карронады 36 и 24 фунтовые, что особенно важно для бригаов 16, чьи 6-фунтовые пушки заменены 14 карронадами 24, к которым добавлены 2 длинные 8-фунтовые пушки для первого порта, в качестве погонных орудий и подачи сигналов.

С 1806 года наблюдается увеличение производства карронад 24, что позволяет вооружать не только новые корабли, но и перевооружать старые. Большинство наших бригаов оснащено 14 карронадами 24-ф и 2 пушками 8-ф. Проверка регистровых списков бригаов (A. N. Marine BB58-BB59) позволяет отметить некоторые варианты: 12 бригаов изначально были вооружены 16-ю карронадами 24 (*Икерер*, *Фауна*, *Флибустьер*, *Фаворит*, *Ланси*, *Лорье*, *Реквин*, *Рузи*, *Сан-суси*, *Сапер*, *Сфинкс*, *Силен*), другой, *Жени*, будет нести 18 карронад. *Эндимион* 18 пушек 8. *Курьер* 12 карронад и 4 пушки 8. *Итурди* 6 карронад и 10 пушек 8.

Анконстант, вместо 2 пушек 8, будет иметь 2 пушки 6. Но мы повторяем, что все первоначальное вооружение позже будет заменено 14 карронадами 24 и 2 длинными пушками 8, начиная с 1809 года.

Карронады всегда крепятся на «фиксированном брюке», как показано на *Сине*. Пушки этой модели образца 1786 года и закреплены обычным способом.

ПОЛНЫЙ ХРОНОЛОГИЧЕСКИЙ СПИСОК ФРАНЦУЗСКИХ ВОЕННЫХ БРИГОВ

Дата спуска на воду	Имя корабля	Исключен из списков	Место постройки	Инженер	Изначальное вооружение	Замечания
1755	Дилигент	1762	Гавр	Жинью	Пушки 4-ф	Регистры Рошфорта габарра (шнява)
1757	Тюркваиз	1771	Гавр	Жинью	Пушки 8-ф	Габарра (шнява)
1765	Люнет	1779	Брест	Ла Мот	4 пушки 24-ф	Корвет-канонерка (шнява)
1765	Дорад	1786	Брест	Роланд	12 пушек 4-ф	Габарра (шнява)
1768	Икюрей	1783	Брест	Сегондат	12 пушек 4-ф	Курьер Америка (1783)
1770	Сера	1783	Рошфорт	Чевиллард старш.	14 пушек 6-ф	Курьер Европа (1873)
1776	Кюрюю	1780	Гавр	Жинью	10 пушек 4-ф	Чертежи ИСФ D' 63-69 - шнява
1776	Фаворит	1780	Гавр	Жинью	10 пушек 4-ф	Чертежи ИСФ D' 63-69 - шнява
1776	Плювьи	1793	Рошфорт	Жинью	8 пушек 8-ф	Регистры Рошфорта (шнява)
1776	Самун	1787	Рошфорт	Жинью	8 пушек 8-ф	Регистры Рошфорта (шнява)
1786	Фюре	1795	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	Чертежи ИСФ D' 63-69
1786	Папилон	1803	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	Регистры Рошфорта
1787	Алерт					
1787	Гюэлен	1793	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	Чертежи ИСФ D' 63-69
1787	Муше	1796	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	
1788	Серф	1796	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	
1788	Кюрюю	1793	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	
1788	Иперви	1798	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	Регистры Рошфорта
1788	Эшпигель	1793	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	
1788	Испуах	1795	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	
1788	Ивьель	1795	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	Регистры Рошфорта
1788	Экспедишн	1795	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	Лазовски 1795
1788	Азард	1796	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	Регистры Рошфорта
1788	Ампасьен	1803	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	
1788	Лютан	1793	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	Регистры Рошфорта
1788	Сан-Суси	1793	Сен-Мало	Форфей	12 пушек 4-ф	
1788	Сера	1794	Байонна	Харан	6 пушек 4-ф	
1793	Амаранта	1797	Гавр	Форфей	12 пушек 6-ф	Регистры ИСФ Чертеж НММ
1793	Авантюрье	1798	Онфлёр	Форфей	12 пушек 4-ф	
1793	Уэзу	1797			14 пушек 6-ф	Ораж с 1795
1793	Пурвоя	1824	Онфлёр	Форфей	10 пушек 6-ф	
1793	Республикейн	1795	Байонна	Харан	16 пушек 4-ф	
1794	Аталанта	1797	Байонна	Харан	16 пушек 6-ф	Чертеж НММ
1794	Беликюз	1797	Дьеп	Форфей	6 пушек 24-ф	Канонерка
					2 пушки 8-ф	
1794	Ситеенн	1795	Сен-Мало		6 пушек 8-ф	Канонерка
1794	Жалюз	1797	Дюнкерк		12 пушек 12-ф	Корвет – Чертеж НММ
1795	Республикейн	1798	Сен-Мало		2 пушки 6-ф	Райер – Чертеж НММ
					12 пушек 4-ф	
1795	Тигер	1815	Сен-Мало		18 пушек 6-ф	Тактик с 1795
1799	Кюрюю	1801	Нант	Готье	16 пушек 8-ф	Регистры ИСФ
1799	Флеш	1801	Нант	Готье	16 пушек 8-ф	Регистры ИСФ
1800	Аргус	1808	Гавр	Форфей	16 пушек 4-ф	Регистры ИСФ
1800	Белье	1804	Гавр	Форфей	16 пушек 4-ф	Регистры ИСФ
1800	Кюрюю	1804	Сен-Мало	Пестель	16 пушек 6-ф	Чертеж НММ
1800	Обсерватер	1807	Гавр	Форфей	16 пушек 4-ф	Регистры ИСФ
1800	Сюрвеент	1808	Гавр	Форфей	16 пушек 4-ф	Регистры ИСФ
1801	Абелль	1844	Тулон		16 пушек 4-ф	

Дата пуска на воду	Имя корабля	Исключен из списков	Место постройки	Инженер	Изначальное вооружение	Замечания
1801	Колибри	1802	Нант		16 пушек 4-ф	
1801	Иперви	1805	Нант	Грехан	16 пушек 4-ф	
1801	Фюре	1806	Тулон		16 пушек 4-ф	
1801	Муш		Тулон		16 пушек 4-ф	
1801	Реквин	1808	Нант		16 пушек 4-ф	
1801	Сардине		Нант		16 пушек 4-ф	
1801	Сера	1802	Тулон		16 пушек 4-ф	Не закончен
1801	Мамлюк	1824	Нант	Санэ	16 пушек 6-ф	Оливье с 1814
1803- 1804	Актеон	1805	Байонна	Роланд	16 пушек 6-ф	Регистры Рошфорта
1803- 1804	Лютан	1806	Сен-Мало	Пестель	16 пушек 6-ф	
1803- 1804	Неарх	1806	Лорьян	Пестель	16 пушек 6-ф	
1803- 1804	Палинур	1808	Лорьян	Пестель	16 пушек 6-ф	Чертежи НМ - Регистры Рошфорта
1803- 1804	Фазтон	1806	Антверпен	Пестель	16 пушек 6-ф	
1803- 1804	Сильфа	1808	Дюнкерк	Санэ	16 пушек 6-ф	Регистры Рошфорта
1804	Циклоп	1810	Генуя	Пестель	16 пушек 6-ф	
1804	Икюрей	1812	Тулон	Пестель	16 пушек 6-ф	Симплон с 1810
1804- 1805	Эндимион	1814	Генуя	Пестель	18 пушек 8-ф	
1804	Эвриала		Гранвиль	Пестель	16 пушек 6-ф	
1804	Фанфарон	1809	Сен-Мало	Пестель	16 пушек 6-ф	
1804- 1805	Фауна	1805	Нант	Пестель	16 карронад 24	
1804- 1806	Фавори	1809	Антверпен	Пестель	16 карронад 24	
1804	Рысь	1807	Байонна	Роланд	16 пушек 6-ф	Регистры Рошфорта
1804	Пандора	1806	Нант	Пестель	16 пушек 6-ф	Регистры Рошфорта
1804	Пилад	1808	Гавр	Шомон	14 карронад 24 2 пушки 6-ф	Чертежи ИСФ
1804- 1805	Волтижер	1806	Антверпен	Пестель		
1805	Адонис	1822	Генуя	Санэ	16 карронад 24	
1805	Грифон	1808	Рошфорт	Пестель	14 карронад 24 2 пушки 6-ф	Регистры Рошфорта
1805	Меркурий	1812	Генуя	Санэ	16 карронад 24	
1805	Нисус	1809	Гранвиль	Пестель		
1805	Орест	1812	Гавр	Нотариус Гранвиля	12 пушек 6-ф 4 карронады 32	
1805	Реквин	1808	Рошфорт	Роланд	16 карронад 24	Регистры Рошфорта
1806	Сине	1808	Гавр	Пестель	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1806	Жени	1833	Дюнкерк	Санэ	18 карронад 24	
1806	Милан	1809	Сен-Мало	Пестель	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	Чертежи НММ
1806	Папилон	1809	Гавр	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1806	Плювьи	1811	Рошфорт	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1806	Серпон	1808	Нант	Пестель	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	Экс Риволи
1807	Итурди	1811	Ла Сьота	Санэ	6 карронад 24 10 пушек 8-ф	

Дата спуска на воду	Имя корабля	Исключен из списков	Место постройки	Инженер	Изначальное вооружение	Замечания
1808	Беарн	1809	Байонна	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	Регистры Рошфорта
1808	Колибри	1809	Гавр	Пестель	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1808	Курьер	1814	Ла Сьота	Санэ	12 карронад 24 4 пушки 8-ф	
1808	Гусар	1822	Дюнкерк	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1808	Ренад	1814	Генуя	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1809	Алкиона	1814	Гавр	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1809	Баск	1809	Байонна	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1809	Иперви	1821	Байонна	Санэ	14 карронад 24	
1809	Силене	1830	Нант	Санэ	16 карронад 24	
1809	Зефир	1823	Ливорно	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1810	Актеон	1821	Антверпен	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1810	Икерер	1821	Байонна	Санэ	16 карронад 24	
1810	Флибустьер	1813	Байонна	Санэ	16 карронад 24	
1810	Гурон	1822	Нант	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1810	Анконстант	1842	Ливорно	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1810	Лерье	1818	Дюнкерк	Санэ	16 карронад 24	
1810	Раср	1822	Гавр	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1810	Сан-Суси	1814	Рошфорт	Санэ	16 карронад 24	Регистры Рошфорта
1810	Сапер	1814	Антверпен	Санэ	16 карронад 24	
1810	Зебра	1847	Марсель	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	Чертеж ИСФ 8DD'
1811	Эвриейл	1846	Гавр	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	
1811	Фауна	1832	Ла Сьота	Санэ	14 карронад 24 2 пушки 8-ф	Чертеж ИСФ 8DD' Регистры Рошфорта
1811	Ланси	1821	Байонна	Санэ	16 карронад 24	
1813	Рузи	1835	Ла Сьота	Санэ	16 карронад 24	Чертеж ИСФ 8DD'
1813	Сфинкс	1814	Генуя	Санэ	16 карронад 24	
1821	Кирасир	1843	Тулон	Баралье	16 карронад 24 2 пушки 18-ф	Чертеж ИСФ 8DD' Регистры Рошфорта
1821	Дракон	1854	Брест		16 карронад 24 2 пушки 18-ф	
1821	Ланси	1842	Лорьян	Баралье	16 карронад 24 2 пушки 18-ф	Чертеж ИСФ 8DD'
1823	Эндимион	1840	Лорьян	Баралье	18 карронад 24 2 пушки 18-ф	
1823	Алакрити	1850	Тулон	Чертеж Парижской комиссии	18 карронад 24 2 пушки 18-ф	Чертеж из атласа GM
1823	Палинур	1862	Тулон	То же самое	То же самое	
1824	Сине	1851	Лорьян	То же самое	То же самое	Регистры Рошфорта
1824	Фузон	1847	Рошфорт	То же самое	То же самое	
1824	Гренадер	1849	Рошфорт	То же самое	То же самое	Регистры Рошфорта
1824	Алерте	1847	Лорьян	То же самое	То же самое	
1825	Алквиад	1862	Тулон	То же самое	То же самое	Регистры Рошфорта

Дата спуска на воду	Имя корабля	Исключен из списков	Место постройки	Инженер	Изначальное вооружение	Замечания
1825	Нис	1844	Лорьян	То же самое	То же самое	Регистры Рошфорта
1825	Адонис	1847	Тулон	То же самое	То же самое	
1825	Актеон	1847	Лорьян	То же самое	То же самое	
1825	Гусар	1864	Рошфорт	То же самое	То же самое	
1825	Волтижер	1850	Рошфорт	То же самое	То же самое	
1828	Грифон	1850	Брест	То же самое	То же самое	
1828	Бизон	1844	Лорьян	То же самое	То же самое	
1828	Мелеагр	1857	Лорьян	То же самое	То же самое	
1828	Ассаса	1851	Рошфорт	То же самое	То же самое	
1828	Дю Куэдиш	1859	Тулон	То же самое	То же самое	
1830	Лаперуз	1864	Лорьян	То же самое	То же самое	Регистры Рошфорта экс. Сент-Уэн
1830	Кассард	1851	Лорьян	То же самое	То же самое	
1830	Орест	1857	Брест	То же самое	То же самое	
1830	Пилад	1858	Рошфорт	То же самое	То же самое	
1840	Жени	1866	Брест	Буше	16 карронад 30 2 гаубицы 30	
1840	Меркурий	1862	Брест	Петот	16 карронад 30 2 гаубицы 30	
1840	Оливье	1868	Тулон			
1840	Фауна	1849	Шербур	Бейль	16 карронад 30 2 гаубицы 30	
1846	Фауна	1865	Брест	Гасте	12 гаубиц 30 2 пушки 18	
1846	Шассер	1865	Лорьян	Гийсс	12 гаубиц 50 2 пушки 18	
1846	Янус	1884	Тулон	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	Чертеж ИСФ 8DD' Абелль с 1845
1846	Антрепренан	1887	Рошфорт	Сенневиль	12 гаубиц 30 2 пушки 18	
1848	Виктор	1867	Брест	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	
1848	Облигадо	1878	Шербур	Дориан		
1848	Зебре	1866	Лорьян	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	
1849	Нис	1866	Брест	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	
1859	Эвриейл	1863	Рошфорт	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	
1850	Бюмануа	1883	Шербур	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	
1850	Шеверт	1873	Рошфорт	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	
1850	Друо		Тулон	Чертеж по типу Жени	16 карронад 30 2 пушки 18	

С 1837 года вооружение брига по чертежам Парижской Комиссии состояло из 18 карронад 24 и 2 гаубиц 30.

РАЗВИТИЕ АРТИЛЛЕРИИ БРИГОВ

1785-1800: 6-16 пушек 4-фунтовых

1800-1804: 16 пушек 6-ф длинных

1804-1820: 2 пушки 8-ф длинных и 14 карронад 24

1820-1824: 2 пушки 8-ф длинных и 16 карронад 24

1824-1837: 2 пушки 8-ф длинных и 18 карронад 24

1837-1840: 2 гаубицы 30 и 18 карронад 24

1840-1846: 2 гаубицы 30 и 16 карронад 30

1846-1850: 2 пушки 18-ф и 16 карронад 30

БРИГИ-АВИЗО - 1821-1840
(чертеж по типу Газели)

1821	Газель	1837	Байонна
1822	Антилопа	1832	Байонна
1823	Эгрет	1832	Байонна
1824	Бавкида	1829	Байонна
1824	Алкиона	1853	Байонна
1824	Сигоннь	1850	Байонна
1824	Эклипс	1849	Байонна
1824	Волаж	1856	Тулон
1824	Сюрприз	1851	Тулон
1824	Флеш	1853	Рошфорт
1824	Ралюз	1839	Рошфорт
1825	Комет	1853	Тулон
1825	Авонтьюр	1830	Тулон
1825	Бадин	1842	Байонна
1825	Каприсьюз	1836	Байонна
1828	Дюнуа	1842	Байонна
1828	Примагует*	1854	Тулон
1828	Дупетит-Туар	1865	Тулон
1828	Борда*	1849	Байонна
1830	Лорье	1849	Шербур
1830	Бугенвиль	1856	Тулон
1830	Е. Маршанд*	1857	Тулон
1830	Лютан*	1851	Брест
1830	Фабер	1838	Рошфорт
1832	Серф	1858	Тулон
1840	Мессаже	1857	Рошфорт
1840	Папилон	1851	Рошфорт

Примагует переименован в *Сильфу* в 1831.

Борда переименован в *Обсерватор* в 1839.

Е. Маршанд переименован в *Аргус* в 1831.

Лютан переименован в *Hire* в 1830.

*Артиллерия в 1821: 18 карронад 18-ф;
в 1824: 16 карронад 18-ф;
в 1837: 8 карронад 18-ф,
2 пушки 12-ф коротк.

БРИГИ-АВИЗО - 1840-1847

1840	Россиньоль	1859	Шербур
1840	Ажилъ	1866	Шербур
1840	Пандора	1848	Лорьян
1840	Лежи	1868	Лорьян
1847	Рысь	1858	Бордо
1847	Зефир	1858	Бордо
1847	Анконстант	1857	Нант
1847	Фабер	1855	Нант
1847	Рузи	1857	Пембеф

К этому списку добавлены *Кюрю*, *Алерт*, *Силенс*, которые были заложены в 1849 году но чье строительство было прекращено.

В 1840 году вооружение состояло из 8 карронад 24 и 2 орудий 12-ф коротк.

В 1847 году вооружение состоит из 6 орудий гаубиц 30-ф.

БРИГИ-КАНОНЕРКИ – 1822-1845

1822	Бресс	1833	Шербур
1823	Шампенуаз	1835	
1823	Лилль	1833	Лорьян
1823	Малуин	1868	Лорьян
1823	Альсасьенн	1851	Шербур
1824	Бордулез	1841	Шербур
1838	Иглантин	1871	Лорьян
1838	Тактик	1888	Рошфорт
1839	Алюэтт	1850	Шербур
1839	Вижи	1888	Рошфорт
1841	Пантера	1888	Лорьян
1845	Шевретт	1846	

В 1825, вооружение состояло из 6 карронад 18-ф и 2 пушек 18-ф длинных.

В 1838, вооружение стало унифицированным из 4 орудий гаубиц 30-ф.



Этот отдельный список относится только к серии бригов, известных как 16 орудийных или 24 (калибр их каронад). К которому принадлежит *Лебедь*, предмет нашей монографии. Перечень включает шестьдесят кораблей, отмечается важность этого типа брига в Имперском флоте и позже, в период Реставрации.

Так называемые бриги 24 построенные с 1801 по 1813 год

Имя корабля	Место постройки	Инженер	Дата спуска на воду	Исключен из списков
<i>*Актеон</i> ²	Байонна	Роланд	1803-04	1805
<i>Актеон</i>	Антверпен	Санэ	1810-12	1821
<i>Адонис</i>	Генуя	Санэ	1805-06	1822
<i>Алкиона</i>	Гавр	Санэ	1809	1814
<i>*Баск</i>	Байонна	Санэ	1809	1809
<i>*Беарне</i>	Байонна	Санэ	1808	1809
<i>*Колибри</i>	Гавр	Пестель	1808	1809
<i>*Курьер</i>	Ла Сьота	Санэ	1808-09	1814
<i>*Кюрю</i> ³	Сен-Мало	Пестель	1801	1804
<i>Циклоп</i>	Генуя	Пестель	1804	1810
<i>Сине</i>	Гавр	Пестель	1806	1808
<i>Икерер</i>	Байонна	Санэ	1810-11	1821
<i>Икюрей</i> ¹	Тулон	Пестель	1804	1812
<i>*Эндимион</i>	Генуя	Пестель	1804-05	1814
<i>Эперви</i>	Байонна	Санэ	1809-10	1821
<i>Этурди</i>	Ла Сьота	Санэ	1807-08	1811
<i>Эвриейл</i>	Гранвиль	Пестель	1804	
<i>Эвриейл</i>	Гавр	Санэ	1811-13	1846
<i>Фанфарон</i>	Сен-Мало	Пестель	1804	1809
<i>*Фауна</i>	Нант	Пестель	1804-05	1805
<i>Фауна</i>	Ла Сьота	Санэ	1811	1832
<i>Фавори</i>	Антверпен	Пестель	1804-06	1809
<i>Флибустьер</i>	Байонна	Санэ	1810	1813
<i>Жени</i>	Дюнkerк	Санэ	1806-08	1833
<i>*Грифон</i> ²	Рошфорт	Пестель	1805-06	1808
<i>Гурон</i>	Нант	Санэ	1810-14	1822
<i>Гусар</i>	Дюнkerк	Санэ	1808-09	1822
<i>Анконстант</i>	Ливорно	Санэ	1810-11	1842
<i>Ланси</i>	Байонна	Санэ	1811	1821
<i>Лерье</i>	Дюнkerк	Санэ	1810-11	1818
<i>*Лютан</i>	Сен-Мало	Пестель	1803-04	1806
<i>*Рысь</i> ²	Байонна	Роланд	1804	1807
<i>Мамлюк</i> ¹	Нант	Санэ	1801	1824
<i>*Меркурий</i>	Генуя	Санэ	1805-06	1812
<i>*Милан</i> ³	Сен-Мало	Пестель	1806-07	1809
<i>*Неарх</i>	Лорьян	Пестель	1803-04	1806
<i>Нис</i>	Гранвиль	Пестель	1805-06	1809
<i>*Орест</i> ³	Гавр	Старш.	1805	1812
		Гранвиль		
<i>*Палинур</i> ³	Лорьян	Пестель	1803-04	1808
<i>*Пандора</i> ²	Нант	Пестель	1804	1806
<i>*Папилон</i>	Гавр	Санэ	1806-07	1809
<i>*Фазтон</i>	Антверпен	Пестель	1803-04	1806

Имя корабля	Место постройки	Инженер	Дата спуска на воду	Исключен из списков
<i>*Плювь</i>	Рошфорт	Санэ	1806-07	1811
<i>*Пилад</i> ³	Гавр	Шомон	1804	1808
<i>Раер</i>	Гавр	Санэ	1810	1822
<i>*Реквин</i> ²	Рошфорт	Роланд	1805-06	1808
<i>Ренад</i>	Генуя	Санэ	1808-10	1814
<i>Рузи</i>	Ла Сьота	Санэ	1813-14	1835
<i>Сан-Суси</i> ²	Рошфорт	Санэ	1810-11	1814
<i>Сапер</i>	Антверпен	Санэ	1810-12	1814
<i>*Серпонт</i> ¹	Нант	Пестель	1806-07	1808
<i>Силене</i>	Нант	Санэ	1809-14	1830
<i>Сфинкс</i>	Генуя	Санэ	1813-14	1814
<i>*Сильфа</i> ¹	Дюнkerк	Санэ	1803-04	1808
<i>*Волтижер</i>	Антверпен	Пестель	1804-05	1806
<i>Зебре</i>	Марсель	Санэ	1810	1847
<i>Зефир</i> ²	Ливорно	Санэ	1809-13	1823

Замечания:

* Корабли, названиям которых предшествует звездочка, были захвачены во время военных действий.

¹ *Икюрей* станет *Симплоном* в 1810 году. *Мамлюк* переименовуют в *Оливье* в 1814 году. *Серпонт экс-Риволи* (в ожидании).

² В архивах порта Рошфорт хранятся регистры отчетов по проведенным кампаниям *Актеона*, *Грифона*, *Рыси*, *Пандоры*, *Реквина*, *Сан-Суси*, *Сильфиды*, *Зефира*, подсерия 2G².

³ В исторической службе ВМФ хранятся чертежи интересных бригов: *Кюрю*, *Орест*, *Пилад*, серия 8DD¹ и 2.

В Национальном морском музее в Гринвиче сохранились чертежи *Кюрю*, *Милана*, *Палинура*.

Эта ведомость ограничена бригами 24, которые были в списках нашего флота. Ряд других бригов того же типа, по чертежам Санэ и Пестеля, были построены за границей, в том числе и в Венеции, для нужд итальянского флота.

ЗАМЕТКИ ОБ ИНЖЕНЕРЕ ПЕСТЕЛЕ

Мы думали, что было правильно не игнорировать «конструктора» *Сине* и рассказать вам о его службе (отдельные записи архивов Военно-Морской Службы в Венсенне).

Пестель Франсуа Тимоти-Бенджамин, родился 12 декабря 1763 года в Онфлёре. умер 28 марта 1828 года в Тулоне:

- Аспирант-студент инженер в Парижской школе (3 октября 1787 по 3 марта 1793);
- Ученик инженера-строителя в Бресте (4 марта 1793 по 19 января 1794.);
- Суб-инженер конструктор в Бресте (20 января 1794 по 9 марта 1795);
- Суб-инженер конструктор в Сен-Серване (10 марта 1795 по 11 июля 1795);
- Обычный инженер 3-го класса в Сен-Серване (12 июля 1795 по 20 марта 1796);
- Обычный инженер 2-го класса в Сен-Серване (21 марта 1796 по 21 апреля 1802);
- Обычный инженер 2-го класса в Бресте (22 апреля 1802 по 31 января 1803);
- Обычный инженер 2-го класса в Сен-Серване (1 февраля 1803 по 12 августа 1803);
- Инженер-конструктор 1-го класса в Сен-Серване (30 августа 1803 по 26 мая 1805);
- Инженер-конструктор 2-го класса в Бресте (27 мая 1805 по 22 сентября 1805);
- Инженер-конструктор 2-го класса в Генуе (23 сентября 1805 по 30 июня 1808);
- Инженер-конструктор 2-го класса в Специи (1 июля 1808 по 31 июля 1810);
- Инженер-конструктор 2-го класса в Тулоне (1 августа 1810 по 1 января 1811);
- Обычный инженер 1-го класса в Тулоне (2 января 1811 по 30 сентября 1811);
- Обычный инженер 1-го класса в Гренобле, октябрь 1811 по сентябрь 1816);
- Заместитель директора в 1818 году;
- Директор 2-го класса с 1823 года.

Читая эти служебные записи, мы можем видеть, насколько сложна иерархия и «немилость», по причинам, которые мы не знаем Ф. Т. Пестель был понижен в должности в 1805 году и отослан в Гренобль в 1811 году, лесной район (что-то вроде «изгнания» для инженера, с позором?).

ИСТОРИЯ БРИГА ЛЕБЕДЬ 1806-1808

Хотя документов, которые мы смогли отыскать (1), чтобы проследить карьеру *Ле Сине*, мало, они позволили проследить за кораблем с момента его постройки, в сентябре 1806 года, и до его потери на Мартинике 13 декабря 1808 года.

Лебедь, построенный в Гавре, конструктором Жарне, по чертежам Пестеля, спущен на воду 28 апреля 1806 года и введен в строй 12 сентября того же года.

Лейтенант корабля **Эммануэль-Денис Тробрианд*** (1769-1809) определен командиром Лебедя 2 октября 1806 года.

После его назначения он приступил к вооружению и оснащению корабля, а в письме от 22 октября, предлагает министру изменить состав артиллерии, предусмотренную соответственно:

«Мне стало известно, что вы намереваетесь вооружить бриг 16-ю карронадами 24. Пусть я позволю себе, Монсеньер, заметить, что для меня было бы более выгодно иметь только 14 карронад и две пушки 18, которые будут служить мне гораздо эффективней в случае погони или отступления, а карронады сложнее перемещать и лишь на небольшом расстоянии, этот корвет обладает достаточной способностью нести эту артиллерию.

«Его вооружение еще не установлено, и на борту есть только железный балласт».

Санэ, Генеральный инспектор морской инженерии, принимает свое решение, известное запиской от 2 ноября 1806 года, которую мы считаем полезным воспроизвести в полном объеме:

Лейтенант Тробрианд, командующий бригам *Лебедь* 16 карронад 24-ф, предлагает его превосходительству вооружить этот бриг двумя пушками 18-ф и 14 карронадами 24. Он утверждает, что две пушки 18 было бы намного выгоднее использовать как погонные и ретиральные, чем карронады.

В этом отношении я наблюдаю за тем, что это новое вооружение на две с половиной тонны тяжелее, чем которое планировалось на 16 карронад 24. И что бы тот офицер не предполагал, утверждая, что бриг, именуемый *Лебедь*, построенный по чертежам *Сильфы* (2), обладает достаточной способностью выдержать усиление вооружения, которое он предлагает, я не думаю, что нужно, таким образом, увеличивать вес, расположенный выше ватерлинии на корабле, само собой брига, который подготовлен для вояжа и который уже и без того загружен чрезмерным весом 16 карронад, расположенных на верхней палубе.

«Если будет признано и, очевидно, продемонстрировано, что карронады не могут быть эффективно использованы при погоне и отступлении, необходимо будет вооружать брига только 12 карронадами 24-ф и 4 длинными пушками 8-ф; две следует установить впереди и две сзади, тогда новое

*Авторы допустили ошибку, командиром *Лебедя* был назначен Франсуа-Денис Де Кередерн Тробрианд (1769-1809), а Эммануэль-Денис Тробрианд (1773-1822) был его троюродным братом, он покинул флот в 1801 году и был назначен инспектором побережья Морле.

вооружение не превысило бы в весе, положенные по штату 16 карронад 24».

В 1806 году (в декабре) *Лебедю* было приказано отправиться из Гавра в Шербур, при первой благоприятной возможности. Эта возможность не появлялась до 7 марта 1807 года.

В 10.15 вечера с *Лебедем* произошла авария на рейде, во время погрузки пороха, что был доставлен ему лодкой *Бонс Ами*. Море было бурным, а темнота не способствовала загрузке двух тонн пороха, которые составляют комплект для брига такого типа.

Лодка после того, как выгрузила на борт часть пороховых зарядов, пробила свой фальшборт, ударившись о лафеты карронад *Сине* (3)** и затонула у борта. Экипаж спасен.

8 марта в 8:20 утра, новая неприятность; форты островов Сен-Маркуф, не имеющие позывных сигналов, которые были даны *Лебедем*, стреляли по бригу из 14 орудий, и добились 12 попаданий в борт; два человека из экипажа убиты, а пятеро, из которых два офицера, ранено. Огонь прекращается лишь тогда, когда *Лебедь* бросает якорь и спускает лодку на воду. Это доказывает эффективность прибрежных батарей, натренированных постоянными стрельбами по британским кораблям и неэффективность связи той эпохи.

9 марта, бриг, будучи на якорной стоянке возле островов Маркуфа, ломает свой бушприт из-за сильной качки, что приводит к падению фок-мачты и грот-стенги.

10 марта в 4 часа утра *Лебедь*, стоящий на якоре на глубине двадцать футов, задел дно кормовой частью киля и потерял руль. Он направляется и бросает якорь в гавани ла-Уг [порт Сен-Вааст-ла-Уг].

Прибыв 22 марта в Шербур, он повредил днище, обнаружилось, что был сорван кусок фальшкиля длиной двадцать два фута.

Ремонт длился до 11 мая.

Короткий выход на канал в июле показывает заинтересованность в установке фиксированных брюков карронад (4), эти усовершенствования произведены и 12 октября Тробрианд получает карт-бланш, для совершения набега на побережье Англии.

Недолгий вояж с 8 по 12 ноября позволил ему приблизиться к Портленду, обнаружено британское судно с двадцатью шестью орудиями, предположительно являющейся кораблем Ост-Индской компании, которое *Лебедь* был вынужден оставить, после вмешательства превосходящих сил. Он бросает якорь в ла-Уг вечером 9 ноября, после того, как в течение трех часов выдерживал огонь английского фрегата.

Новый короткий круиз с 30 декабря по 6 января подтверждает отличные ходовые качества Лебедя.

12 января 1808. *Лебедь* выдерживает ураган на якорной стоянке в порту Шербура; обрывается якорный канат и бриг садится на мель после обрушения его нижних мачт; киль

сильно поврежден, ахтерштевень поврежден на длине пять футов от пятки киля и бархоут вдавлен на несколько дюймов; артиллерия была выгружена на берег, и корабль подняли 18 февраля.

Тробриант курирует ремонт корабля, который длится до 30 апреля.

Затем он назначен капитаном фрегата *Амфитрита*.

Луи-Мари-Клеман Депрене, лейтенант, назначается командиром *Лебеда* 18 мая, он получает приказ отплыть на Мартинику с грузом муки. Испытания, проведенные 9 сентября, показывают, что трюм принимает пять дюймов воды в сутки.

Первый ремонт не дает результата, наконец, только в конце октября, после второй проверки, корабль готово выполнить свою миссию.

Подготовка к отплытию экспедиции для доставки подмоги на Мартинику, состоящей из *Венуса*, *Амфитриты*, *Юноны*, *Лебеда* и *Папилона*, назначена на 10 ноября. *Лебедь*, экипаж которого состоит из семидесяти восьми человек, также несет восемь человек гарнизона 1-го морского артиллерийского полка и одиннадцать рекрутов стрелков; он несет, в дополнение к своим обычным припасам: триста бочек с мукой, одну 12-ф пушку, одну 8-ф пушку (5), двести пятьдесят ядер 12-ф, двести пятьдесят ядер 8-ф, восемнадцать бумажных зарядных картузов и тридцать бумажных патронов.

13 ноября, отделившись от эскадры, членом которой он является, он сжигает *Миличано*, двухсот пятидесяти тонное португальское судно, следовавшее из Лиссабона в Ирландию, имеющее экипаж в шестнадцать человек. Официальные документы, копию которых мы воспроизводим, относятся к концу короткой карьеры *Лебеда*.

12 декабря.

Лебедь, который направлялся в Сен-Пьер (Мартиника), обнаружив присутствие превосходящих сил врага, бросает якорь у Анс-Серон [крайняя западная точка острова], под защитой береговых батарей.

В тот же день восемь вражеских кораблей, включая фрегат и корвет, приблизились атаковать бриг.

Фрегаты начали обстрел, три баржи, вооруженные и под их защитой, направились к *Лебедю*, они потоплены, прежде чем достигли его; один из фрегатов приближается к бригу, на расстояние пистолетного выстрела, с намерением взять на бордаж, но пушечный и мушкетный огонь *Лебеда*, вынуждают его отступить. Четыре новых баржи подошли к бригу, но из нападавших людей, семнадцать взято в плен, их подняли на бриг, остальные были истреблены.

Английское подразделение отказывается от переговоров, и у него было убито не менее двухсот человек, отступает. *Лебедь* не потерял ни одного человека, лишь пятеро были ранены.

13 декабря.

Лебедь, имея преимущество идти на веслах, отправляется в Сен-Пьер, ввиду шторма он отдалился, хотя в пределах видимости находятся семь вражеских кораблей, включая три

фрегата.

Ветер поднимается; корабли противника обстреливают

Лебедь, ответный огонь которого очень активный. Мулат лоцман, что был послан с Сен-Пьер при первом же выстреле, продемонстрировал гнусное вероломство, направив бриг на скалы Гаренна, примерно в полутора лигах от этого порта.

Ле Сине обездвижен.

Г-н. Депрене вынужден покинуть корабль после попытки поджечь его; вскоре бриг заполняется водой; корпус будет потерян; мы надеемся сохранить его груз и вооружение. На *Сине*, в этом втором происшествии, не было ни погибших, ни раненых.

15 декабря.

Коммерсанты Сен-Пьера предлагают от имени города меч М. Депрене, а его экипажу сумму, чтобы компенсировать ему утрату и сгладить последствия.

17 января 1809 года.

Г-н. Депрене отмечает, что такелаж и груз *Лебеда* были спасены.

За его короткую карьеру в двадцать восемь месяцев, корабль провел лишь семьдесят дней в море. Читая этот исторический очерк, мы можем ясно видеть неудачный способ использования кораблей, построенных в многочисленных портах Французской империи, от Роттердама до Триеста, между Трафальгаром и окраиной Империи (6).

Подавляющее превосходство Великобритании и отсутствие какой-либо согласованной морской стратегии привели к использованию военных кораблей только в спорадических действиях, чтобы попытаться нарушить британскую торговлю или почти отчаянные попытки доставки припасов в далекие колонии Карибского моря или Индийского океана до неизбежного их падения.

Все французские порты или порты, оккупированные Францией, находятся под неустанным бдением английскими крейсерами, и только во мраке или плохую погоду можно добиться попыток выхода; они обычно приводят к захвату или потере корабля.

Это также видно, исследуя список бригов, построенных во времена Империи, где мы наблюдаем короткую карьеру всех этих кораблей.

(1) Документы, уже упомянутые: регистры списков корветов и бригов серия ВВ5. Национальный Морской Архив.

(2) Генеральный инспектор ошибается, так как не было чертежей *Сильфы*, *Лебедь* был построен по чертежам *Кюрю* (инженера Пестеля).

(3) Смысл этой части предложения ускользает от нас, мы не видим связи между лафетами карронад (размещенными на палубе) и фальшбортом лодки *Бонс-Ами*.

(4) Типичный брюк для фиксации карронад см. статью Ж. Будио *Нептуния* № 94 и 95.

(5) Полевые пушки 8 и 12 фунтовые системы Грибоева для нужд колонии.

(6) Потери особенно заметны для фрегатов (см. Монографию *Венуса*), корветов и бригов, потому что после Трафальгара линейные корабли избегают риска.

**** Лодка *Бонс-Ами* ударила фальшбортом о брус с пазом для проводки брюка лафета под пятым портом ©.**

[illegible]

55

МОДЕЛИ БРИГОВ, ХРАНЯЩИЕСЯ В МОРСКОМ МУЗЕЕ

Лебедь: 1806-1808. - Бриг 14 карронад 24 и 2 пушки 8. По чертежам Пестеля. Модель с такелажем. 17.MG.13.

Ланси: 1821-1842. - Бриг 16 карронад 24 и 2 пушки 8. На планах Баралье. Модель без такелажа. 19.MG.11.

Алакрити: 1823-1850. - Бриг 18 карронад 24 и 2 пушки 18. Чертеж Парижской комиссии. Модель без такелажа. 19.MG.12.

Шассер: около 1825 года. - Бриг 18 карронад 24 и 2 пушки 8.

Проект без даты, без указания происхождения чертежей.

Модель с такелажем. 21.MG.41.

Эсперанс: (проект 1825). - Бриг 14 карронад 24 и 2 пушки 8.

По чертежам Бреттока [Луи Жан-Батист Бретток (1774-1855)].

Модель с такелажем. 21.MG.33.

Актеон: 1825-1847. - Кирпич Бриг 16 карронад 24 и 2 пушки 8. По чертежам Ролланда.

Модель с такелажем. 21.MG.34.

Палинур: 1823-1862. - Бриг 18 карронад 24 и 2 пушки 18.

Чертеж Парижской комиссии. Модель без такелажа. 19.MG.13.

К этим различным моделям мы должны добавить бриг с круглой кормой с посредственным такелажем. 21.MG.35.

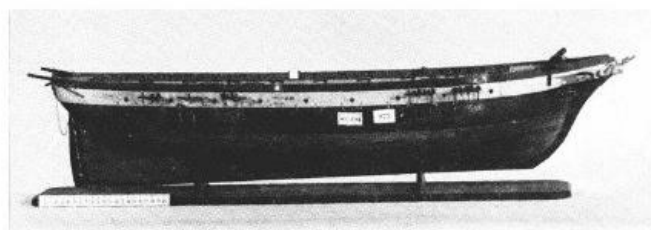
Корпус брига, 18 орудийный. 19.MG.18.

Корпус брига 16 орудийный. 21.MG.36.

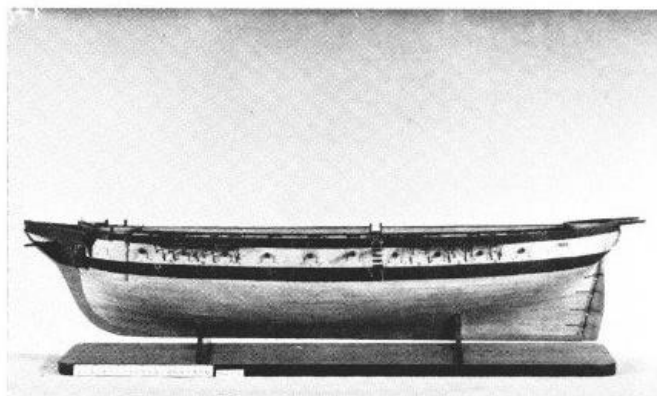
Отметим также наличие следующих моделей: *Лорье*, бриг-авизо 10 стволов. 21.MG.38; *Малуин*, бриг-канонерка 8 орудий. 21.MG.39;

Газель, бриг-авизо 16 орудий, впоследствии 10. 21.MG.37.

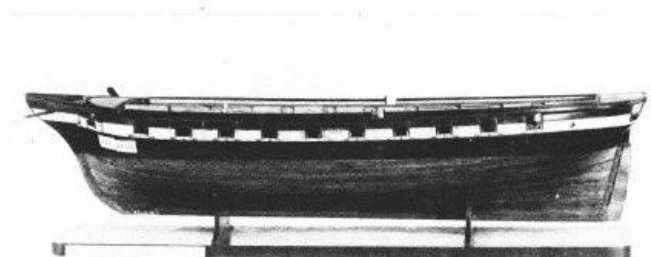
Эта серия моделей позволяет подробно отслеживать эволюцию французского военного брига с 1800 по 1850 год.



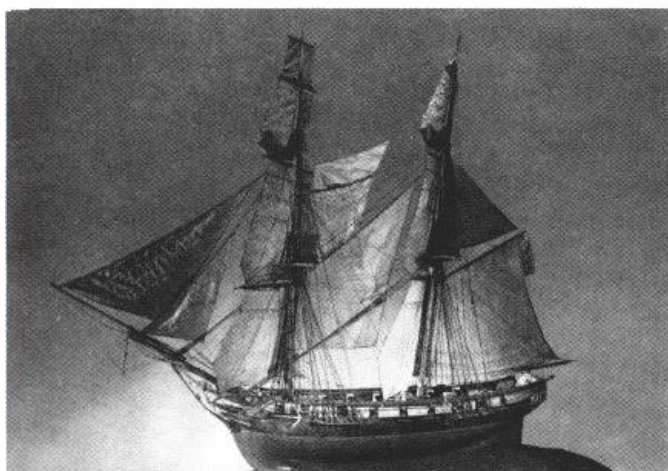
Ланси 19 MG 11



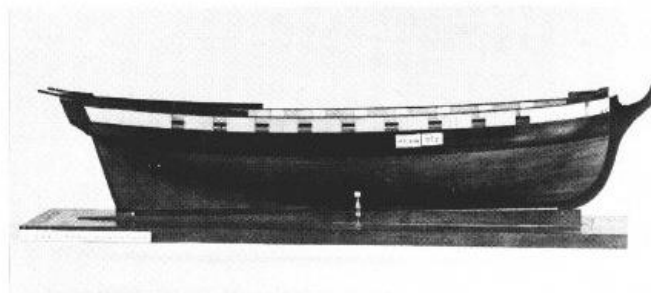
Палинур 19 MG 13



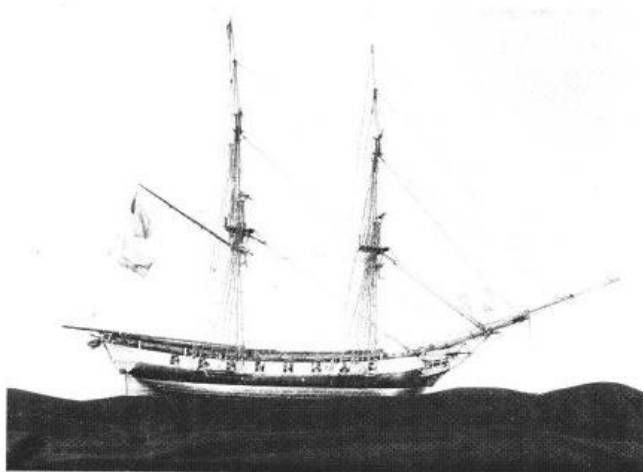
Алакрити 21 MG 12



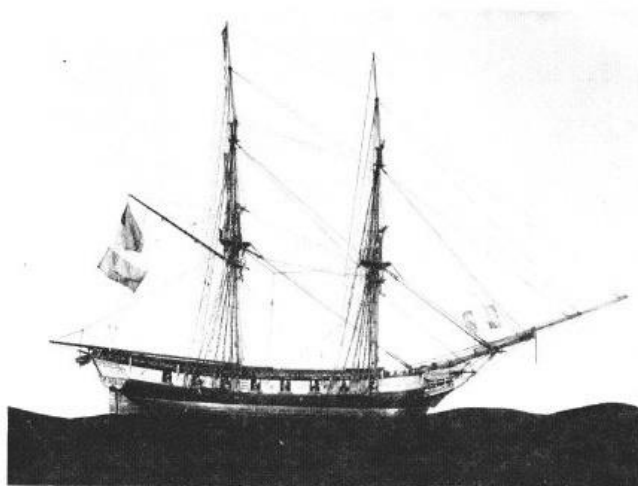
Le Cune 17 MG 13



19 MG 18



Шассер 21 MG 41



*Эсперанс (проект 1825).
21 MG 33*



*21 MG 35
Бриг с круглой кормой*



*Эсперанс бриг 16-пушечный.
Инженера Бреттока 21 MG 33*

Различные подробные фотографии брига Эсперанс (тип брига 16-орудийный, проект не выполнен) дополняют фото *Лебеда*, корабля той же категории.

Предлагаем вашему вниманию следующие детали:

-Запасные стеньги лежат на стойках, но отсутствуют марса-реи, а также запасное рангоутное дерево;

-Якоря с железом штоком, подвешены не на кат-балке, а размещены на руслениях грот-мачты, и вы можете оценить их меньшие размеры;

-Полки с ядрами, состоящие из рамок с углублением, в которые уложены ядра. (Расположение, заимствованно

у английского военно-морского флота);

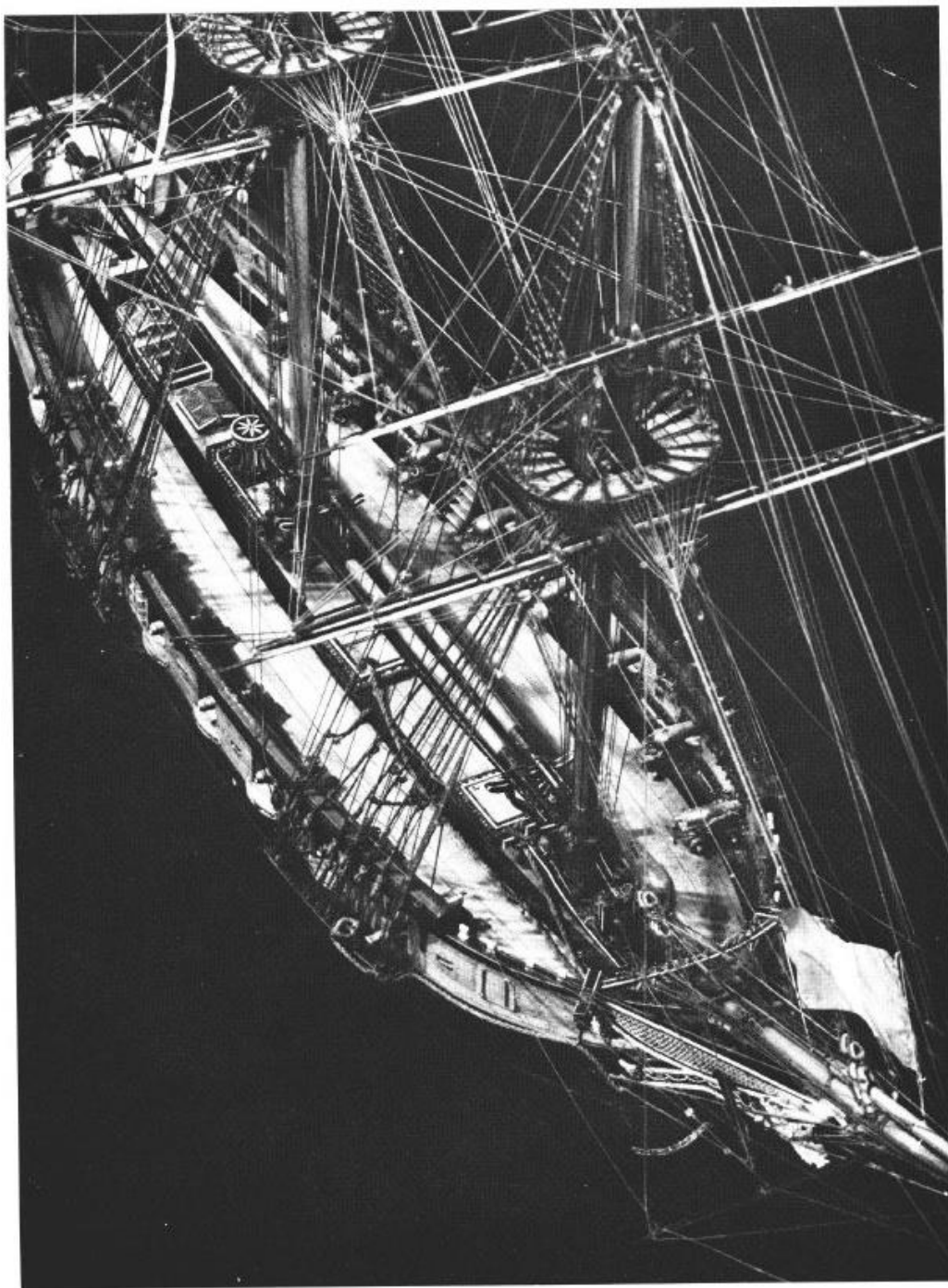
-Крышка переднего порта, вооруженного погонным орудием 8-ф (они появляются на этой модели, но отсутствуют на *Лебеде*);

-Маленькие крышки с подковообразными петлями для проемов под весла;

-Якорные канаты с коушем на конце и узлом (см. Т.IV Линейный корабль 74);

-Стойки под фальконеты перед пушкой 8-ф и на корме между 6-й и 7-й карронадами и перед галереями;

-Ящик, расположен позади светового люка и перед

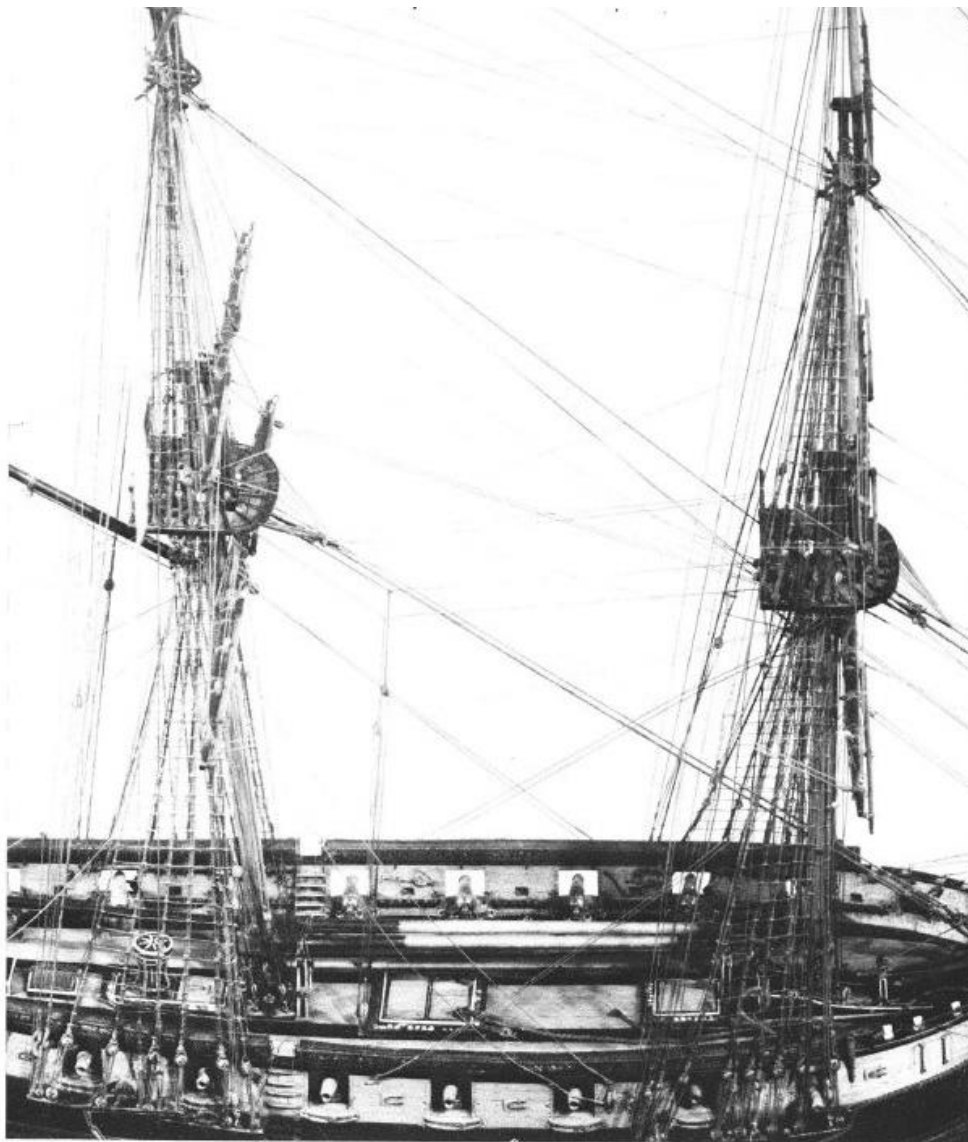


Эсперанс
Модель 21 MG 33

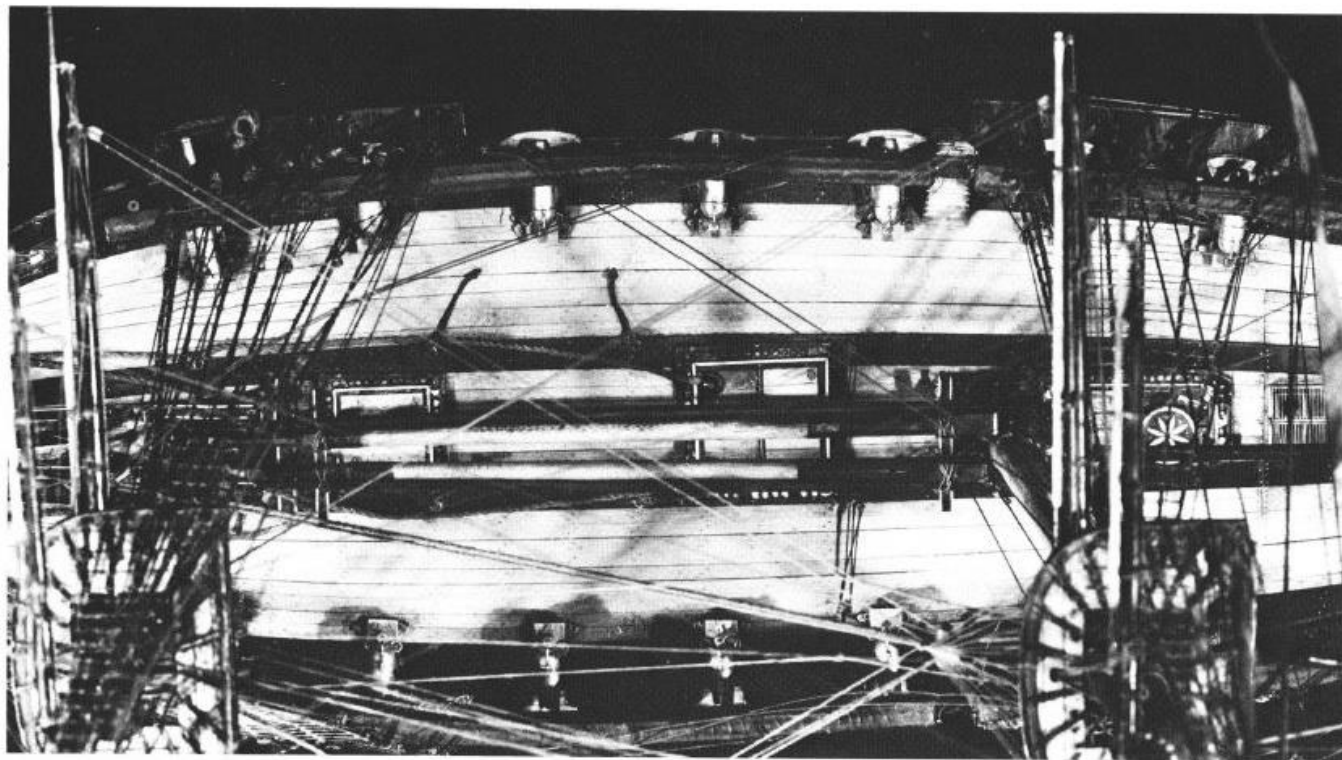
большим трапом, крышка потеряна;

-Штаг-блоки размещены над седлом
утлегаря над бушпритом;

-Гичка подвешена на кран-
укосинах, следует отметить
отсутствие кильблоков для баркаса,
обычно устанавливаемых между
стойками, если баркас не крепится
на запасном рангоуте на английский
манер.



*Эсперанс
бриг 16-орудийный*



ПАЛИТРА ЦВЕТОВ МОДЕЛИ «ЛЕ СИНЕ»

Корпус и наружные элементы.

Черный, от медной обшивки до проемов портов. Между портами, толщина стенок портов, заслонки проемов под весла: желтая охра.

Планшир, образующий свод портов: черный.

Руслени с цепями, юферсы, блоки, брусья с пазами для брюков: черный.

Носовая фигура: белая.

Релинги, гед-тимберсы, карнизы гальяона: желтая Неаполитанская; верх водореза: черный, в том числе и галс-боканы.

Кат-балки с их кницами: желтая охра.

Галереи, лепнина и декор: Неаполитанская желтая на черном фоне.

Свод аркассе: черный.

Опоры под галереями: черная и желтая Неаполитанская.

Обрамление винтранца: черная и желтая Неап. Панно: черная.

Подковообразный свод: желтая Неап. включал его толщину.

Кран-укосины гички, планшир транца на опорах, полуклюзы, **geros** гика, руль, ахтерштевень, «юбка» гельмпорта: черный.

Внутренний борт.

Ватервейс до спиркетинга: черный. Планшир наращенный коечными сетками : черный.

Между портами: желтая охра.

Полки под ядра и снаряды: черные.

Нагельные стойки: натуральная древесина.

Трап: черный.

Нижняя часть уборных и кормы: черная на высоту спиркетинга, сверху, желтая охра.

Фальшборт выше уборных: черная.

Ящик гельмпорта: черный.

Румпель: желтая охра.

Палубное оборудование.

Центральная часть палубы с небольшим дополнительным настилом может быть окрашена в черный цвет или оставлена цвета натуральных досок.

Седло утлегаря на бушприте: черный.

Передние стойки и битенги: черная или натуральный древесный.

Оголовки топ-тимберсов, канифас-блоки [позиция 514]: натуральное дерево.

Партнерс бушприта: черный.

Битенг фор-марселя: желтая охра.

Стойки запасного рангоута, стойки и кницы битенгов: черный, желтая охра или серый.

Колокол: медь.

Крышки люков, их рамы, световые люки, кабина: желтая охра, серый или черный.

Нактоуз: серый.

Битенги грот-мачты: черный, желтая охра или серый.

Кухня: черный.

Барабан шпиля: желтая охра или серый, вымбовки натуральное дерево.

Помпы: черный.

Лафеты: черная или желтая охра.

Шлюпки.

Подводный борт: белая.

Надводный борт: желтая Неап.

Интерьер: желтая охра.

Накладные рейки планшира: черная.

* Все железные детали окрашены в черный цвет.

Рангоут

Все реи: черные.

Нижняя часть мачт с их «юбкой» над пяртнерсом: черный.

Верхняя часть нижних мачт, от топа и чуть ниже марса, реи и эзельгофты: черный; остальное: натуральное дерево.

Марсовые площадки: полностью в желтом неаполитанском стиле.

Стеньги: натуральное дерево до места подвески их реев выше: черный, также эзельгофт и салинги.

Бушприт у своего основания и на некотором расстоянии впереди форштевня: черный; далее, естественная древесина до некоторого расстояния позади эзельгофта, далее: черный включая эзельгофт.

Утлегарь: черный, позади эзельгофта.

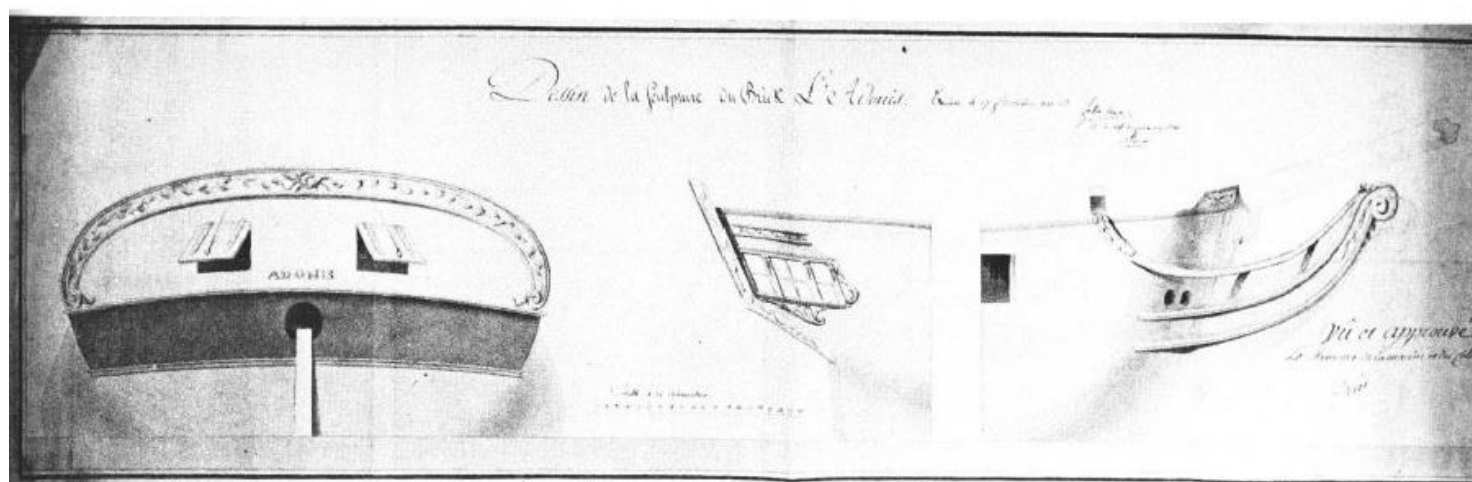
Виолыны и мартин-гик: черный.

* Цвет оборудования не является абсолютным, и некоторый выбор остается по инициативе каждого моделиста.

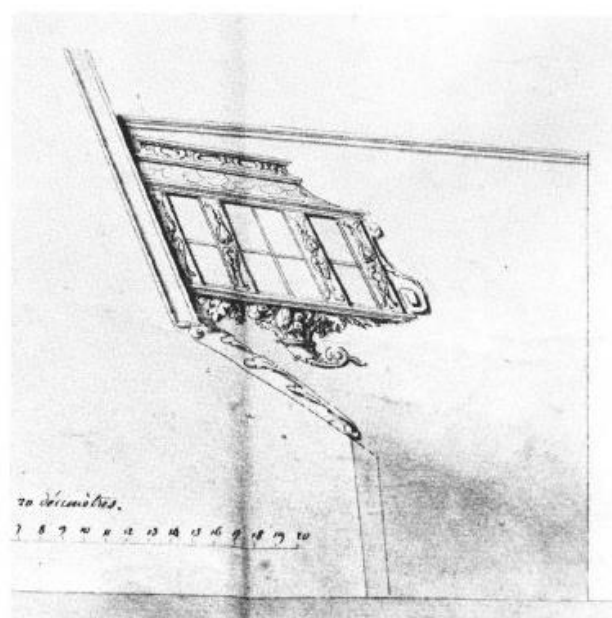
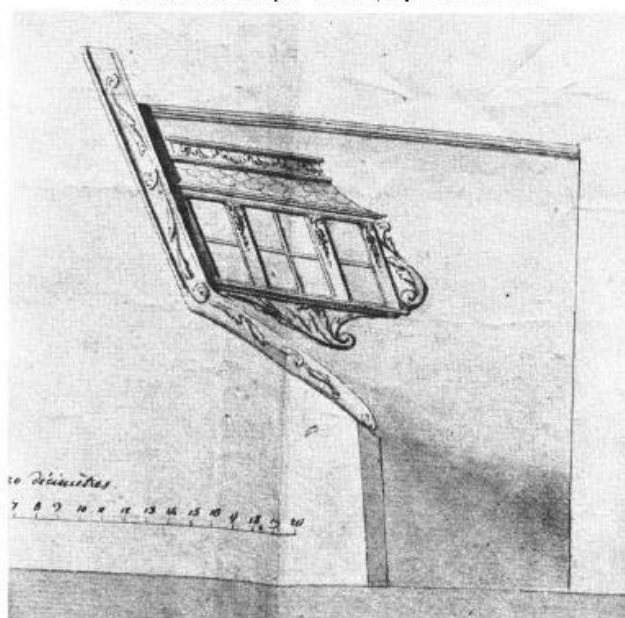
Зеленый налет от воды может быть добавлен на борта между ватерлинией и руслениями.

Воспроизведение некоторых рисунков скульптур и декора четырех бригов того же класса, что и *Лебедь*, должно позволить тем из вас, кто этого хочет, выбрать другой корабль. Вариации также могут быть сделаны в цветах и даже в составе артиллерии, но важно изучить монографию, текст и чертежи, прежде чем приступить к постройке вариантов.

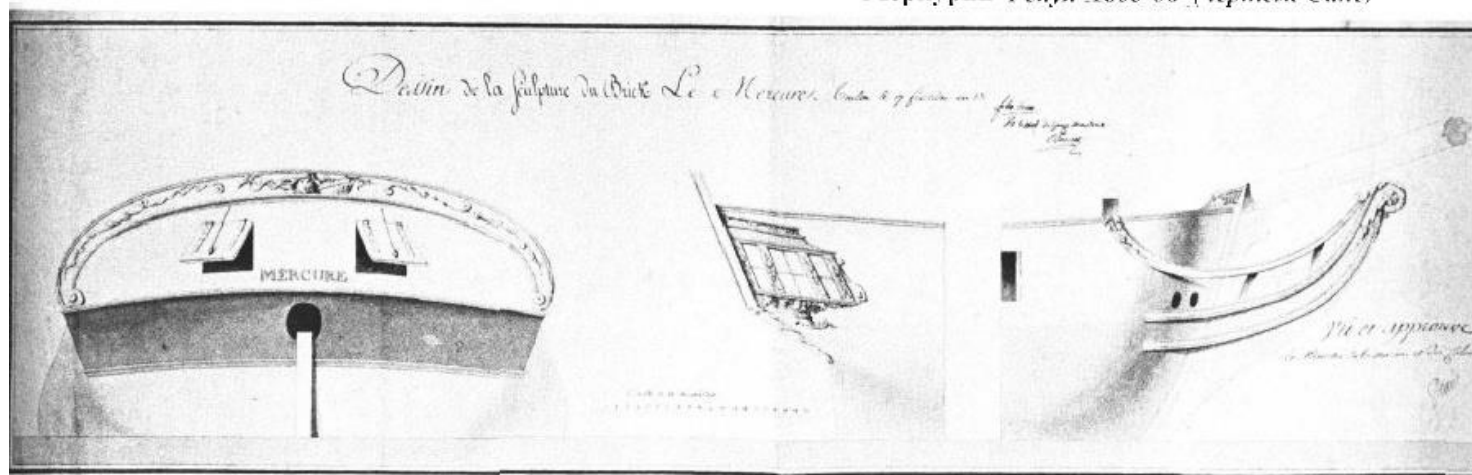
ПРИМЕРЫ ДЕКОРА БРИГОВ 24

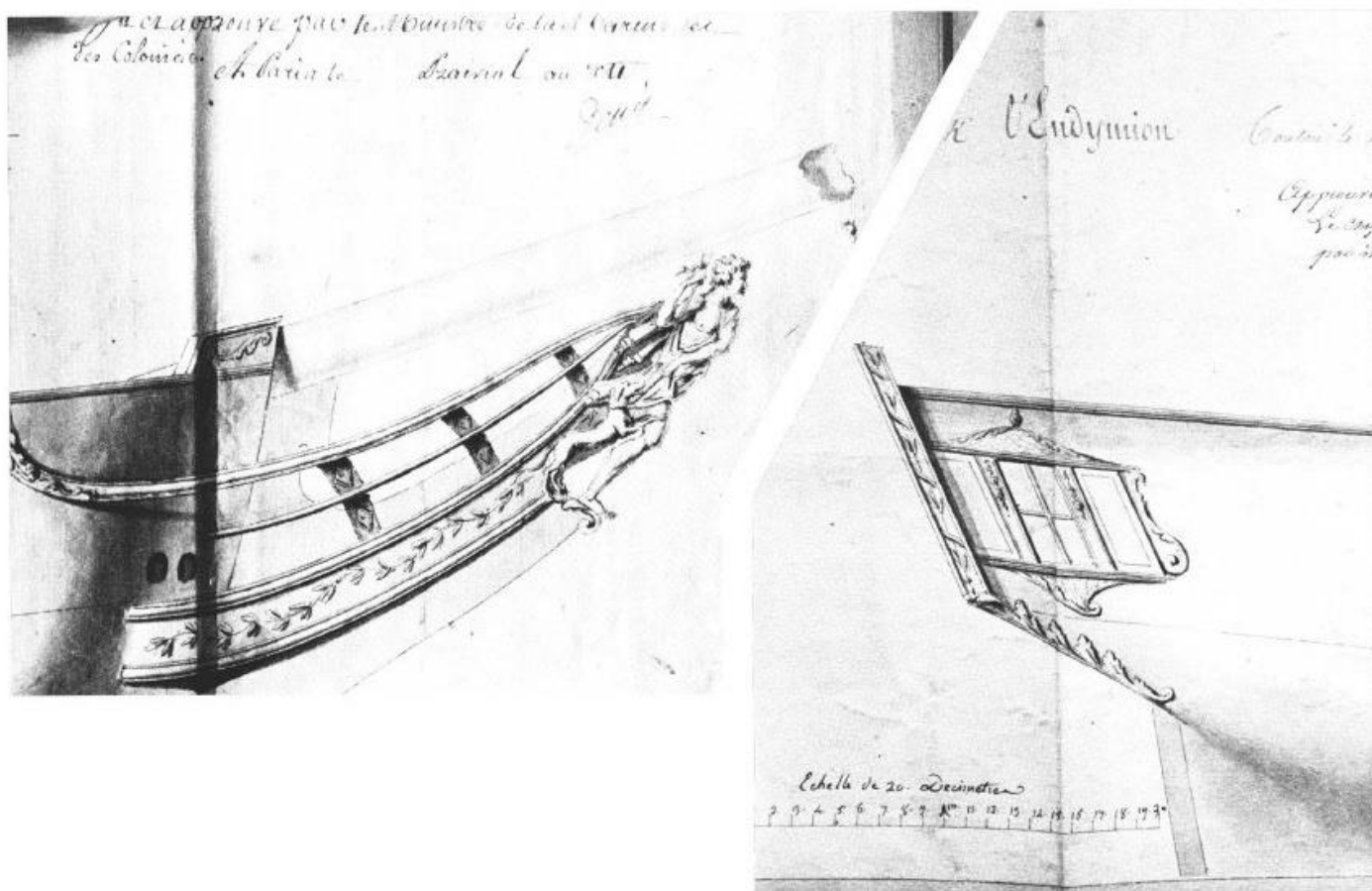
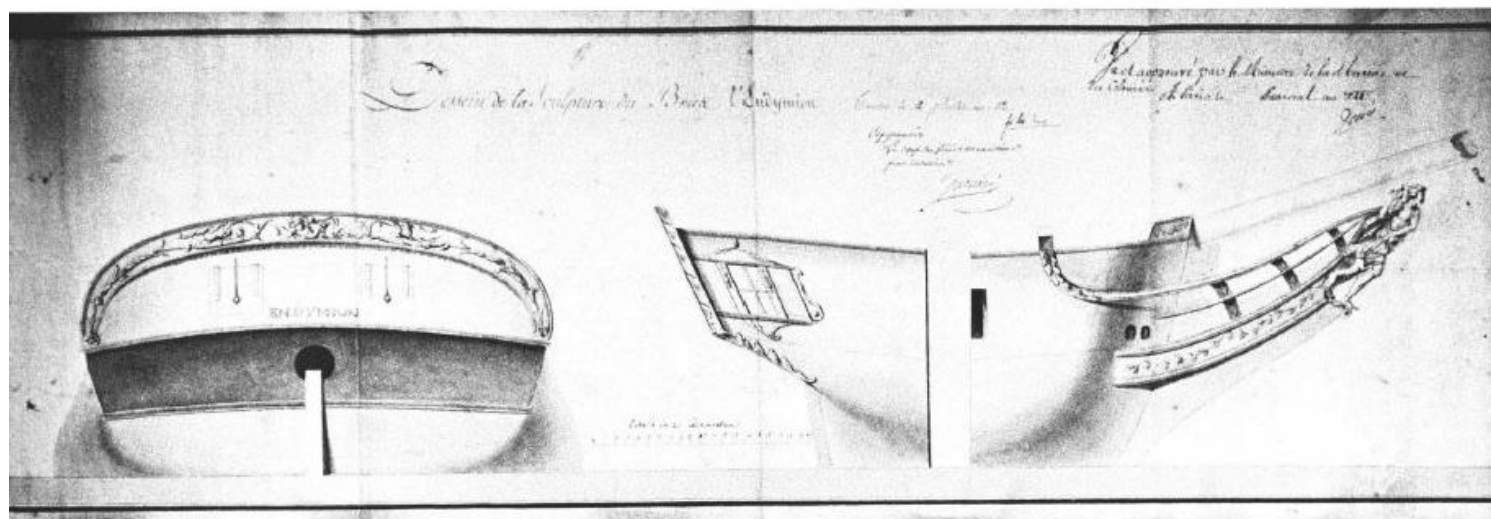


Адонис Генуя 1805 (чертеж Сане)

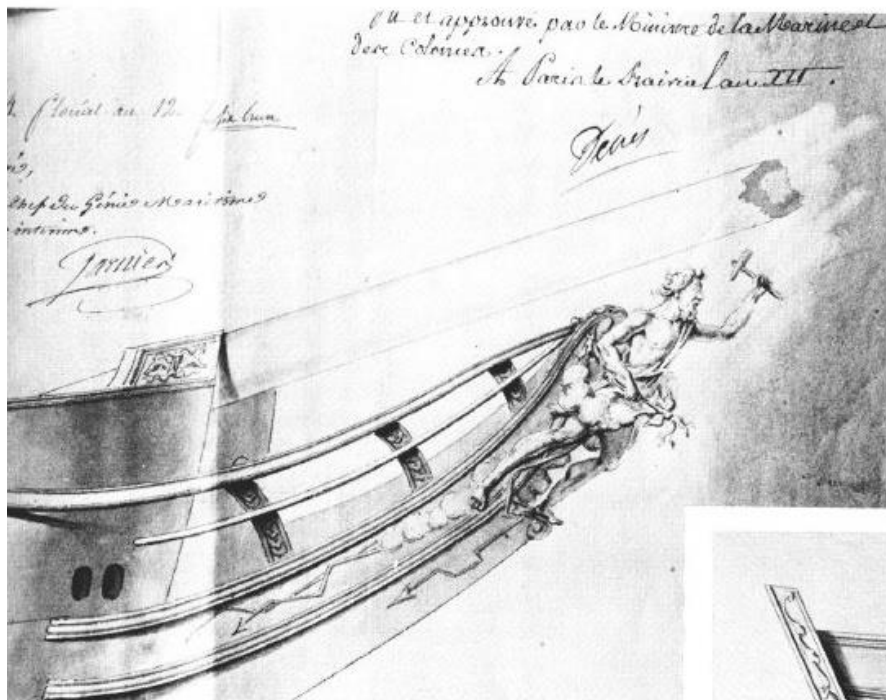


Меркурий Генуя 1805-06 (чертеж Сане)

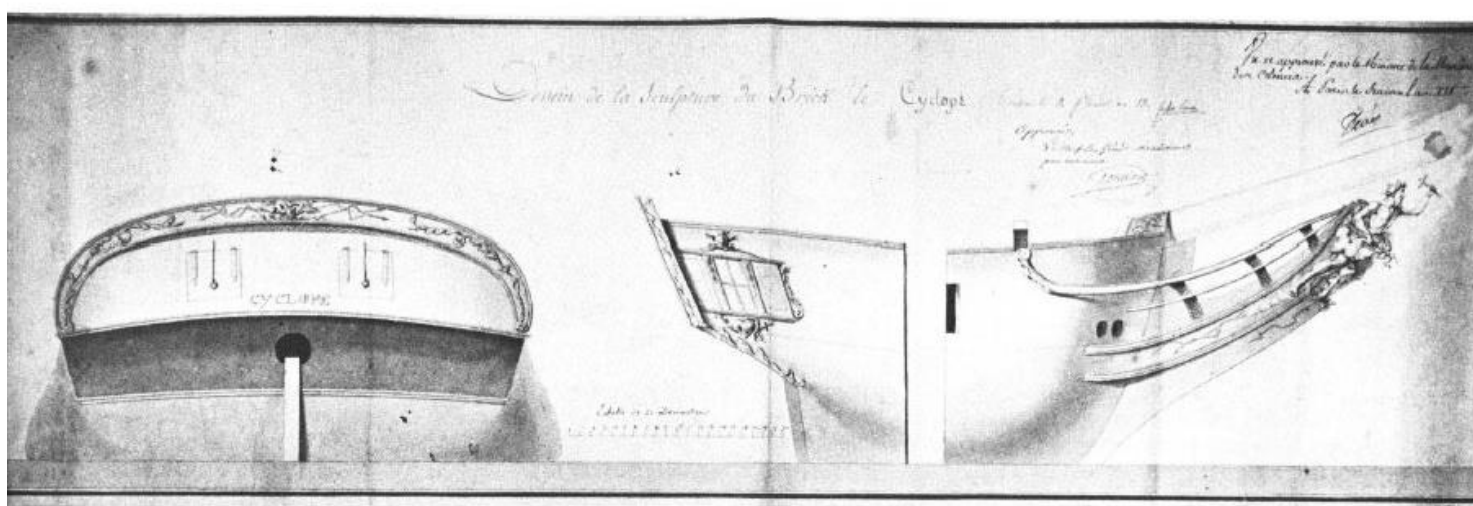
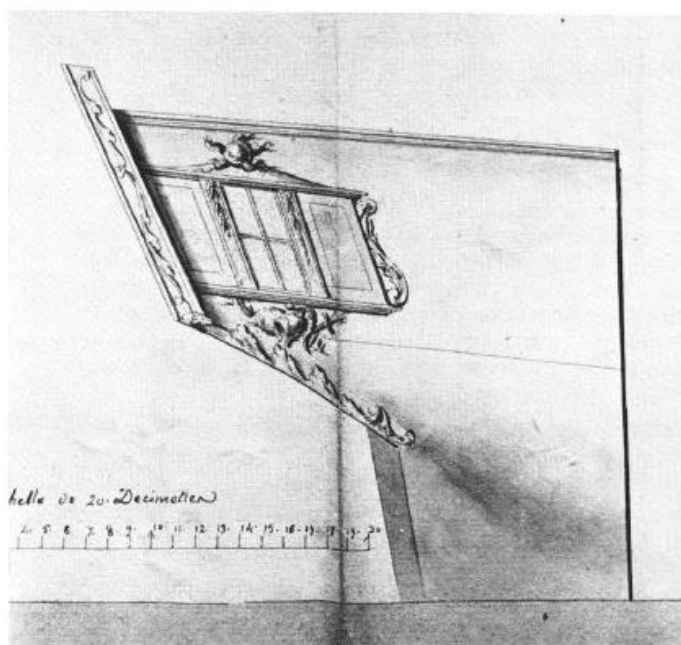




Совокупность деталей
Декора брига
Эндимион, построен в Генуе
В 1804-05 (чертежи Пестеля)



Совокупность деталей
Декора брига
Циклоп, построен в Генуе
В 1804 (чертежи Пестеля)



ТЕХНИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ

Чертеж I

ОПИСАНИЕ КОРПУСА, ПРОДОЛЬНЫЕ СЕЧЕНИЯ

Объем корпуса определяется серией из пятнадцати горизонтальных сечений, контур которых соответствует внешней стороне шпангоутов перед укладкой обшивки.

На проекции расположены:

- два идентичных мидель-шпангоута (М);

восемь передних секций, пронумерованных римскими цифрами;

- тринадцать задних секций также пронумерованы римскими цифрами.

Для более точного определения корпуса, были начерчены пять вертикальных сечений, идущих параллельно килю; они отмечены как *a*, *b*, *c*, *d*, *e*.

Чтобы завершить определение оконечностей, обратите внимание на расположение трех наклонных вертикальных сечений на корме, (помечены как *f*, *g*, *h*), а также три наклонных вертикальных сечения спереди (обозначены как *i*, *j*, *k*).

Пунктирные линии указывают начала сечений спереди и сзади, чей контур соответствует внешней стороне обшивки. Проекция корпуса, схематична на этой чертеже, содержит важные сведения. Ватерлиния обозначена сплошной жирной линией. Пунктирная линия палубы соответствует идеальной линии, представляющей точку встречи верхней части бимсов с внутренней поверхностью обшивки (см. сечение мидель-шпангоутов). Над этой линией начерчены порты, нижняя и верхняя перемычки которых параллельны линии палубы, а их боковые стороны, перпендикулярны килю.

Обратите внимание, что для двух передних портов приведены две вертикальные линии боковых стенок, соответствующие внутренней и внешней сторонам, перпендикулярным борту.

На корме пунктирная линия показывает изгиб свода корабля, конечно же, по кромке каркаса.

Вид сбоку на винтранец, показана двойная кривизна этого элемента и шпунт, предназначенный для приема торцов планок подводной обшивки корпуса.

Шпунт форштевня, кия и ахтерштевня представлен тремя сплошными линиями, показывающими боковой вид низа шпунта и линии шпунта с обеих сторон форштевня, кия и ахтерштевня. С внутренней стороны, в результате изошренной формы, шпунт имеет тенденцию постепенно изменяться параллельно каркасу, поэтому показана только нижняя часть шпунта и пересечение шпунта с боковыми поверхностями ахтерштевня и кия.

Вертикальные сечения

Половинные сечения приведены идентично для передних и задних главных диапазонов. Они отмечены от I до VII спереди, и от I до XIII сзади. Маленькие штрихи на каждой секции позиционируют планки обшивки.

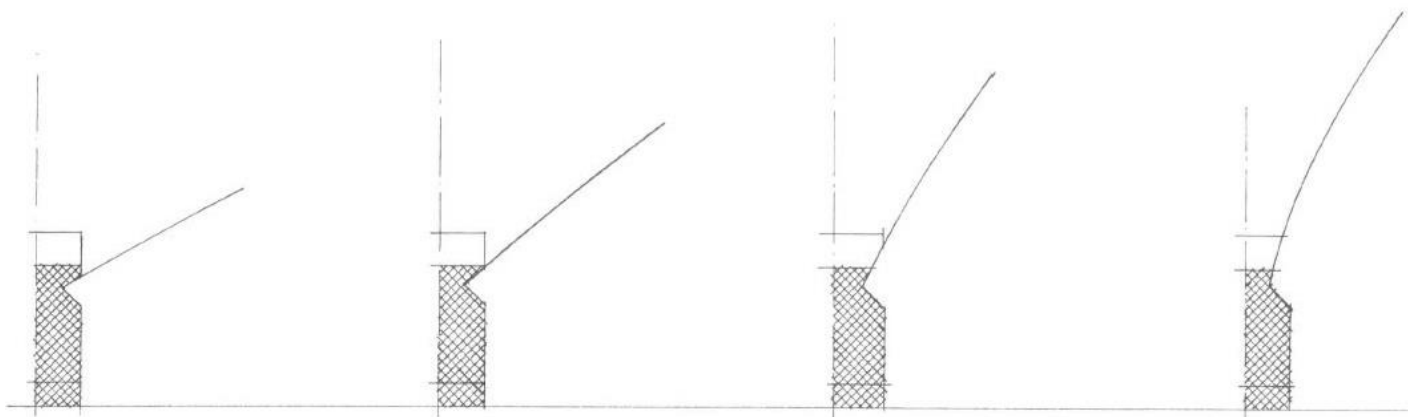
Три сплошные линии последовательно расположены сверху:

- нижний край планшира фальшборта;

- увеличенная толщина обшивки на уровне нижних перемычек портов;

- увеличенная толщина, соответствует бархоуту.

Обратите внимание на наклонные участки *f*, *g*, *h*, *j*, *i*, *k*. На чертеже вы, можете осмотреть винтранец.



Несколько половинных секций кия были представлены, чтобы подчеркнуть изменение профиля шпунта, верхняя сторона которого постепенно поднимается от мидель-

шпангоута до оконечностей корабля, где ширина кия в его верхней части уменьшается на размер толщины обшивки.

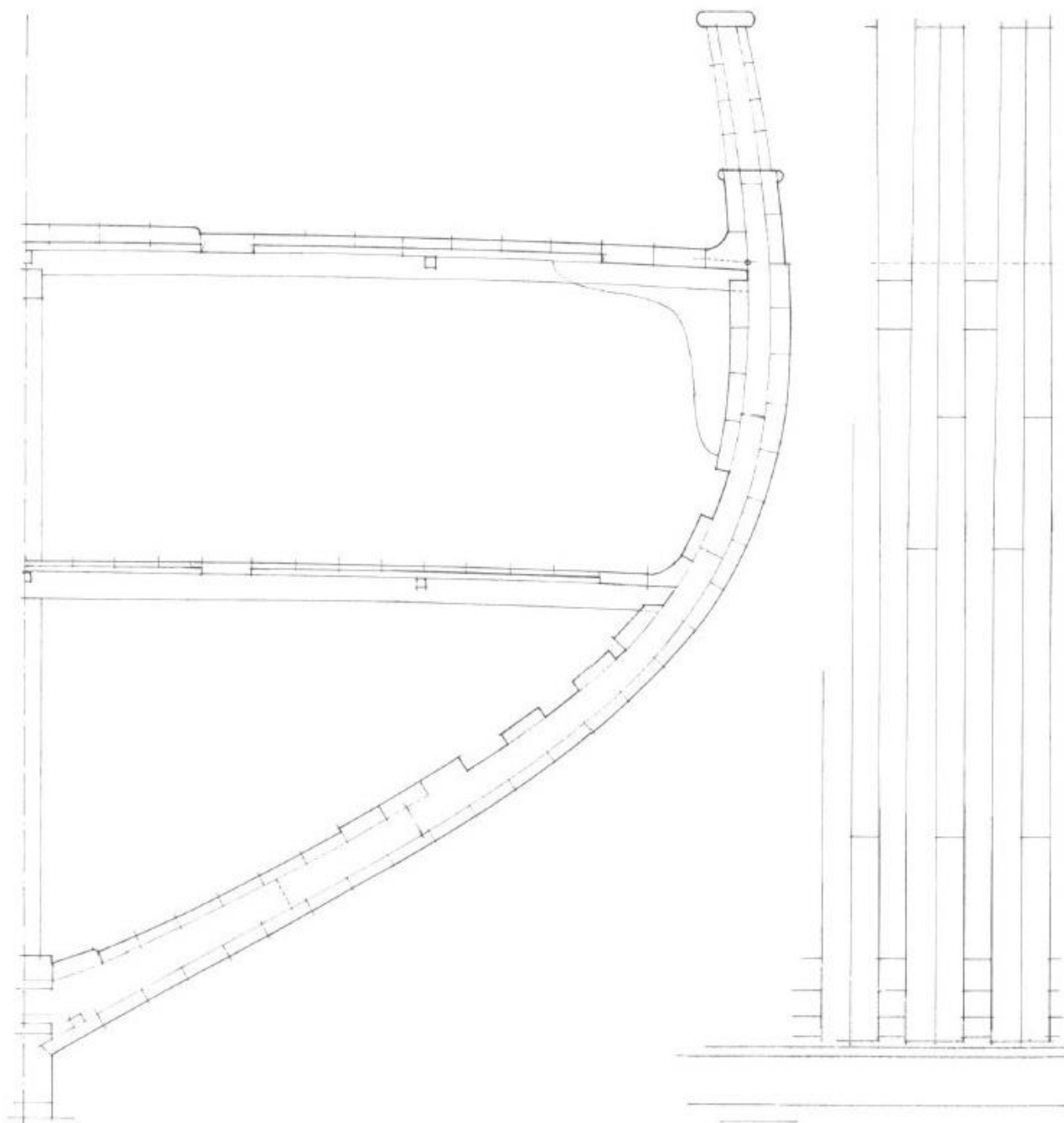
ОПИСАНИЕ КОРПУСА - СЕЧЕНИЯ ОБШИВКИ - ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРЕЗ

Чертеж номер 2 завершает предыдущий, предоставляя чертеж проекции сечения корпуса, покрытого его обшивкой.

Этот чертеж не заслуживает каких-либо конкретных указаний, кроме того, что он позволяет оценить, как доски

обшивки подведены к винтранцу, и прибиты снаружи каркаса.

Доски расположены встык одна к другой; их длина составляет от 30 до 40 футов, разрывы не должны находиться на одном и том же участке ближе, чем через пять соседних планок.



На этом половинном разрезе подробно показаны различные элементы каркаса *Лебеда*. Была представлена нижняя палуба (см. чертежи внутренней отделки). Что касается этого сечения, схематическая проекция совокупности шпангоутов

состоит из пар двойной толщины, разделенных промежутком, равным их половине толщины; чуть менее прочен фальшборт. Чертеж в масштабе 1/48.

КОНСТРУКЦИЯ КОРМЫ И ГАЛЕРЕЙ

Обратите внимание последовательно:

- Фасад кормы в полном размере (73) или более точно проекция кормы на плоскость касательно с ней. Чуть ниже, винтранец (79) вид с кормы, вид сбоку и вид сверху. К этим рисункам следует добавить вид снизу, показанный на чертеже 1.

Четыре разреза винтранца завершают определение этого

важного элемента каркаса.

Три этапа постройки кормы показывают, что было выполнено до установки галерей, после их установки и, наконец, полностью с декором. Сечения позволяют оценить форму галерей и консоли, которая их поддерживает.

Рисунок элементов (77-78) показывает в полном размере отверстие гелмпорта и отклонение баллера руля.

КОНСТРУКЦИЯ ВОДОРЕЗА

А. Два рисунка А представляют собой первый этап. На боковом виде заметно как планки обшивки примыкают в шпунт форштевню (1). Далее идет кнэвдигет (2), который показан лишь контуром. Обратите внимание на выступ кницы ватер-вулинга (5), за который заводится краг грота-штага. Меньшая толщина обшивки фальшборта очень четко проявляется на линии шпунта.

На уровне клюзов (4) пунктирная линия обозначает форму фалстема и верхний передний брештук (см. Продольный разрез, чертеж VIII).

В. Секция позволяет оценить форму надводного борта, ее легкий наклон, а также позиционирование фалстема и кницы ватер-вулинга. На чертеже показан выход клюзов с палубы через ватервейс и проем в фальшборте на носу для прохождения бушприта.

Небольшое сечение на уровне кат-балки показывает, как верхний релинг опирается на сапартус кат-балки.

С. Вид спереди позволяет оценить, как верхний релинг (17), поддерживаемый нижним релингом (16), опирается на кнэвдигет.

На чертеже вид сверху показана подушка (20), отделяющая верхний релинг от борта.

Д. Три рисунка определяют, вид снизу, вид сбоку и вид спереди каркаса водореза; и, в частности видны, нижняя кница гальюна (11), поддерживаемая её подушкой (14). Верхняя кница гальюна (12) и подушка (15), которая разделяет две кницы. Наконец, подушка под клюзами (19) предназначена для защиты книц гальюна от трения кабелей; выше книц установлены четыре гед-тимберса (18), которые поддерживают два релинга.

Е. Детали гальюна показаны на виде сверху, и хорошо видно, конструкцию его каркаса, состоящего из бимсов гальюна (21), лежащей кницы (22), книц, скрепляющих бимсы гальюна с верхним релингом (17). Решетка покрывает полностью гальюн, чья форма напоминает ломаную линию, а планка (28) поддерживает отхожее место (26). У фальшборта рейки решетки гальюна опираются на дополнительную вставку (24). Следует отметить большую ширину планок решетки гальюна (23), граничащих с проемами, предусмотренными для проводки ватер-вулингов бушприта (27).

ВЕРТИКАЛЬНЫЕ СЕЧЕНИЯ КАРКАСА И ОБШИВКИ

По многочисленным просьбам читателей мы воспроизводим на чертежах небольших размеров, для облегчения калькирования или повторения, вертикальные

сечения в сборе со стороны носа и кормы на чертеже V, и обшивку на чертеже VI.

КОРПУС ПОЛНОСТЬЮ ПОКРЫТЫЙ ОБШИВКОЙ – ВИД СПЕРЕДИ

На проекции показано корпус с оснащением, который полностью покрыт медной обшивкой.

Что касается обшивки, следует помнить, что край листа в передней его части покрыт внахлест на 18 линий (41 мм) тем, листом, который следует перед ним, а внизу листы покрывают внахлест на 18 линий, теми, что идут ниже.

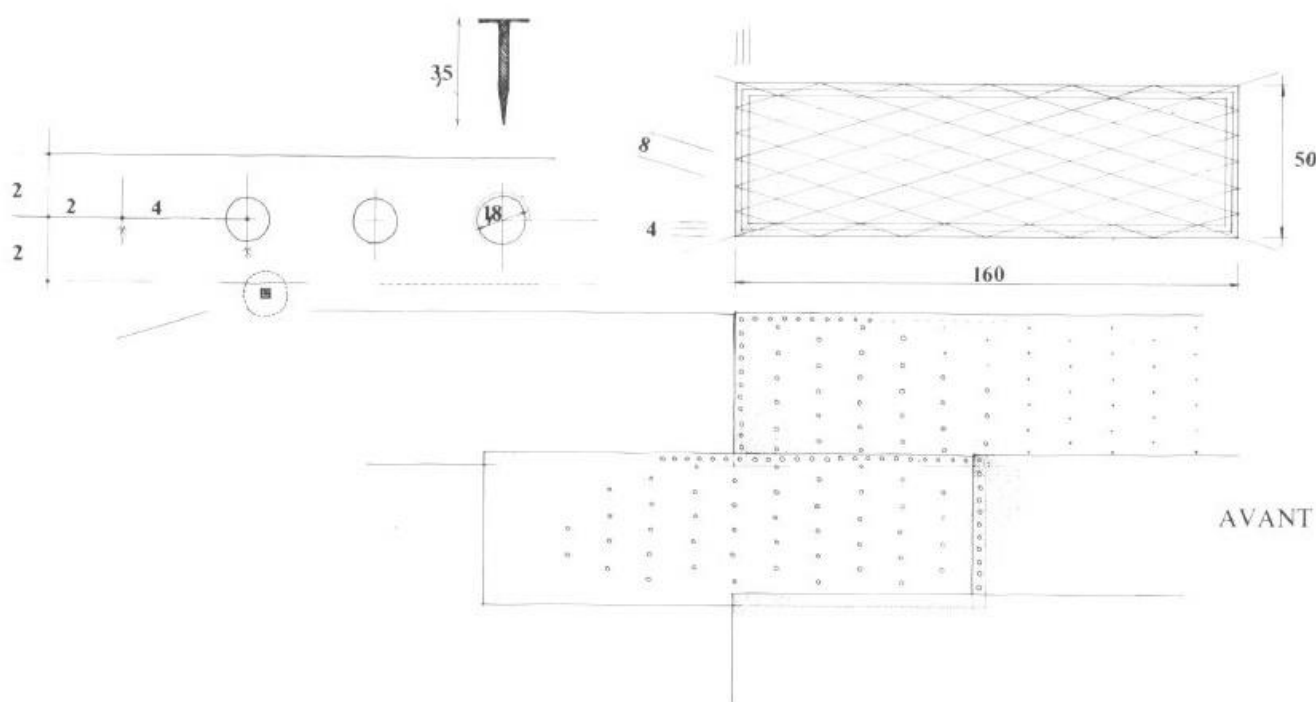
Обратите внимание на верхнюю полосу медной обшивки, которая горизонтальна и параллельна ватерлинии.

Приведенные вертикальная и горизонтальная схемы

позволяют в точности установить обшивку, которая выполняется листами меди, длина которых около 1,60 м при ширине 0,50 м.

Гвозди, если они представлены, должны быть очень маленькими, в масштабе 1/48 диаметр головки составляет всего лишь 0,27 мм.

Носовая фигура показана как спереди, так и в боковой проекции. Она покоится на вершине княвдигета и опирается на верхний релинг.



Чертеж VIII

ВИД СЗАДИ, ЧЕРТЕЖ ПАЛУБЫ

Вид сзади

Для лучшего понимания, вид с кормы корабля показан с оборудованием, также на чертеже показана медная обшивка.

Обратите внимание на свод транца, выполнить который не составит особого труда. Очень простое украшение консолей

галерей, юбка из просмоленной парусины обеспечивает водонепроницаемость гельмпорта.

Поверх свода транца на стойках стоит планка планшира, на которой присутствует подпорка гика и два полуклюза.

Чертеж палубы

Палуба представлена частично с оборудованием; на самом деле, чтобы не перегружать чертеж, бушприт, якоря, запасной рангоут, тали артиллерии не были показаны.

Одновременный осмотр чертежа палубы и продольных секций позволяет точно найти все палубные фитинги. Следует отметить некоторые конкретные моменты:

- отсутствие артиллерии в первом переднем порту (погонный порт);
- дополнительная толщина досок палубного настила в её центральной части;
- деревянный упор для стопоров шпиля позади малого грузового люка (54).

ПРОДОЛЬНЫЕ СЕЧЕНИЯ

Продольный разрез [нижний чертеж].

Этот продольный разрез выполнен принципиально с правого борта, правее утолщенного настила центральной части палубы. Корабль находится в состоянии завершения оснащения, и многие элементы скрыты за преградами, что объясняет наличие второго частичного разреза.

Чтобы излишне не перегружать чертеж, корабль представлен без его вооружения, а также без такелажа.

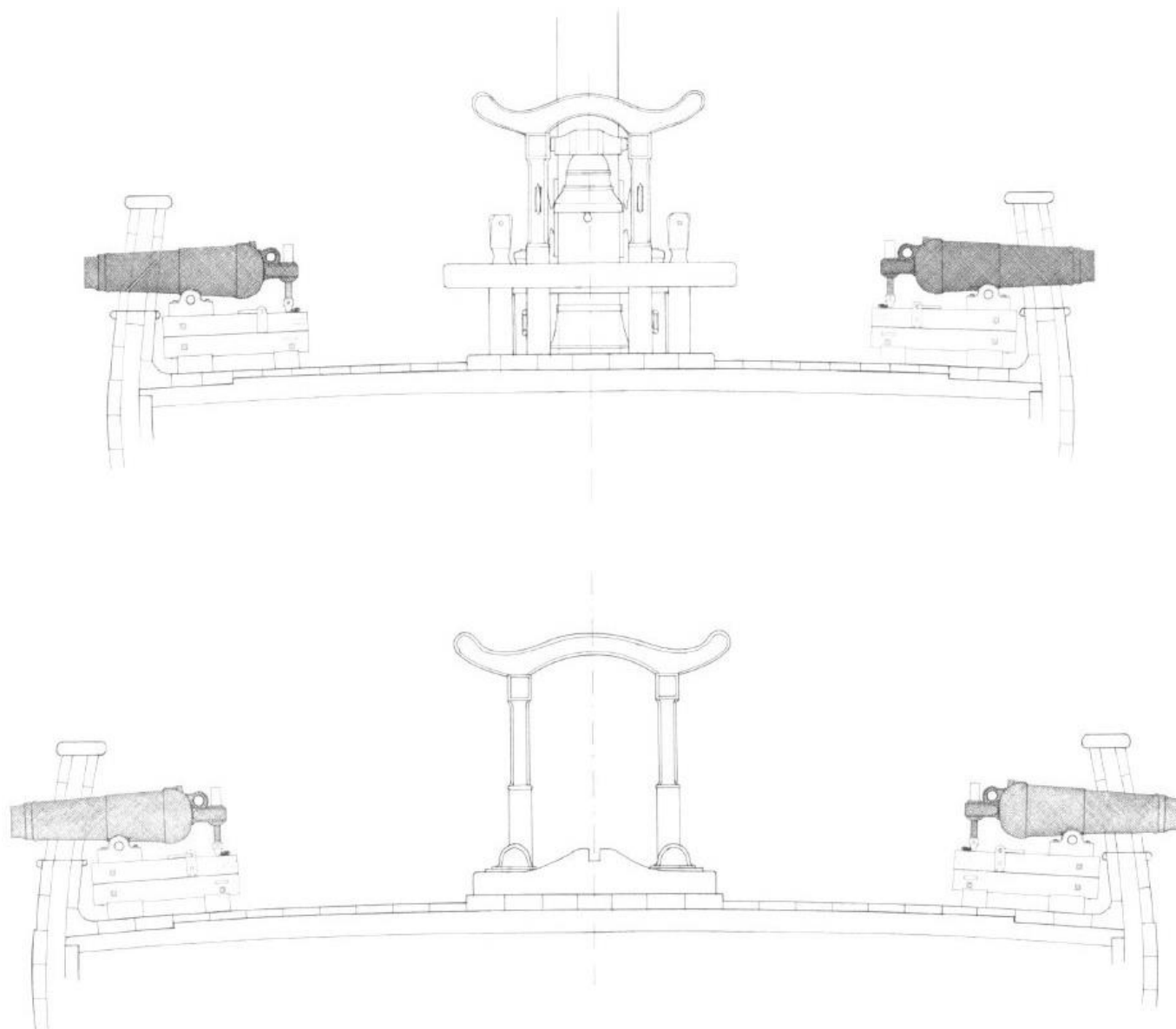
Обратите внимание, что кильблоки баркаса состоят из двух элементов, составляющих неотъемлемую часть рам малого и большого люков (42 и 45).

Вид на борт - частичный разрез [верхний чертеж].

На этом изображении видно: с одной стороны, металлические крепежные фитинги внутренней части борта, а с другой стороны, крепления снастей такелажа на этой части корабля.

Следует отметить блок из шести шкивов под номером 66, обозначенный пунктирной линией позади отхожего места.

Снасти, использующие эти шкивы, проходят через отверстия с передней стороны кабинки.



РАЗЛИЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

На этом чертеже собраны различные элементы палубного оборудования, чтобы облегчить их постройку.

Некоторые детали заслуживают определенных комментариев:

Камбузная печь (47) - Железный ящик с кирпичной кладкой, образующей очаг. Котел экипажа и емкости для персонала вставляют в проемы в верхней части, которая поддерживает их над очагом.

Бортовые трапы (48) имеют слегка изогнутую форму.

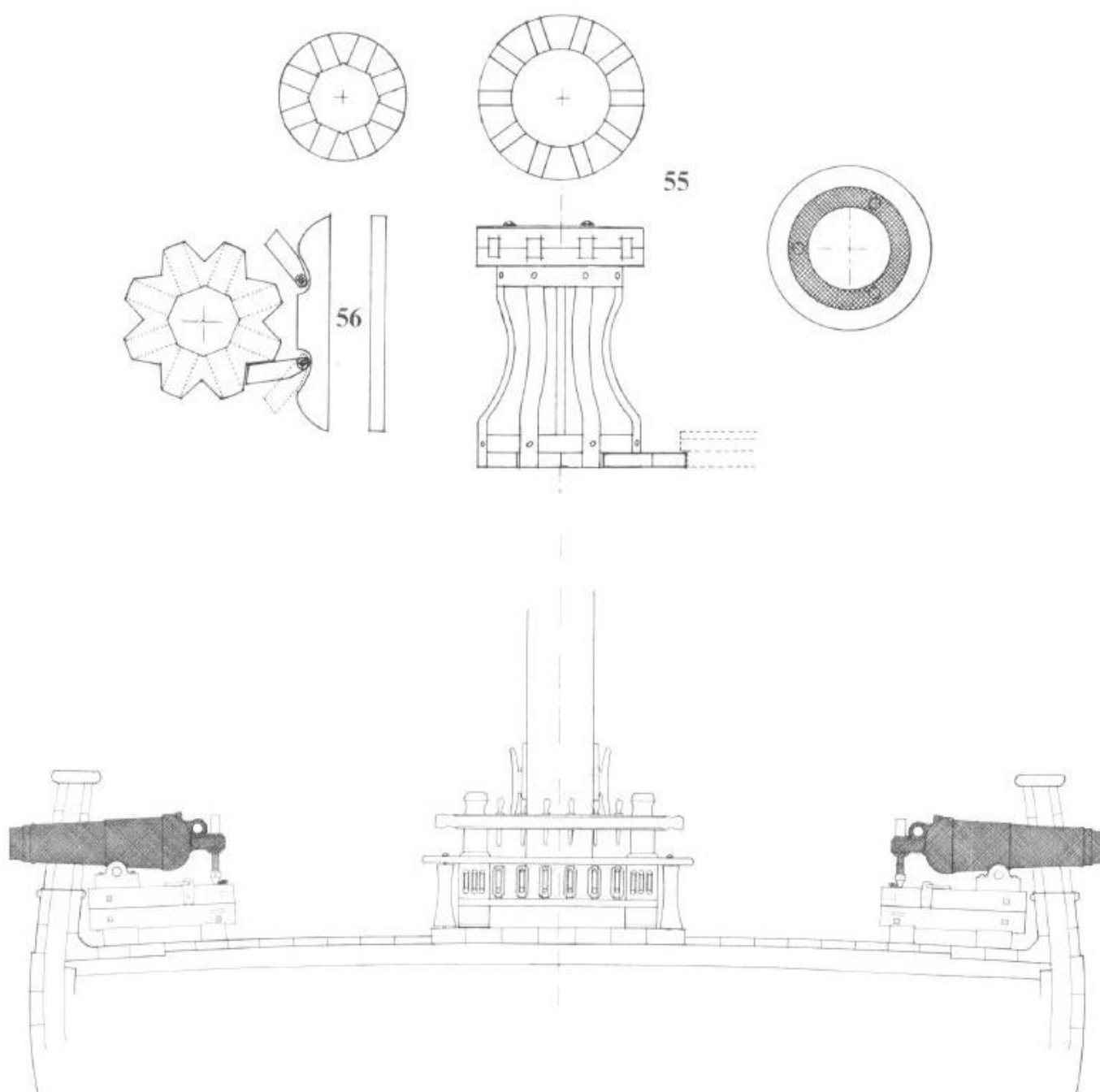
Битенг пяртнерса бушприта (31) содержит вырезы, позволяющие бушприту проскользнуть в его степс.

Битенг с кегель-блоками (53) имеет два ролика по бокам, для облегчения работы со снастями, а также с кабалярингом шпиля.

Шпиль (55) имеет один барабан с десятью вымбовками. Четыре сечения шпиля позволяют оценить конструкцию барабана.

Крышка большого грузового люка (45) состоит из двух створок.

В нактоузе установлено два компаса, защищенные двумя раздвижными дверцами.



ГРЕБНЫЕ СУДА

Баркас (43) – На баркасе установлено 7 банок; эти банки такие же, как на шлюпке, являются съемными. Обратите внимание на небольшие выступы на обшивке, это поперечины, спереди и сзади корпуса, а также ролик в задней части баркаса, чтобы обеспечить проводку кабеля якорей.

Большая шлюпка (44) – несет 6 банок; её конструкция легче, чем у баркаса, и ее обводы более изящные.

Ялик (108) - Этот очень легкая шлюпка, прикрепленная на кран-укосинах (номер 88) на корме корабля и может быть быстро спущена на воду.

- Спуск шлюпок на воду осуществляется с использованием:

- на баркасе - поперечины;

- на шлюпке и ялике в киль вбиты два мощных рыма.

АРТИЛЛЕРИЯ – ДЕТАЛИ РУЛЯ

Артиллерия

Для более качественного выполнения установки восьмифунтовой пушки (103) и карронад 24 (106) мы воспроизводим в масштабе 1/24 сечения установок и их лафеты.

Карронада 24 является моделью Ап 13, принята на вооружение в 13 году [по календарю Республики] (1804).

Боудин [Боудин Луи Станислас] («Пособие молодого моряка», 1828) приводит следующее описание (которое точно соответствует размещению на *Лебеде*) расположения карронад.

Среди различных способов крепления брюков карронад, фиксированный брюк это тот, который кажется самым простым и наиболее подходящим, поскольку для него требуется только отверстие в планшере с каждой стороны карронады. Один из концов брюка обхватывает крепкий железный коуш; другой конец, заканчивающийся бензелем, пропущен изнутри наружу в одно из отверстий фальшборта; далее он проходит через другое отверстие в фальшборте; снаружи с другой стороны карронады. Он пропущен через железную проушину над казенником, и, наконец, через коуш, прикрепленный к другому концу брюка, он загибается и привязывается к себе перед коушем и второе крепление на самом конце.

Полукруглый брус из твердой древесины прибит снаружи к борту, в промежутке между двумя отверстиями, а брюк лежит поверх, в глубоком пазу, который вырезан в этом брус.

Отверстия для прохода брюка оцинкованы, а сам брюк обернут в кожу в местах, находящихся под угрозой трения.

Четверо матросов достаточно для обслуживания карронады 24. Полки с ядрами размещаются с каждой стороны установки, примерно в двух футах над палубой с внутренней стороны борта. Укладывают на эти полки картечь и пушечные ядра. Прислуга защищена тентами или сетями, они ставятся над палубой по тревоге.

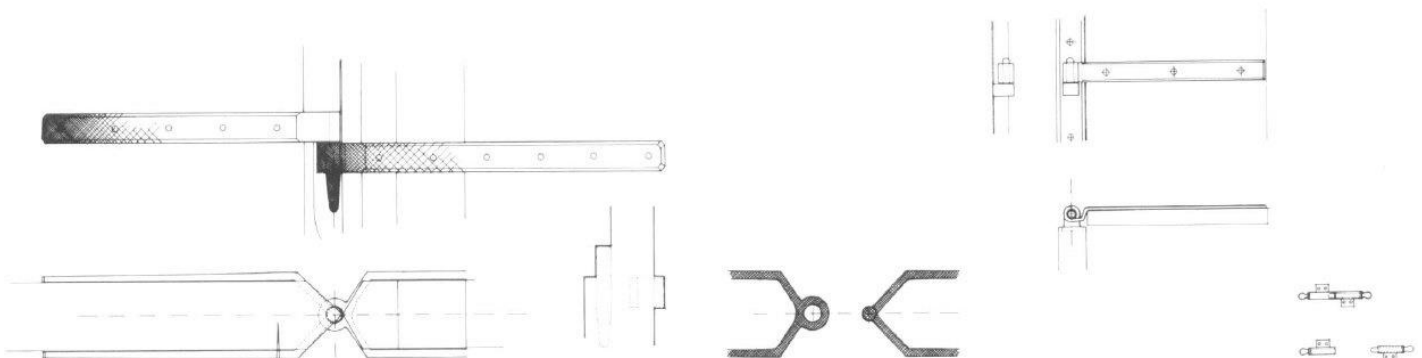
Банник и прибойник, расположены на одном и том же древке, крепятся над карронадой. Поворотный рычаг устанавливается в паз внизу лафета. Подъемный винт и прицельная планка установлены постоянно. Ствол карронады закрыт пробковой лентой. Ведро для боя вставлены одно в другое, спрятаны под трапами, ведущими в трюм. Одно ведро положено для двух карронад.

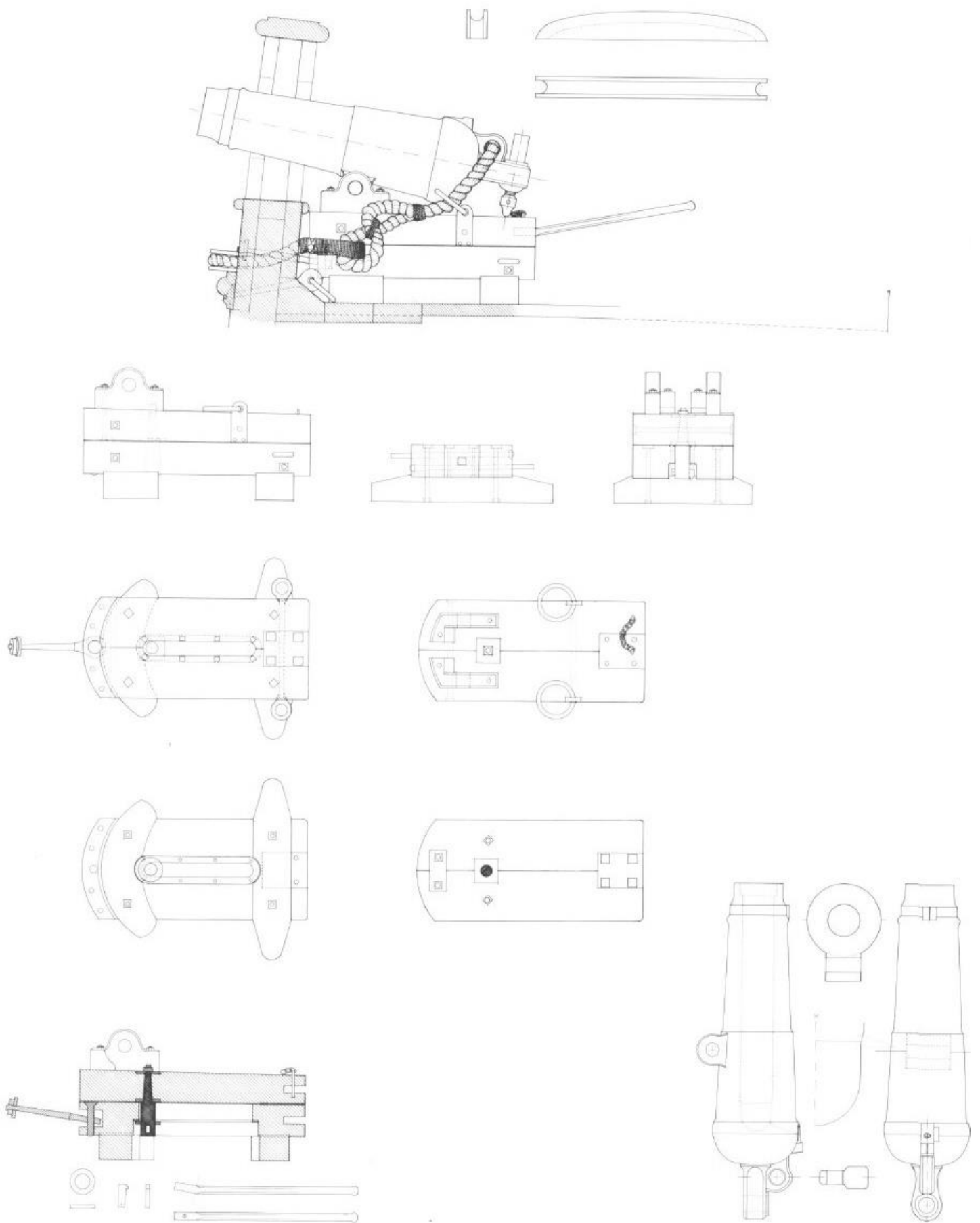
Боковые тали, которые малополезны в бою, но защищают установку в плохую погоду, заведены гаками за рым-болты в палубе и рым-болты с внутренней стенки фальшборта, устанавливаются по мере необходимости.

Боевой фонарь каждой карронады покрыт свинцовым или медным листовым металлом, который называется *œuvre-lumière*. Мелкие инструменты карронад, такие как зарядные боксы, рожки, запалы и прочее, хранятся в констпельской, за исключением полного вооружения одной или двух карронад, которые оснащены согласно инструкции на батарейной палубе.

Руль направления

Петли и фитинги выполнены из бронзы, кроме тех, которые расположены над медной обшивкой.





ЯКОРЯ

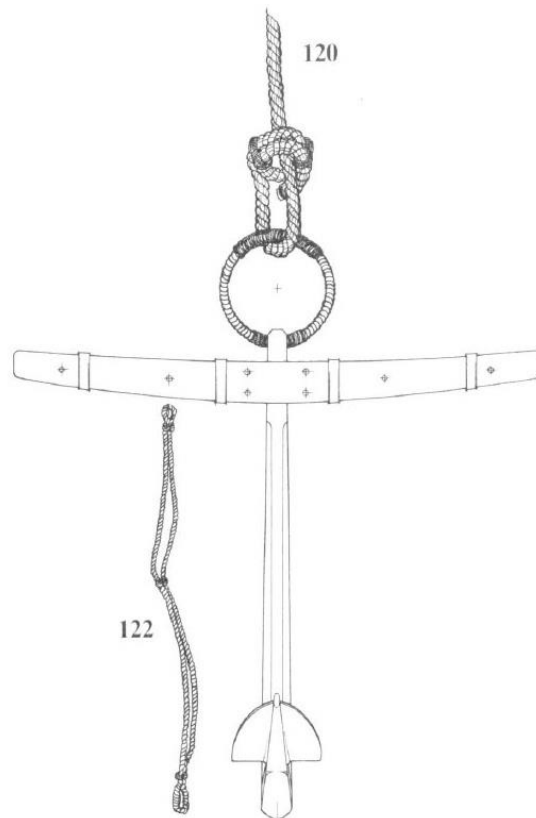
Оснащение *Лебеда* включало пять якорей:

- на правой кат-балке висел большой якорь (112) весом 1100 кг;
- на русленях фок-мачты правого борта дежурный якорь (111) весом 950 кг;

- на левой кат-балке якорь фертоинг (110) весом 750 кг;

- на русленях фок-мачты левого борта два якоря, весом соответственно 330 кг и 279 кг

Детали 120, 121 и 122 приведены подробно увязки простого штыка, полуштыка перлиней и якорный найтов.



ЭЛЕМЕНТЫ РАНГОВУТА

Этот чертеж иллюстрирует элементы рангоута по отдельности.

Чтобы избежать каких-либо сомнений, мы назначили чертежу каждого элемента номер (см. перечень), пояснение которых приводится ниже, добавив некоторые комментарии там, где это было необходимо.

155. Грот-мачта. - Для грот-мачты и фок-мачты пунктирная линия обозначает верхнюю границу палубного настила, сплошная линия отмечает топ.

156. Фок-мачта. - Вид спереди. Деталь шипа на шпоре мачты приведена сбоку для грот-мачты и спереди для фок-мачты.

157. Бушприт. - Вид сбоку. Линия отмечает угол наклона относительно форштевня. Ниже форштевня секция бушприта восьмигранная, ее необходимо стесать в круглую часть бушприта за пределами форштевня.

158. Стеньга грот-мачты. - Шпор стеньги выполнен на английский манер. Восьмигранная секция у основания постепенно уменьшается путем стесывания граней спереди и сзади до придания круглой формы участку стеньги.

Редан имеет восьмиугольную секцию; салинг опирается на редан.

159. Стеньга фок-мачты.

160. Брам-стеньга грот-мачты. - Брам-стеньги, которые мы имеем ввиду - это так называемые флагштоки, поэтому они не получают эзельгофт, а заканчиваются клотиком, надетым на штырь.

161. Брам-стеньга фок-мачты.

Примечание: Подробно шпоры стеньг и брам-стеньг указаны на рисунках 153 и 154. (Положения, принятые по образцу Музейной модели).

162. Утлегарь.

163. Грота-рей и детали фурнитуры лисель-спиртов.

164. Лисель-спирт грота-рея. - Наибольший диаметр всех лисель-спиртов расположен на трети их длины с внутренней стороны, так, что их можно выдвинуть на две трети длины рея, которые удерживают лисели при их установке.

165. Фока-рей.

166. Лисель-спирт фока-рея.

167. Блинда-рей.

168. Грот-марса-рей.

169. Лисель-рей грот-марса-рея.

170. Фор-марса-рей.

171. Лисель-рей фор-марса-рея.

172. Грот-брам-рей.

173. Фор-брам-рей.

174. Грот-бом-брам-рей.

175. Фор-бом-брам-рей.

176. Гик, пятка которого имеет форму полумесяца, чтобы прислониться к грот-мачте. Эти «усы» опираются на подставку (265), прикрепленную к грот-мачте канатом и поддерживаемую тремя наделками. «Усы» гика крепили простыми бейфутами.

177. Спирт гика.

178. Гафель; пятка гафеля имеет форму полумесяца, которой упирается в грот-мачту. «Усы» гафеля крепятся ракс-бугелем с ракс-клотами. Щеки «усов» такой формы, что образуют угол в (35 ° приблизительно) между гафелем и грот-мачтой. «Усы» состоят из деталей, которые прикреплены к рангоутному древку плоскими железными бугелями.

Стоячий такелаж

Такелаж показан со стороны левого борта; схематически представлены блоки и коуши. Стрелками указано положение блоков со стороны правого борта.

А. Такелаж грот-мачты.

Такелаж включает для каждого борта шкентель мачт-талей и пять вант, расположенные на шести огонах в следующем порядке:

- шкентель правого борта и первая ванта правого борта ложатся на калвы;
- шкентель левый и первая ванта левая;
- первая пара вант правых;
- первая пара вант левых;
- вторая пара вант правых;
- вторая пара вант левых.

В. Такелаж фок-мачты.

Такелаж включает для каждого борта шкентель мачт-талей и пять вант, расположенные на шести огонах в следующем порядке:

- шкентель левого борта и первая ванта левого борта ложатся на калвы;
- шкентель правый и первая ванта правая;
- первая пара вант левых;
- первая пара вант правых;
- вторая пара вант левых;
- вторая пара вант правых.

С. Такелаж грота-стенги.

Такелаж состоит из элементов для каждого борта: строп с блоком для проводки гарделя, шкентель мачт-талей, две пары вант и одна пара бакштагов, расположенных на девяти огонах в следующем порядке:

- строп с блоком гарделя, правый, покоится на калве;
- строп с блоком гарделя, левый;
- шкентель мачт-талей справа и слева;
- первая пара вант правых;
- первая пара вант левых;
- вторая пара вант правых;
- вторая пара вант левых;
- первая пара бакштагов правых;
- первая пара бакштагов левых.

Д. Такелаж фока-стенги.

Такелаж состоит из элементов для каждого борта: строп с блоком для проводки гарделя, шкентель мачт-талей, две пары вант и одна пара бакштагов, расположенных на девяти огонах в следующем порядке:

- строп с блоком гарделя, левый, покоится на калве;
- строп с блоком гарделя, правый;
- шкентель мачт-талей слева и справа;
- первая пара вант левых;
- первая пара вант правых;
- вторая пара вант левых;
- вторая пара вант правых;
- первая пара бакштагов левых;
- первая пара бакштагов правых.

Такелаж брам-стенг очень прост, поэтому он не был начерчен. Он состоит из двух вант и двух бакштагов с каждого борта, расположенных в следующем порядке:

Грот-брам-стенга.

- пара вант правых;
- пара вант левых;
- пара бакштагов правых;
- пара бакштагов левых;
- блок 286.

Фор-брам-стенга.

- пара вант левых;
- пара вант правых;
- пара бакштагов левых;
- пара бакштагов правых;
- блок 255 и коуш 290.

Планка комель-блоков (206).

С каждой стороны по три двухшкивных блока; номера снастей левого борта указаны слева от чертежа; а для правого борта - справа.

Коуши 228

На чертеже показан порядок, в котором снасти проводятся через эти коуши.

Таблица блоков.

Основные блоки представлены в масштабе 1/48. Диаметр снастей (указан в мм), который определяет размер используемого блока.

- а: блоки одношкивные короткие;
- б: блоки одношкивные длинные;
- с: двухшкивные блоки;
- д: трехшкивные блоки;
- е: лонг-такель блоки;
- ф: штаг-блоки.

Руслени.

Несколько видов с разных ракурсов наглядно демонстрируют конструкцию руслений.

ЭЛЕМЕНТЫ ОСНАСТКИ МАЧТ

Отдельное представление элементов оснастки мачт позволяет показать все детали, которые трудно изобразить на общих чертежах. Метки позволяют точно определить местоположение каждого из элементов оснастки на чертеже.

179. Шкало грот-мачты; это короткое шкало;

Мы снова воспроизводим ниже рисунок в перспективе, взятый из книги 74-пушечный корабль, на котором показано расположение шкало, конец которого вровень с верхней кромкой лонга-салингов, что опираются на чиксы. Рисунок помогает понять расположение рамы, на которой покоится марс.

180. Чикса грот-мачты.

181. Эзельгофт грот-мачты.

182. Лонга-салинги грот-мачты.

183. Марсовая площадка грот-мачты.

Мы считаем, что будет полезно снова показать чертеж в перспективе, что позаимствован из труда Жана Будрио 74-пушечный корабль, который позволяет нам понять, как пересекаются доски настила марса; а также, как устроен бортик, ребра и железная полоса, предназначенная для усиления крепления юферсов стень-вант.

184. Марс, вид спереди, - на котором показано расположение

стоек перил грота-марса. Шпор стеньги выполнен на французский манер; шлагтов стеньги выполнен из железа (для брам-стеньг он деревянный).

Примечание: короткая стойка (185), которая поддерживает эзельгофт, не показан на чертеже; с другой стороны, она видна на виде сбоку (199).

186. Шкало фок-мачты – Шкало фок-мачты длинное. Вырезы на разных уровнях позволяют оценить изменение толщины шкало.

187. Чиксы фок-мачты.

188. Эзельгофт фок-мачты.

189. Лонга-салинги фок-мачты.

190. Марсовая площадка фок-мачты.

191. Вид спереди фор-марса – стойки перил.

193. Эзельгофт грота-стеньги.

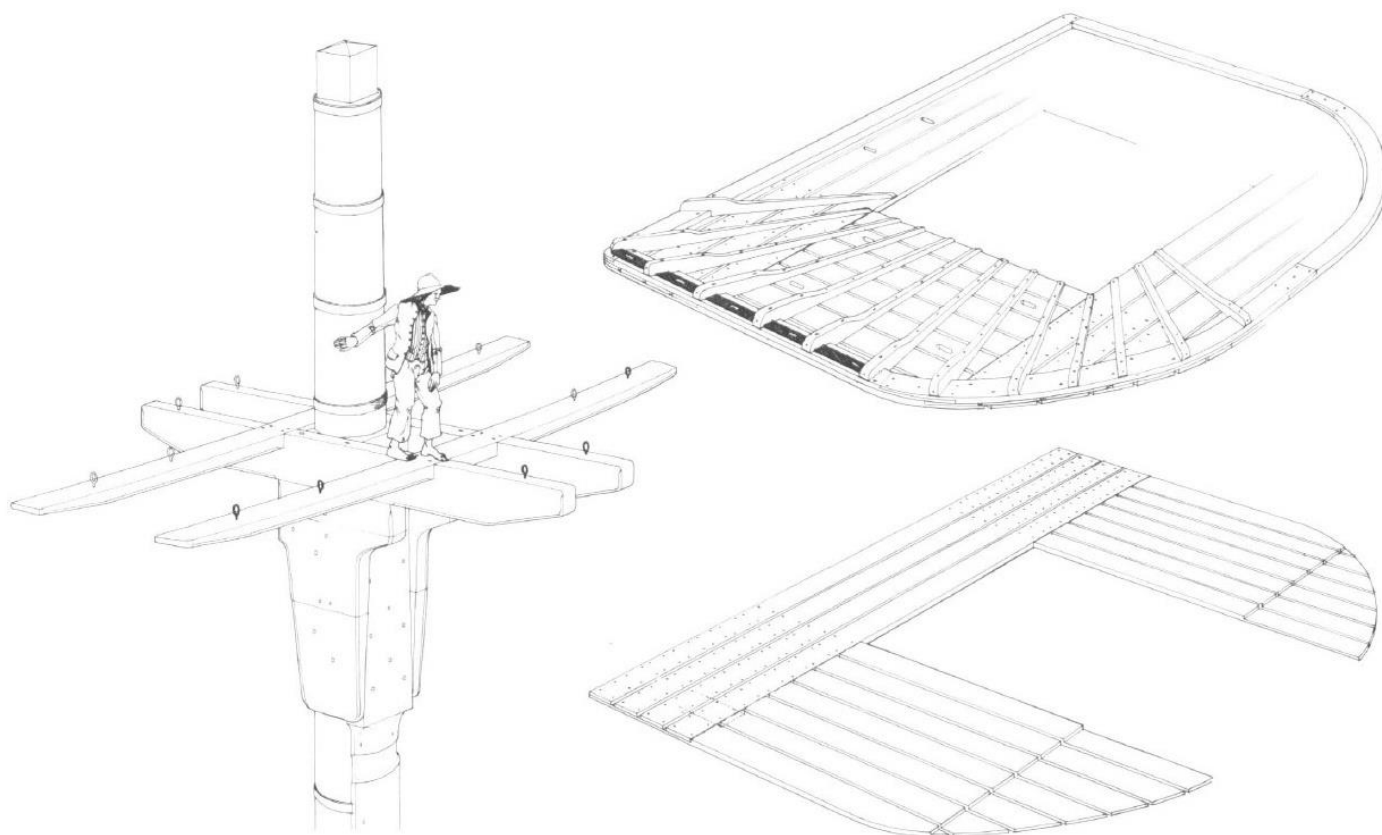
194. Салинги грота-стеньги.

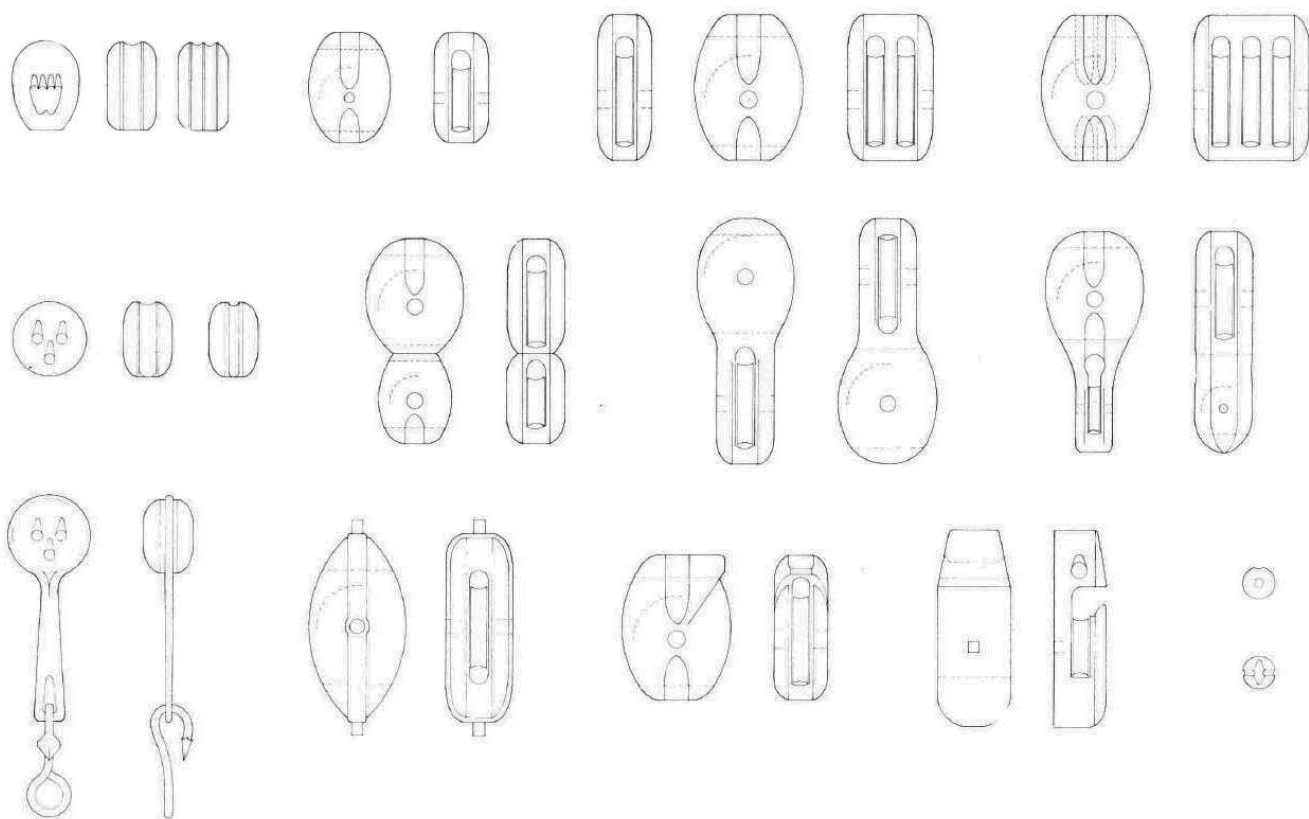
195. Эзельгофт фор-стеньги.

196. Салинги фор-стеньги.

197. Виолины бушприта.

198. Эзельгофт.





Чертеж XVI

ПРОДОЛЬНЫЕ ПАРУСА И ИХ ТАКЕЛАЖ

По соглашению, применимому для всех чертежей такелажа, стрелки, которыми заканчиваются текущие снасти, не предназначены для обозначения фактического направления этих снастей, а служат для пометки того, что они движутся к точке, указанной точно в тексте под номером, отмеченным рядом со стрелкой.

Точно таким же образом шкоты кливеров и стакселей, которые присутствуют, были схематично показаны.

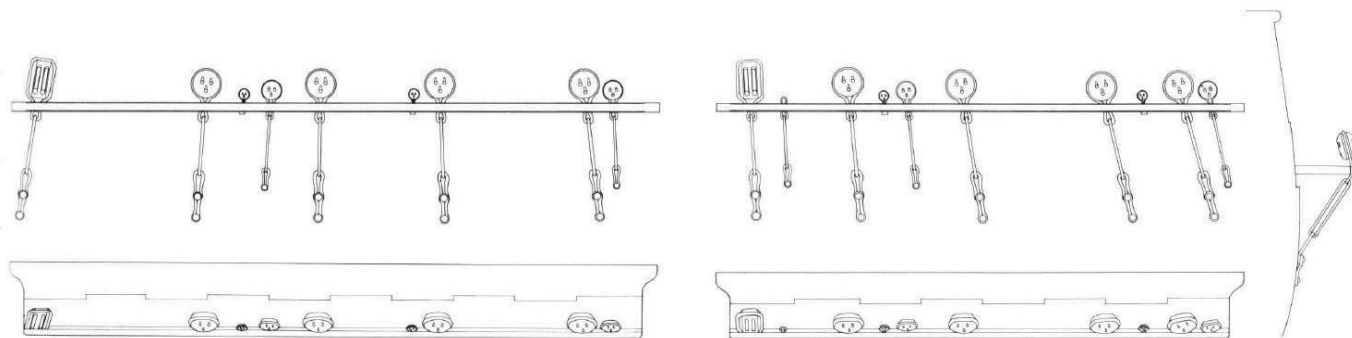
Некоторые блоки или коуши, указанные в перечне, не

показаны на этом чертеже из-за большой загруженности деталями такелажа. Вы найдете их на элементах стоячего такелажа, чертеж XIV.

На этом чертеже есть также трехцветный вымпел (131), поднимаемый на грот-мачте на фале (132).

Флаг бушприта (134), нарисован пунктирной линией (этот флаг устанавливается в гавани).

Кормовой флаг (137) также показан пунктиром.



УСТАНОВКА ПРЯМЫХ ПАРУСОВ НА ФОК-МАЧТЕ И ГРОТ-МАЧТЕ

Паруса показаны с тыльной стороны; снасти, начерченные сплошными линиями, проходят с задней стороны паруса, показанные пунктиром, проходят с передней стороны. Лисель-спирты видны частично, ибо они крепятся с передней стороны реев.

Для удобства восприятия чертежа некоторые номера из перечня были указаны с правой стороны парусов (в частности, гордени и булины).

Нижние паруса и марсели изготавливаются из холстов парусины прошитой двойным швом шириной 0,57 м. Брамсели сделаны из прочной полульняной парусины.

Бом-брамсели шьют из легкой полульняной парусины.

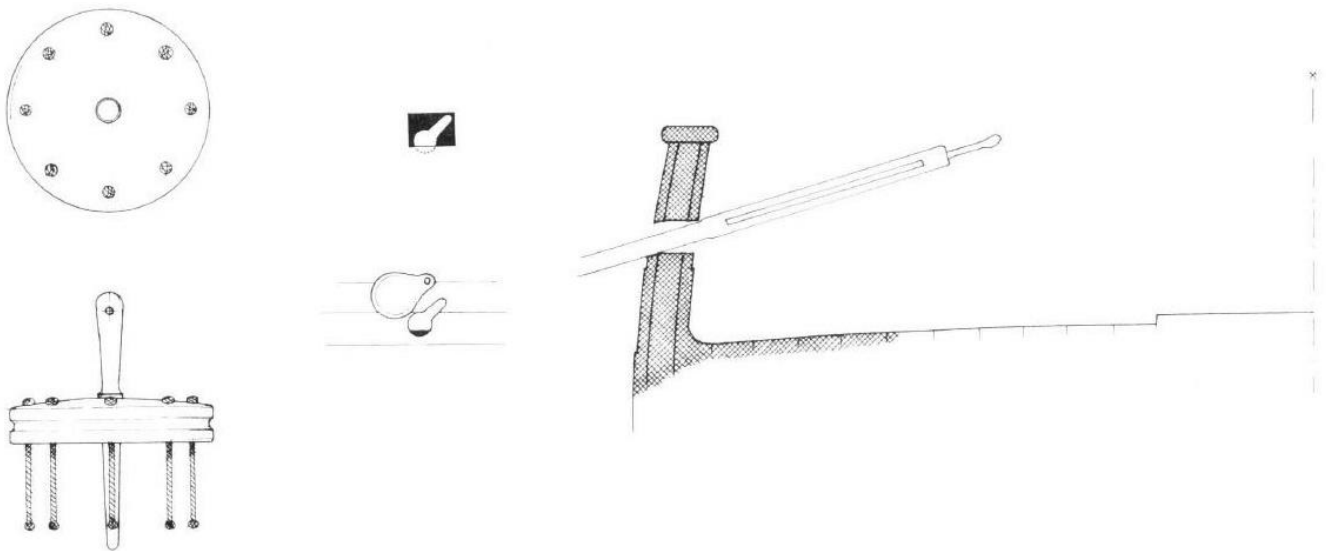
Запасной рангоут

Запасной рангоут состоит из двух стеньг и двух марса-реев. К этим элементам мачт добавляют некоторое количество рангоутного дерева, оно крепится на стойках.

Весла.

Гребные порты имеют прямоугольную форму внутри фальшборта, а снаружи надводного борта- каплевидную форму, закрываемую небольшой крышкой. Эта форма позволяет пропустить лопасть весла.

Весла, будучи в открытом море, хранятся поверх запасного рангоута.



Чертеж XIX

ОСНАСТКА РЕЕВ

Этот чертеж помогает моделисту понять схему проводки такелажа, на нем схематически показана оснастка нижних

реев, марса-реев и блинда-рея.

ПЕРЕЧЕНЬ

1. Форштевень.
2. Княвдигет.
3. Надгедсы.
4. Клюзы.
5. Кница ватер-вулинга.
6. Кат-балка.
7. Проем в корпусе для бушприта.
8. Фалстем.
9. Киль.
10. Фальшкиль.
11. Кница гальюна нижняя.
12. Кница гальюна верхняя.
13. Сапортус кат-балки.
14. Нижний отбойный брус.
15. Отбойный брус между кницами гальюна.
16. Релинг нижний.
17. Релинг верхний.
18. Гед-тимберсы.
19. Подушка под клюзами.
20. Подушка между бортом и концом верхнего релинга.
21. Бимсы гальюна.
22. Лежащая кница.
23. Решетка гальюна.
24. Дополнительная вставка для поддержки планок.
25. Лежащая кница между бимсом гальюна и релингом.
26. Отхожее место на гальюне.
27. Проемы для проводки ватер-вулинга бушприта.
28. Планка, поддерживающая отхожее место.
29. Навершие форштевня.
30. Нагельная планка форштевня.
31. Битенг пяртнерса бушприта.
32. Фор-марса-шкот-битенг.
33. Пяртнерс фок-мачты.
34. Стандеры якорного битенга.
35. Стойки якорного битенга.
36. Стойки колокольни.
37. Лоток для ядер.
38. Проемы для весел.
39. Отверстия для проводки брюков.
40. Нагельная стойка фок-мачты.
41. Битенг для фалов фока.
42. Крышка малого переднего люка.
43. Баркас.
44. Шлюпка.
45. Главный грузовой люк.
46. Задние стойки.
47. Камбузная печь.
48. Бортовой трап.
49. Стойки с фалрепом для № 145.
50. Нагельная стойка грот-мачты.
51. Пяртнерс грот-мачты.
52. Помпа.
53. Битенг с кегель-блоками.
54. Малый грузовой люк.
55. Шпиль.
56. Стопоры шпиля.
57. Большой световой люк.
58. Битенги фалов грот-мачты.
59. Кабинка сходного люка.
60. Малый световой люк.
61. Нактоуз.
62. Люк для подачи припасов.
63. Помещения уборных.
64. Крышка гелмпорта.
65. Румпель руля.
66. Шкив-гат на 6 шкивов, встроен в корпус поверх галерей.
67. Отверстие с кожухом, для снастей грот-мачты.
68. Шкив-гат на 5 шкивов, встроен в корпус напротив грот-мачты.
69. Шкив-гат на 1 шк встроен в корпус напротив фок-мачты.
70. Отверстия с кожухом, для снастей фок-мачты.
71. Отверстия шпигатов.
72. Кант нижней части панно.
73. Фасад кормы в полном размере.
74. Ретирадные порты.
75. Наружная обшивка панно.
76. Подвод планшира к транцу.
77. Гелмпорт.
78. Отклонение баллера руля.
79. Винтранец.
80. Обшивка свода аркассе.
81. Местоположение отхожее место.
82. Местоположение галерей.
83. Консоль галереи.
84. Галереи.
85. Ложные окна галерей.
86. Пилястры между окнами галерей.
87. Ажурный «чепец» галереи.
88. Кран-укосины.
89. Ахтерштевень.
90. Накладка на ахтерштевень.
91. Рейка планшира.
92. Планка, усиливающая порты.
93. Бархоут.
94. Нижняя усиливающая планка.
95. Руслени грот-мачты.
96. Заборный трап, 5 ступенек.
97. Стойка сеточного леера на гальюне.
98. Стойки для размещения гамаков.
99. Руслени фок-мачты.
100. Оголовки тимберсов, для крепления снастей якорей.
101. Детали руля направления.
102. Пушка 8-ф.
103. Пушка 8-ф в сборе.
104. Детали лафета пушки 8.
105. Карронада 24.
106. Карронада 24 в сборе.
107. Лафет карронады подробно.
108. Иол.
109. Якорь.
110. Якорь.
111. Дежурный якорь.
112. Якорь на кат-балке («фертоинг» по левому борту и «большой якорь» с правого борта).
113. Весла.
114. Брус для проводки брюка карронады.
115. Рым для крепления кат-стопора ($d = 43$ мм).

116. Шкив, расположен сбоку кат-балки, для проводки кат-стопора.
117. Отверстие в кат-балке для проводки кат-стопора.
Примечание: кат-стопор может крепиться за рым № 115, либо стопорным кнопом в отверстии № 117.
118. 2 шкива на конце кат-балки для проводки кат-талей ($d = 24$ мм).
119. Рым, сбоку кат-балки, для крепления лопаря кат-талей.
120. Якорный трос ($d = 95$ мм) с кольцом якоря кат-балки.
121. Якорный перлинь ($d = 48$ мм) с кольцом якоря.
122. Якорные найтовы (идентичны для всех якорей) большого якоря ($d = 33$ мм).
123. Буйреп буя ($d = 48$ мм для больших якорей и $d = 32$ мм для малых якорей).
124. Буй большого якоря, размещен на вантах.
125. Железная скоба, размещенная на руслениях фок-мачты, для крепления рустова ($d = 41$ мм) якорей по левому борту (или дежурного якоря правого борта).
126. Большой рым между 1-м и 2-м портами для проводки рустова ($d = 41$ мм).
127. Рым, закреплен на ахтерштевне (по 1 с каждой стороны) для проводки сорлиня руля.
128. Отверстие в баллере руля для проводки сорлиня.
129. Рым на руле ($d = 36$ мм).
130. Рым, закреплен на боковой поверхности баллера руля, (по 1 с каждой стороны) для аварийного управления рулем, которые задействованы вместе с железными скобами № 614, что сбоку от галерей.
131. Трехцветное знамя, поднимаемое на грот-мачте (фал № 132).
132. Фал и нирал знамени - фал проходит через шкив на клотике мачты, нирал опускается непосредственно на палубу.
133. Флюгер, служащий громоотводом.

134. Флаг на бушприте (устанавливается в гавани). Он поднимается на фале № 135.
135. Двойной фал флага бушприта. Он пропущен через блок № 136 и формирует 2 ветви. Оба конца крепятся к крагу фока-штага № 237.
136. Блок, закреплен к штагу фор-стенги, для проводки фала флага бушприта.
137. Кормовой вымпел, поднимается на гафеле на фале № 138.
138. Двойной фал кормового флага, одна из ветвей проходит через блок № 334. Привязан к деревянной ручке № 317.
139. Не назначено.
140. Анапуль, конструкция идентична для 2-х марсов.
141. Анапуль-блок, крепится за коуш на лось-штаге грот-мачты № 268.
142. Спасательный буй.
143. Нирал буя, крепится к бую, проходит через коуш, что закреплен на стропе блока № 318 гика, крепится на утке 315.
144. Фал буя, крепится за его верхний конец, переходит через блок № 319 и крепится на утке № 315, что на гике.
145. Фалрепы забортного трапа, крепятся за стойки № 49.
146. Не назначено.
147. Рымы на палубе, для крепления гребных судов.
148. Рымы на палубе, для откатных талей.
149. Рымы на палубе, для обслуживания якорных кабелей.
150. 2 шкива на кран-укосинах, для снастей шлюпки.
151. Снасти румпеля, последовательно проходят через шкивы румпеля № 549 и блоки рымов № 545 фальшборта.
152. Не назначено.
153. Элемент шпора стеньги в профиль и анфас (выполнен на французский манер).
154. Элемент шпора брам-стенги (выполнен на французский манер).

РАНГОУТ

155. Грот-мачта. Для обоих мачт пунктирная линия обозначает верхнюю границу палубного настила, сплошная линия отмечает топ.
156. Фок-мачта.
157. Бушприт, сплошной линией отмечен форштевень.
158. Стеньга грот-мачты (шпор стеньги выполнен на английский манер).
159. Стеньга фок-мачты (шпор стеньги на английский манер).
160. Брам-стенга грот-мачты (шпор на английский манер).
161. Брам-стенга фок-мачты (шпор на английский манер).
162. Утлегарь.
163. Грота-рей.
164. Лисель-спирт грота-рея.
165. Фока-рей.
166. Лисель-спирт фока-рея.
167. Блинда-рей.
168. Грот-марса-рей.
169. Лисель-рей грот-марса-рея.
170. Фор-марса-рей.
171. Лисель-рей фор-марса-рея.
172. Грот-брам-рей.
173. Фор-брам-рей.
174. Грот-бом-брам-рей.
175. Фор-бом-брам-рей.

176. Гик.
177. Спирт гика.
178. Гафель.
179. Шкало грот-мачты.
180. Чикса грот-мачты.
181. Эзельгофт грот-мачты.
182. Лонга-салинги грот-мачты.
183. Марсовая площадка грот-мачты.
184. Стойки перил грота-марса.
185. Короткая стойка грот-марса, что поддерживает эзельгофт.
186. Шкало фок-мачты.
187. Чиксы фок-мачты.
188. Эзельгофт фок-мачты.
189. Лонга-салинги фок-мачты.
190. Марсовая площадка фок-мачты.
191. Стойки перил фор-марса.
192. Короткая стойка фор-марса.
193. Эзельгофт грота-стенги.
194. Салинги грота-стенги.
195. Эзельгофт фор-стенги.
196. Салинги фор-стенги.
197. Виолины бушприта.
198. Эзельгофт бушприта.
199. Сечение на уровне лонга-салингов грот-марса

СТОЯЧИЙ ТАКЕЛАЖ

А. Бушприт

201. Бакштаги боканцев, (по 2 с каждого борта) ($d = 15$ мм). Первый заведен гаком за рым № 597, а второй проходит с правого борта на левый через отверстие № 596. Увязаны юферсами № 202.
202. Комбинация юферсов, пристроплены на внешнем конце боканца, для увязки бакштагов № 201.
203. Не назначено.
204. Штаг-блоки для увязки штага и лось-штага грот-мачты № 267 и № 268.
205. Ватер-вулинг бушприта накинута 8 шлагов ($d = 32$ мм), походят через отверстие № 595 в водорезе.
206. Планка с комель-блоками, 3 двухшкивных блока (по 1 с каждого борта), обеспечивают проводку снастей № 290 и 294 левые и № 295 правый, № 220 и 348 с каждого борта, № 461 и 472 с каждого борта.
207. Бакштаги бушприта (по 1 с каждого борта) ($d = 43$ мм), закреплены за рым № 598 и увязаны юферсами № 208.
208. Комбинация юферсов, пристроплены между ватерштагами № 209, для увязки бакштагов бушприта.
209. 2 двойных ватерштага бушприта ($d = 55$ мм) проходят через отверстия в княвдигете № 593 и 594 и увязаны штаг-блоками № 210.
210. Штаг-блоки, пристроплены под бушпритом между крагами № 211 и 212 для увязки ватерштагов бушприта.
211. Краг и юферсы для увязки штага фок-мачты № 237. Строп нижнего юферса и образует краг.
212. Краг и юферсы для увязки лось-штага фок-мачты № 238. Строп нижнего юферса образует краг. По одному коушу закреплено по бокам, для проводки утлегарь-штагов № 220.
213. Отверстия в виолинах бушприта, по левому борту пропущен лось-штаг фор-стенги № 249, а по правому борту штаг фор-стенги № 250.
214. Блок, пристроплен слева на уровне виолы бушприта, для проводки нирала среднего кливера № 290.
215. Отверстия в мартин-гике, для проводки утлегарь-штагов № 220.
216. Заспинник бушприта ($d = 22$ мм) крепится к гаку, что с тыльной стороны эзельгофта бушприта, проходит через подпорку, что скреплена со штагом фок-мачты № 237, проходит через рым № 509 на навершии форштевня и крепится на нагеле № 553 нагельной стойки № 30 (справа нагель № 554).
217. Кливер-ринг, перемещается по утлегарю, для проводки леера кливера № 294 и нирала кливера № 295, который пропущен через блок, что пристроплен к кливер-рингу.
218. Перты утлегаря (по 1 с каждого борта) ($d = 20$ мм), крепятся на ноке утлегаря, а вторые концы за рымы на эзельгофте бушприта.
219. Бакштаги утлегаря ($d = 24$ мм) крепятся на ноке утлегаря, на втором конце вязан блок, Второй канат пристроплен к ноку блинда-рея, проходит через этот блок, далее через коуш № 350 и крепится на нагеле № 550 нагельной стойки № 30 (справа симметрично, нагель № 557).
220. Два утлегарь-штага ($d = 24$ мм), закреплены на ноке утлегаря, проходят через отверстия № 215 в мартин-гике, далее через коуш № 212 крага лось-штага, через один из

шквивов планки с комель-блоками № 206, через отверстие № 510 в навершии форштевня и крепятся на нагеле № 551 (нагель № 556 справа).

221. Трехшквивный блок, пристроплен на ноке утлегаря, для проводки штага фор-брам-стенги № 258 и булиней фор-брамсеся № 477.

222. Шкив-гат на ноке утлегаря, для проводки леера кливера № 294.

223. Коуш, закреплен на ноке утлегаря, для проводки брам-штага № 260.

224. Не назначено.

В. Фок-мачта.

225. Юферсы, для увязки нижних вант фок-мачты № 226. Первая ванта увязана комбинацией двухшквивных блоков.

226. Нижние ванты фок-мачты (по 5 с каждого борта) ($d = 61$ мм). Одна ветвь первой пары образует шкентель мачт-талей.

227. Шкентель мачт-талей ($d = 61$ мм). Тали заведены гаком за рым № 599 на руслениях фок-мачты, состоят из двух лонг-такель блоков (по 1 с каждого борта).

228. Коуши (по 4 с каждого борта) пристроплены к канату, соединяющему первые ванты фок-мачты и предназначены для проводки снастей № 457, 459 и № 305 по левому борту и № 457, 459 и № 299 по правому борту.

229. Направляющие блоки, крепятся к вантам фок-мачты № 226 (на второй ванте двухшквивный блок).

230. Направляющие коуши: первый крепится за первую ванту на уровне ворста для проводки топенанта фока № 356 (по 1 с каждого борта); второй, двойной крепится с внутренней стороны этой ванты, через него проходят брас № 436 и булинь № 506 грота-брамсеся (по 1 с каждого борта).

231. Направляющая планка, зафиксирована между четвертой и пятой вантами фок-мачты, для проводки брасов грота-рея № 402, грот-марса-рея № 421 и блинда-рея № 346 (по 1 с каждого борта).

232. Канат, фиксирующий наделку на мачте справа, предотвращающий перетирание штага и лось-штага грот-мачты № 267 и № 268.

233. Блоки двухшквивные (по 1 паре с каждой стороны) образуют грузовые тали № 269, заведены гаками за пристропленные коуши сзади фок-мачты.

234. Блок двухшквивный, закреплен за рым под марсом фок-мачты, для проводки лось-штага грот-стенги № 277 и нирала грот-стенг-таксеся № 299.

235. Путенс-ванты стень-вант фор-стенги (по 4 с каждого борта) ($d = 30$ мм).

236. Блок, закреплен на топе фок-мачты, для проводки грот-стенг-штага № 278.

237. Штаг-краг фока-штага ($d = 86$ мм), ложится поверх вант № 226, мусинг слева, увязывается юферсами № 211. Нижний юферс пристроплен к бушприту.

238. Штаг-краг лось-штага фок-мачты ($d = 52$ мм), ложится поверх фока-штага, мусинг справа, увязывается юферсами № 212, нижний юферс пристроплен к бушприту. Штаг и лось-штаг фок-мачты идут параллельно и соединены друг с другом тремя тросовыми перемычками.

239. Рымы на эзельгофте фок-мачты, один для крепления блока № 357 (с обеих сторон), другой, с тыльной стороны, для крепления двухшкивного блока № 423.

240. Юферсы, для увязки вант фор-стенги № 241.

241. Ванты фор-стенги (по 4 с каждого борта) ($d = 39$ мм) увязываются юферсами № 240. Первая пара ложится на шкентель мачт-талей.

242. Шкентель мачт-талей ($d = 43$ мм) образует тали с блоком, заведенным гаком за рым на марсе фок-мачты № 244.

243. Бакштаги фор-стенги (по 2 с каждого борта) ($d = 43$ мм). Увязываются на русленях фок-мачты.

244. Рым на фока-марсе, для крепления талей шкентеля № 242.

245. Коуши, закреплены на марсе фок-мачты; один между первой и второй стень-вантами, другой между третьей и четвертой стень-вантами.

246. Ринг подвижный, на фор-стенге, управляет леером № 304 и ниралом № 305 мидель-стакселя.

247. Ракс-бугель подвижный на фор-стенге, управляет верхним галсом № 311 грот-брам-стакселя.

248. Коуш, пристропен на топе фор-стенги, для проводки верхнего галса № 311 грот-брам-стакселя.

249. Лось-штаг фор-стенги ($d = 43$ мм), выполняет роль леера среднего кливера, мусинг слева, проходит через левое отверстие № 213 виолины бушприта, на конце пристропен лонг-такель-блок, образует тали с блоком, что закреплен с внутренней стороны фальшборта и пропущен через отверстие № 508 слева, фиксируется узлом простой кноп.

250. Штаг фор-стенги ($d = 48$ мм), мусинг справа, покоится поверх лось-штага № 249, , проходит через правое отверстие № 213 виолины бушприта, на конце пристропен лонг-такель-блок, образует тали с блоком, что закреплен с внутренней стороны фальшборта и пропущен через отверстие 508 справа, фиксируется узлом простой кноп.

251. Блок, закреплен сзади на топе фор-стенги, для проводки штага грот-брам-стенги № 285.

252. Блок, закреплен слева за леер кливера на топе фор-стенги № 294, для проводки фала среднего кливера № 291.

253. Коуши, (по 1 с каждого борта), пристроплены поверх такелажа на топе фор-стенги, для крепления штага грот-брам-стенги № 285 слева и для брам-штага грот-брам-стенги № 288 справа.

254. Канифас-блок, справа, одношкивный, закреплен на топе фор-стенги, для проводки фала кливера № 296.

255. Блок, пристропен сзади на топе фор-брам-стенги, для проводки брам-штага грот-брам-стенги № 288.

256. Брам-ванты (по 2 с каждого борта) ($d = 28$ мм). Они проходят через отверстия в краспицах салинга и крепятся за ворст фор-стенги.

257. Бакштаги фор-брам-стенги (по 2 с каждого борта) ($d = 26$ мм), крепятся на русленях фок-мачты юферсами.

258. Штаг брам-стенги ($d = 28$ мм) наложен поверх бакштагов на редан брам-стенги, проходит через средний шкив трехшкивного блока № 221, направляется вдоль утлегаря и крепится за краг штага фок-мачты № 211.

259. Брам-бакштаги фор-брам-стенги (по 1 с каждого борта) ($d = 22$ мм), крепятся под клотиком брам-стенги, оканчиваются блоком, что заведен гаком за рым № 600 на русленях фок-мачты.

260. Брам-штаг фор-брам-стенги ($d = 22$ мм), лежит на бакштагах, проходит через коуш № 223, что на ноке утлегаря, направляется вдоль утлегаря и крепится за краг штага фок-мачты № 211.

С. Грот-мачта

261. Юферсы, для увязки нижних вант грот-мачты № 263 на грота-русленях.

262. Шкентель мачт-талей ($d = 61$ мм). Тали заведены гаком за рым № 611 на русленях грот-мачты (по 1 с каждого борта).

263. Нижние ванты грот-мачты ($d = 61$ мм), по 5 с каждого борта. Первая ванта увязана комбинацией двухшкивных блоков, остальные юферсами 261.

264. Направляющие блоки нижних вант грот-мачты.

265. Подставка, крепится к грот-мачте канатом и поддерживающая усы гика, также опирается на 3 наделки.

266. Направляющий коуш первой ванта на уровне ворста, для проводки топенанта грота-рея № 405 (по 1 с каждого борта).

267. Штаг-краг грота-штага ($d = 86$ мм), ложится поверх вант № 263, мусинг справа, проходит через канал в наделке № 232 справа на фок-мачте, увязывается штаг-блоками № 204. Нижний штаг-блок пристропен к бушприту, а его краг охватывает кницу ватер-вулинга.

268. Штаг-краг грот-лось-штага ($d = 52$ мм), ложится поверх грота-штага, мусинг слева, проходит через канал в наделке № 232 справа на фок-мачте, увязывается штаг-блоками № 204. Нижний штаг-блок пристропен к бушприту, а его краг охватывает кницу ватер-вулинга. Лось-штаг параллелен грота-штагу и скреплен с ним 5 перемышками.

269. Тали штага (2 комплекта) подвешены вдоль грота-штага № 267. Состоят из двухшкивных блоков № 233.

270. Блок двухшкивный, пристропен под грота-марсом, для проводки фала гафель-гарделя № 330.

271. Путенс-ванты стень-вант грот-стенги (по 4 с каждого борта) ($d = 30$ мм).

272. Юферсы, для увязки вант грот-стенги № 275.

273. Рым (по 1 с каждого борта) закреплен сбоку эзельгофта, за него заведен гаком блок, через который проходит топенант грота-рея № 405.

274. Рым, закреплен с тыльной стороны эзельгофта, к нему крепится двухшкивный блок, через который пропущен дирик-вал гафеля № 331.

275. Ванты грот-стенги (по 4 с каждого борта) ($d = 39$ мм) увязываются юферсами № 272 на марсе.

276. Бакштаги грот-стенги (по 2 с каждого борта) ($d = 43$ мм). Увязываются юферсами на русленях грот-мачты.

277. Лось-штаг грот-стенги ($d = 43$ мм), выполняет роль леера грот-стень-стакселя, мусинг справа, покоится поверх стень-вант, проходит через один из шкивов блока № 234 и оканчивается таями с лонг-такель-блоком и простым блоком у основания фок-мачты, который заведен гаком за рым № 563, лопарь талей крепится на утке № 564.

278. Штаг грот-стенги ($d = 48$ мм) ложится поверх лось-штага, мусинг слева, проходит через блок № 236, что на топе фок-мачты, оканчивается таями с лонг-такель-блоком и простым блоком у основания фок-мачты, который заведен гаком за рым № 565, лопарь талей крепится на утке № 566.

279. Блок, закреплен на штаг-краге лось-штага грот-стенги № 277, для проводки фала грот-стень-стакселя № 300.

280. Блок, закреплен сзади на топе грот-стенги, для проводки фала гаф-топселя № 339.

281. Шкентель мачт-талей закреплен за рым на лонга-салингах между 2-й и 3-й стень-вантами.

282. Канифас-блок двухшкивный, закреплен справа на топе грот-стенги, для проводки леера № 304 и фала № 306 мидель-стакселя.

283. Брам-ванты (по 2 с каждого борта) ($d = 22$ мм). Вверху крепятся на редане грот-брам-стенъги, внизу крепятся за ворст грот-стенъги.

284. Бакштаги грот-брам-стенъги (по 2 с каждого борта) ($d = 28$ мм), крепятся на русленях грот-мачты юферсами.

285. Штаг грот-брам-стенъги ($d = 28$ мм) наложен поверх бакштагов, проходит через блок № 251, что на топе фор-стенъги, на конце коуш, который нйтуется с коушем № 253 слева на топе фор-стенъги.

286. Блок на топе грот-брам-стенъги, для проводки фала

грот-брам-стакселя № 310.

287. Брам-бакштаги грот-брам-стенъги (по 1 с каждого борта) ($d = 22$ мм), крепятся под клотиком брам-стенъги, оканчиваются блоком, что заведен гаком за рым № 612 на русленях грот-мачты.

288. Брам-штаг грот-брам-стенъги ($d = 22$ мм), лежит на бакштагах, проходит через блок № 255, что на топе фор-стенъги и крепится справа к коушу № 253.

289. Не назначено.

СНАСТИ КЛИВЕРОВ И СТАКСЕЛЕЙ

А. КЛИВЕРЫ

Средний кливер

Лось-штаг фор-стенъги № 249 выполняет роль леера среднего кливера.

290. Нирал ($d = 11$ мм) закреплен в фаловом углу, проходит через блок № 214, что слева от бушприта, далее через шкив левой планки комель-блоков № 206, через одно из отверстий № 510 и крепится на нагеле № 552 нагельной планки форштевня № 30.

291. Фал ($d = 19$ мм) закреплен справа на топе фор-стенъги, пропущен через блок, что заведен гаком за кренгельс фалового угла, далее через блок 252 и крепится на нагеле № 522 левой нагельной стойки № 40.

292. Галс ($d = 19$ мм) пристроплен к блоку № 214.

293. Шкот простой ($d = 22$ мм) закреплен в шкотовом углу; крепится на утке № 512 (справа симметрично).

Кливер

294. Леер кливера ($d = 30$ мм) закреплен на топе фор-стенъги, проходит через кливер-ринг № 217, далее через шкив-гат № 222 утлегаря, далее через один из шкивов левой планки комель-блоков № 206, через одно из отверстий № 510 и крепится на нагеле № 552 стойки форштевня № 30.

295. Нирал кливера ($d = 11$ мм) закреплен в фаловом углу, проходит через блок, что пристроплен к кливер-рингу № 217, далее через один из шкивов правой планки комель-блоков № 206, через одно из отверстий № 510 и крепится на нагеле № 555 стойки форштевня № 30.

296. Фал кливера ($d = 19$ мм) закреплен за краг леера № 294, пропущен через блок, что заведен гаком за кренгельс фалового угла, далее через канифас-блок справа на топе фор-стенъги № 254 и крепится на нагеле № 522 правой нагельной стойки № 40.

297. Галс кливера ($d = 19$ мм) крепится к кливер-рингу 217.

298. Шкот кливера левый ($d = 24$ мм) шкентель ($d = 28$ мм) закреплен в шкотовом углу, на конце шкентеля ввязан блок, конец шкота закреплен на оголовке тимберса, проходит через блок и крепится на утке № 513 (справа симметрично).

В. СТАКСЕЛИ ГРОТ-МАЧТЫ

Грот-стенъ-стаксель

Лось-штаг грот-стенъги № 277 играет роль леера грот-стенъ-стакселя.

299. Нирал грот-стенъ-стакселя ($d = 11$ мм) закреплен в

фаловом углу, проходит через один из шкивов блока № 234, далее через один из правых коушей № 228 и крепится на утку справа № 572.

300. Фал ($d = 17$ мм) закреплен справа на топе грот-стенъги, пропущен через блок, что заведен гаком за кренгельс фалового угла, далее через блок слева № 279 и крепится на левом борту, на нагеле № 533 нагельной стойки № 50.

301. Галс нижний ($d = 17$ мм) крепится к фок-мачте.

302. Галс верхний ($d = 17$ мм) пристроплен к двухшкивному блоку № 234.

303. Шкот простой левый ($d = 17$ мм) закреплен в шкотовом углу, проходит через шкив № 606 шкив-гата № 68 и крепится на утке № 529 (справа симметрично).

Мидель-стаксель

304. Леер мидель-стакселя ($d = 20$ мм) крепится за подвижный ринг № 246 на фор-стенъге, проходит через шкив канифас-блока № 282 на грота-стенъге и крепится на нагеле № 533 правой нагельной стойки № 50.

305. Нирал ($d = 11$ мм) закреплен в фаловом углу идет вдоль ликтроса, проходит через кольцо кливер-ринга № 246, через один из коушей № 228 и крепится на утке № 569 слева.

306. Фал ($d = 17$ мм) закреплен слева на топе грот-стенъги, пропущен через блок, что заведен гаком за кренгельс фалового угла, далее через 2-й шкив канифас-блока № 282 и крепится на нагеле № 534, правой нагельной стойки № 50, после прохода через направляющий блок № 264 на 3-й правой ванте грот-мачты.

307. Галс нижний ($d = 17$ мм) крепится к подвижному рингу № 246 фор-стенъги.

308. Галс верхний ($d = 17$ мм) крепится в галсовом углу паруса, другой конец закреплен на марсе фок-мачты.

309. Шкот простой левый ($d = 17$ мм) Закреплен в шкотовом углу, проходит через шкив № 607 в надводном борту и крепится на утке № 529 (справа симметрично).

Грот-брам-стаксель

310. Фал ($d = 15$ мм) закреплен в фаловом углу, проходит через блок № 286 слева на топе грот-брам-стенъги и крепится на нагель № 535 нагельной стойки № 50.

311. Галс верхний ($d = 15$ мм) закреплен в галсовом верхнем углу, проходит через кольцо ракс-бугеля № 247 поднимается и проходит через коуш № 248 и крепится на марсе фок-мачты.

312. Галс нижний ($d = 15$ мм) крепится на марсе фок-мачты.

313. Шкот простой левый (d = 15 мм) Закреплен в шкотовом углу, проходит через шкив № 608 в надводном борту и крепится на утке № 529 (справа симметрично).

314. Не назначено.

Такелаж гика

Усы гика опираются на деревянную подставку № 265.

315. Утка, прибита слева на гике, для крепления шкота бизани № 336, нирала буя № 143 и фала буя № 144.

316. Полка, закреплена на гике, на нее опирается спирт гика.

317. Деревянная ручка, для фиксации стропа блока № 318 и фала № 138 кормового флага.

318. Блоки двухшкивные, один пристроплен под гиком, а другой к металлической штанге № 547 для увязки шкота гика № 325. К стропу верхнего блока крепятся перты гика № 326 и коуш, для проводки нирала буя № 143.

319. Блок, пристроплен под гиком, для проводки фала буя № 144.

320. 5 вырезов на конце гика. 1-й вырез фиксирует строп блока № 319.

321. Шкив-гат на ноке гика, для проводки шкота бизани № 336.

322. Топенант гика левый (d = 26 мм) закреплен на ноке гика, изламывается, проходя через коуш на стропе, далее через блок № 323 и оканчивается пристропленным блоком, через который проходят тали № 324 (справа симметрично).

323. Блок, пристроплен под грота-марсом, для проводки топенанта № 322 (по 1 с каждого борта).

324. Мантиль-тали топенанта гика (d = 13 мм) закреплены на внешнем рыме № 610, проходят через блок на конце топенанта гика № 322 и оканчивается таями (двухшкивный блок и одношкивный), который заведен гаком за рым № 540, лопарь крепится на нагеле № 539 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

325. Шкот гика (d = 26 мм) крепится к стропу блока № 318, проходит последовательно через все шкивы блоков № 318 далее через еще один простой блок и крепится на левой или правой утке № 546.

326. Перты гика (d = 22 мм) крепятся на ноке гика и к стропу верхнего блока № 318.

Такелаж гафеля

327. Блоки, пристроплены под усами гафеля, один трехшкивный, для проводки горденей бизани № 337 (по 1 с каждого борта) еще один простой блок, для проводки шкота гаф-топселя № 341.

328. Блок, пристроплен за рым на усах гафеля для проводки фала гафель-гарделя № 330.

329. Блоки (по 3 с каждой стороны) пристроплены под

гафелем, для проводки горденей бизани № 337.

330. Гафель-гардель (d = 17 мм) образует тали вместе с блоками № 328 и № 270, опускается к основанию грот-мачты, проходит через блок с гаком, что заведен за рым № 578 справа и крепится на правой утке № 579 на грот-мачте.

331. Дирик-фал (d = 17 мм) закреплен на ноке гафеля, проходит последовательно через шкивы двухшкивного блока № 274 и блока № 332, опускается к основанию грот-мачты, проходит через блок с гаком, что заведен за рым № 576 слева и крепится на левой утке № 577 на грот-мачте.

332. Блок, закреплен на 1/3 длины гафеля от нока, для проводки дирик-фала № 331.

333. Шкив-гат на ноке гафеля, для проводки шкота гаф-топселя № 341.

334. Блок, закреплен за рым на ноке гафеля, для проводки фала выпела № 138.

335. Эренс-бакштаги (d = 17 мм) лопарь крепится к утке [не указана в тексте и чертежах, но возможно это утка № 544], образуют тали (блок двухшкивный – блок простой), который заведен за рым № 615. (с обоих бортов).

Бизань

Этот парус крепится к гафелю сезнями.

Фал бизани крепится на ноке гафеля и верхний галс крепится за гафель. Нижний галс крепится к гику.

336. Шкот бизани (d = 22 мм) закреплен в шкотовом углу, проходит через шкив-гат № 321 гика и крепится на утке № 315 на гике.

337. Гордени бизани (d = 15 мм) по 3 с каждого борта закреплены за ликтрос, каждый проходит через блок № 329 на гафеле, далее через трехшкивный блок № 327 и крепятся на нагелях № 584, 585и 586 битенга грот-мачты № 53, после проводки через кегель-блоки (справа симметрично нагели № 587, 588 и 589).

338. Не назначено.

Гаф-топсель

Этот парус не несет нирала, для него достаточно фала и шкота, роль нирала выполняет нижний галс.

339. Фал гаф-топселя (d = 15 мм) закреплен в фаловом углу, проходит через блок № 280 на топе грот-стенги, далее через направляющий блок № 264 слева на 3-й ванте грот-мачты и крепится на нагеле № 534 левой нагельной стойки № 50.

340. Галс нижний (d = 20 мм) крепится на утке, что слева от грот-мачты № 577.

341. Шкот (d = 26 мм) закреплен в шкотовом углу, проходит через шкив-гат № 333 на ноке гафеля, через простой блок № 327 и крепится на утке, что справа от грот-мачты № 579.

ТАКЕЛАЖ РЕЕВ

БУШПРИТ

Блинда рей

342. Фал блинда-рея (d = 15 мм) установлен на двух блоках № 343 и образует тали. Лопарь крепится к этим таям.

343. Блоки простые, один пристроплен на конце бушприта, другой по центру блинда-рея.

344. Борг-строп блинда-рея, Трос охватывает середину рея и формирует петлю, второй трос охватывает бушприт и образует вторую петлю, которая соединена с первой ходовым тросом.

345. Перты (d = 26 мм) наложены огонами на ноки рея, оканчиваются коушами скрепленными талрепом.

346. Брас левый (d = 11 мм) закреплен на ноке блинда-рея, проходит последовательно через блоки № 347, опускается вдоль вант, проходит через направляющую планку № 231 и крепится на нагеле № 524 нагельной стойки № 49 (справа симметрично).

347. Блоки (по 2 с каждого борта) закреплены под передней и задней краспицами фор-марса, для проводки брасов № 346.

348. Топенант левый (d = 11 мм) закреплен на ноке рея, проходит через блок № 349, далее через средний шкив планки комель-блоков № 206, через отверстие № 510 и крепится на нагеле № 551 нагельной стойки форштевня (справа симметрично, нагель № 556).

349. Блок (по 1 с каждого борта) пристроплен на конце бушприта для проводки топенанта блинда-рея № 348.

350. Коуш (по 1 с каждого борта) пристроплены на 1/6 длины рея от его нока, для проводки бакштагов утлегаря № 219.

ФОК-МАЧТА

Фока-рей

Фал рея не представлен на модели, большие блоки гини отсутствуют, рей лишь подвешен на борге.

351. Строп борга (d = 48 мм). Борг-строп покоится на топе фок-мачты, охватывает шпор фор-стенги, проходит через проем впереди марса и сцепляется с фока реем ходовым тросом, пропущенным через оба коуша.

352. Перты фока-рея (d = 26 мм).

353. Брас левый (d = 17 мм) закреплен под мусингом лось-штага грот-мачты № 268, проходит через блоки № 354 и № 355 опускается и проходит через кегель-блок № 581 грот-мачты и крепится тут же на стойке (справа симметрично, блок № 592).

354. Блок (по 1 с каждого борта) крепится на конце шкентеля, что на ноке фока-рея.

355. Блок двухшківный, крепится к рыму на чиксе грот-мачты (по 1 с каждого борта) для проводки фока-браса № 353 и браса фор-марса-рея № 374.

356. Топенант левый фока-рея (d = 17 мм) закреплен на ноке рея, проходит через блок № 357, через направляющий коуш № 230 1-й ванты на уровне ворста, опускается вдоль той же ванты, проходит через направляющий блок № 229 (справа симметрично).

357. Блок (по 1 с каждого борта) заведен гаком за рым № 239.

358. Тросовый бейфут (d = 34 мм) охватывает рей петлями и оканчивается таями № 359.

359. Тали тросового бейфута (d = 11 мм) левые, нижний блок двухшківный, заведен гаком за рым № 562 у основания грот-мачты, лопарь крепится на утке № 568, что спереди фок-мачты (справа симметрично, рым № 567 и та же утка).

360. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен на ноке рея, для проводки второго гитова фока № 455.

361. Шкив-гат в стоп-клампе рея, для проводки шкота фор-марселя № 464 (по 1 с каждой стороны).

362. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен спереди под реем, для проводки нок-гордения фока № 459.

363. Блоки (по 2 с каждого борта) закреплены спереди под реем, для проводки бык-гордений фока № 457.

364. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен под реем, для проводки гитова фока № 453.

365. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен под реем ближе к середине, для проводки шкота фор-марселя № 464.

Фор-марса-рей

366. Фор-марса-драйреп (d = 25 мм) проходит через блок № 367. Две ветви проходят с каждой стороны через блоки № 368 и оканчиваются двухшківными блоками талей драйрепа 369.

367. Блок, пристроплен посередине фор-марса-рея.

368. Драйреп-блок, пристроплен под вантами фор-стенги (по 1 с каждой стороны).

369. Тали фала драйрепа (d = 15 мм), один блок двухшківный, другой одношківный, заведен гаком за рым № 601 сзади русленей фок-мачты. Лопарь талей, пройдя все шкивы блоков, опускается на битенг № 526 и крепится на его стойке с другими снастями (справа симметрично).

370. **Gouvernail** Железный руль фала? (по 1 с каждого борта) крепится за фал драйрепа № 366 и к заднему бакштагу фор-стенги № 243.

371. Перты фор-марса-рея (d = 26 мм).

372. Блок, пристроплен на ноке рея, для проводки снастей лиселя.

373. Ракс-бугель, состоит из двух рядов ракс-клатов (диаметр клатов = 20 мм).

374. Брас левый (d = 15 мм) закреплен под мусингом грот-лось-штага № 268, проходит через блоки № 375 и № 355, опускается и проходит через шкив кегель-блока № 582 стойки битенга № 53 и крепится на этой стойке (справа симметрично шкив № 591).

375. Блок (по 1 с каждой стороны) закреплен на конце шкентеля нока фор-марса-рея.

376. Топенант левый (d = 15 мм) закреплен на ноке рея, проходит через нижний шкив комель-блока № 377 и крепится ко второй ванте фок-мачты на уровне увязки юферсов.

377. Комель-блок (по 1 с каждого борта) Состоит из двух блоков, закреплен между 1-й и 2-й вантами фор-стенги для проводки риф-талей фор-марселя № 470 и топенанта фор-марса-рея № 376.

378. Шкив 1-го шкив-гата стоп-клампа для проводки риф-талей № 470 [авторы ошибочно называют позицию № 470 нок-горденем], 2-й шкив для проводки шкота фор-брамселя № 474.

379. Блок (по 1 с каждой стороны) закреплен на ноке рея для проводки снастей лиселя.

380. Блок (по 1 с каждой стороны) закреплен на ¼ длины рея для проводки нок-гордения фор-марселя № 468.

381. Блок двухшківный (по 1 с каждого борта) закреплен на 1/6 длины рея от его середины, для проводки гитова фор-марселя № 465 и шкота фор-брамселя № 474.

382. Блок (по 1 с каждой стороны) закреплен близко к центру поверх рея, для проводки бык-гордения фор-марселя № 467.

Фор-брам-рей

383. Фор-брам-драйреп (d = 17 мм) заведен гаком за коуш № 384, проходит через отверстие в редане брам-стенги № 399 и оканчивается блоком № 385.

384. Коуш, пристроплен по центру фор-брам-рея, для сцепки с фор-брам-драйрепом.

385. Блок, пристроплен на конце драйрепа № 383, для проводки фала фор-брам-рея.

386. Фал фор-брам-рея (d = 15 мм) коренной конец закреплен по левому борту на утке № 528, проходит через блок № 385, опускается и проходит через шкив № 527 битенга фалов фока № 41 и крепится на его стойке.

387. Перты фор-брам-рея (d = 22 мм).

388. Брас левый (d = 11 мм) закреплен на ноке рея, проходит через блок № 389 и крепится на нагеле № 530 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

389. Блок, пристроплен к ворсту вант фор-стенги (по 1 с каждой стороны).

390. Топенант левый (d = 11 мм) закреплен на ноке рея, проходит через один из коушей № 391 и крепится к первой ванте фор-стенги за увязку юферсов (справа симметрично).

391. Коуши, закреплены над реданом фор-брам-стенги (по 1 с каждой стороны) для проводки топенантов № 390. (Один правый коуш также используется для проводки бык-гордения фор-брамсеся № 476).

392. Ракс-бугель состоит из одного хомута.

393. Блок (по 1 с каждой стороны) пристроплен на ноке брам-рея, для проводки снасти лиселя.

394. Блок (по 1 с каждой стороны) пристроплен на ноке брам-рея, для проводки шкота фор-бом-брамсеся № 478.

395. Блок двухшківный (по 1 с каждой стороны) закрепленный на 1/12 длины рея от его центра для проводки гитова фор-брамсеся № 475 и шкота фор-бом-брамсеся № 478.

396. Коуш, закреплен на стропе коуша № 384, для проводки бык-гордения фор-брамсеся № 476.

Фор-бом-брам-рей

Этот рей не несет брасов и топенантов, когда устанавливают фор-бом-брамсель, то его рей фиксируется по горизонтали лишь за счет ликтроса, что крепится на ноках фор-брам-рея.

397. Фал (d = 11 мм) крепится посередине рея, проходит через шкив-гат № 399, опускается и проходит через второй шкив № 527 битенга фалов фока № 41 и крепится на его стойке.

398. Ракс-бугель состоит из одного хомута.

399. Шкив-гаты фор-брам-стенги, один встроен в редан, другой выше, на самом топе, для проводки фалов реев № 383 и № 397.

ГРОТ МАЧТА

Грота-рей

Фал рея не представлен на модели, большие блоки гини отсутствуют, рей лишь подвешен на борге.

400. Строп борга (d = 48 мм). Борг-строп такой же, как и на фока-рее № 351.

401. Перты грота-рея (d = 26 мм).

402. Брас левый (d = 17 мм) закреплен за последнюю ванту фок-мачты на уровне ворста, проходит через блоки № 403 и № 404 опускается вдоль пятой ванты фок-мачты, проходит через направляющую планку № 231 и крепится на нагеле № 524 нагельной стойки № 40 (справа симметрично).

403. Блок (по 1 с каждого борта) крепится на конце шкентеля, что на ноке грота-рея.

404. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен за последнюю ванту фок-мачты на уровне ворста.

405. Топенант левый грота-рея (d = 17 мм) закреплен на ноке рея, проходит через блок, что заведен гаком за рым № 273 на эзельгофте, проходит через направляющий коуш № 266 1-й ванты на уровне ворста, (справа симметрично).

406. Тросовый бейфут (d = 34 мм) охватывает рей петлями и оканчивается таями № 407.

407. Тали тросового бейфута (d = 11 мм) левые, нижний блок двухшківный, заведен гаком за рым № 575 у основания грот-

мачты, лопарь крепится на утке № 577, что на грот-мачте (справа симметрично, рым № 580 и утка № 579).

408. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен на ноке рея, для проводки второго гитова грота № 486.

409. Шкив-гат в стоп-клампе рея, для проводки шкота грот-марсеся № 494 (по 1 с каждой стороны).

410. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен спереди под реем, для проводки нок-гордения грота № 490.

411. Блоки (по 2 с каждого борта) закреплены спереди под реем, для проводки бык-гордений грота № 488.

411bis. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен под реем, для проводки первого гитова грота № 484.

412. Блок (по 1 с каждого борта) закреплен под реем ближе к середине, для проводки шкота грот-марсеся № 494.

Грот-марса-рей

413. Грот-марса-драйреп (d = 25 мм) проходит через блок № 414. Две ветви проходят с каждой стороны через блоки № 415 и оканчиваются двухшківными блоками талей драйрепа № 416.

414. Блок, пристроплен посередине грот-марса-рея.

415. Драйреп-блок, пристроплен под вантами грот-стенги (по 1 с каждой стороны).

416. Тали фала драйрепа (d = 15 мм), один блок двухшківный, другой одношківный, заведен гаком за рым № 613 сзади русленей грот-мачты. Лопарь талей, пройдя все шкивы блоков, опускается на битенг № 541 и крепится на его стойке (справа симметрично).

417. **Gouvernail** Железный руль фала? (по 1 с каждого борта) крепится за фал драйрепа № 413 и к заднему бакштагу грот-стенги № 276.

418. Перты грот-марса-рея (d = 26 мм).

419. Блок, пристроплен на ноке рея, для проводки снасти лиселя (по 1 с каждой стороны).

420. Ракс-бугель, состоит из двух рядов ракс-клов (диаметр клов = 20 мм).

421. Брас левый (d = 15 мм) закреплен за рым № 239 на эзельгофте фок-мачты, проходит через блоки № 422 и № 423, опускается и крепится на нагеле № 523 нагельной стойки № 40 после проводки через направляющую планку № 231 (справа симметрично).

422. Блок (по 1 с каждой стороны) закреплен на конце шкентеля нока грот-марса-рея.

423. Блок двухшківный (по 1 с каждой стороны) закреплен за рым № 239 на эзельгофте фок-мачты, для проводки браса грот-марса-рея № 421 и булиня грот-марсеся № 502.

424. Топенант левый (d = 15 мм) закреплен на ноке рея, проходит через нижний шкив комель-блока № 425 и крепится ко второй ванте грот-мачты на уровне увязки юферсов.

425. Комель-блок (по 1 с каждого борта) Состоит из двух блоков, закреплен между 1-й и 2-й вантами грот-стенги для проводки риф-талей грот-марсеся № 500 и топенанта грот-марса-рея № 424.

426. Шкив 1-го шкив-гата стоп-клампа для проводки риф-талей № 500 [авторы ошибочно называют позицию № 500 нок-гордением], 2-й шкив для проводки шкота грот-брамсеся № 503.

427. Блок (по 1 с каждой стороны) заведен за гак на ноке рея для проводки снасти лиселя.

428. Блок (по 1 с каждой стороны) закреплен на ¼ длины рея для проводки нок-гордения фор-марсеся № 498.

429. Блок двухшківный (по 1 с каждого борта) закреплен на

1/6 длины рея от его середины, для проводки гитова грот-марселя № 495 и шкота грот-брамселя № 503.

430. Блок (по 1 с каждой стороны) закреплен близко к центру поверх рея, для проводки бык-гордения грот-марселя № 497.

Грот-брам-рей

431. Грот-брам-драйреп ($d = 17$ мм) заведен гаком за коуш № 432, проходит через шкив-гат в редане брам-стенги № 447 и оканчивается блоком № 433.

432. Коуш, пристроплен по центру грот-брам-рея, для сцепки с грот-брам-драйрепом.

433. Блок, пристроплен на конце драйрепа № 431, для проводки фала грот-брам-рея № 434.

434. Фал грот-брам-рея ($d = 15$ мм) закреплен по правому борту на утке № 542, проходит через блок № 433, опускается и проходит через шкив № 543 битенга фалов грот-мачты № 58 и крепится на его стойке.

435. Перты грот-брам-рея ($d = 22$ мм).

436. Брас левый ($d = 11$ мм) закреплен на ноке рея, проходит через шкив блока № 437, далее через направляющий коуш № 230 и крепится на нагеле № 525 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

437. Блок двухшківный, пристроплен над ворстом задней ванты грот-стенги (по 1 с каждой стороны) для проводки браса № 436 и булиня грот-брамселя № 506.

438. Топенант левый ($d = 11$ мм) закреплен на ноке рея, проходит через один из коушей № 439 и крепится к первой ванте грот-стенги за увязку юферсов (справа симметрично).

439. Коуши, закреплены над реданом грот-брам-стенги (по 1 с каждой стороны) для проводки топенантов № 438. (Один правый коуш также используется для проводки бык-гордения грот-брамселя № 505).

440. Ракс-бугель состоит из одного хомута, идентичен, как и на фор-брам-рее № 392.

441. Блок (по 1 с каждой стороны) пристроплен на ноке брам-рея, для проводки снасти лиселя.

442. Блок (по 1 с каждой стороны) пристроплен на ноке брам-рея, для проводки шкота грот-бом-брамселя № 507.

443. Блок двухшківный (по 1 с каждой стороны) закрепленный на 1/12 длины рея от его центра для проводки гитова грот-брамселя № 504 и шкота грот-бом-брамселя № 507.

444. Коуш, закреплен на стропе коуша № 432, для проводки бык-гордения грот-брамселя № 505.

Грот-бом-брам-рей

Без брасов и топенантов (см. фор-бом-брам-рей).

445. Фал ($d = 11$ мм) крепится посередине рея, проходит через шкив-гат № 447, опускается и проходит через второй шкив № 543 битенга фалов гота № 58 справа, и крепится на его стойке.

446. Ракс-бугель состоит из одного хомута.

447. Шкив-гаты грот-брам-стенги, один встроен в редан, другой выше, на самом топе, для проводки фалов реев № 431 и № 445.

ПРЯМЫЕ ПАРУСА

ФОК-МАЧТА

Фок

448. Шкот левый фока ($d = 34$ мм) крепится за рым № 609 снаружи борта, проходит через блок № 449, далее через шкив № 605 шкив-гата напротив грот-мачты и крепится на утке № 529 (справа симметрично).

449. Шкот-блок (по 1 с каждой стороны) закреплен в шкотовом углу фока.

450. Галс левый фока ($d = 28$ мм) закреплен на внешнем конце боканца, проходит через блоки № 451 и 452, возвращается к корпусу, проходит через канифас-блок № 514 и крепится на утке № 515 (справа симметрично).

451. Блок, закреплен в шкотовом углу фока (по 1 с каждой стороны).

452. Блок, пристроплен на конце боканца (по 1 с каждого борта) для проводки галса фока № 450.

453. Гитов фока ($d = 22$ мм) закреплен ближе к центру рея, проходит через блоки № 454 и 364 вдоль первой ванты фок-мачты, далее через направляющий блок № 229 и крепится на нагеле № 517 нагельной стойки № 40 (справа симметрично).

454. Блок, закреплен в шкотовом углу фока, для проводки его гитова (по 1 с каждой стороны).

455. Второй гитов фока левый ($d = 22$ мм) закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через блок № 360, далее через блок № 456 и крепится на нагеле № 517 нагельной стойки № 40 (справа симметрично).

456. Блок, пристроплен на длинном шкентеле, на топе фор-стенги (по 1 с каждой стороны).

457. Бык-гордени фока ($d = 17$ мм) (по 2 с каждой стороны) закреплены за кренгельсы нижней шкаторины, поднимаются

с передней стороны паруса, проходят через блоки № 363, далее через двухшківный блок № 458, через один из коушей № 228 и крепятся на утке № 570 (справа симметрично утка № 571).

458. Двухшківный блок, закреплен под передней краспицей марса фок-мачты, для проводки двух бык-горденей фока № 457 (по 1 с каждой стороны).

459. Нок-гордень левый ($d = 17$ мм) закреплен за кренгельс боковой шкаторины, проходит через блоки № 362 и 460, далее через один из коушей № 228 и крепится на утке № 569 (справа симметрично утка № 572).

460. Блок, закреплен под передней краспицей марса фок-мачты между блоками № 458 и 347 (по 1 с каждой стороны).

461. Булинь левый ($d = 24$ мм) закреплен шпрюйтами на боковой шкаторине, проходит через блок № 462, **шкив планки с комель-блоками № 206**, через одно из отверстий № 510 и крепится на утке на бушприте № 559. (справа симметрично).

462. Блок пристроплен между штагом и лось-штагом фок-мачты на бушприте (по 1 с каждой стороны).

463. Блок, закреплен за рым на ноке фока-рея, для проводки снасти лиселя.

Фор-марсель

464. Шкот левый ($d = 41$ мм) закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через шкив-гат № 361 стоп-клампа фока-рея, через блок № 365, далее через шкив № 560 фор-марса-шкот-битенга № 32 и крепится на его стойке (справа симметрично, шкив № 561).

465. Гитов левый ($d = 19$ мм) закреплен возле блока № 381,

проходит через блоки № 466 и 381, крепится на нагеле № 518 нагельной стойки № 40 (справа симметрично).

466. Блок, закреплен в шкотовом углу фор-марселя (по 1 с каждой стороны).

467. Бык-гордень левый (d = 15 мм) закреплен за кренгельс нижней шкаторины паруса, проходит спереди паруса через блок № 382 и крепится на нагеле № 518 нагельной стойки № 40 (справа симметрично).

468. Нок-гордень левый (d = 15 мм) закреплен за кренгельс боковой шкаторины, проходит через блоки № 380 и 469, далее через шкив двухшкивного блока № 229 на второй ванте и крепится на нагеле № 519 нагельной стойки № 40 (справа симметрично).

469. Блок, закреплен за первую ванту фор-стенги на уровне ворста.

470. Риф-тали левые (d = 15 мм) закреплены за кренгельс на уровне третьего риф-банта, проходят через шкив № 378 на ноке рея, через нижний шкив комель-блока № 377, через направляющий блок № 229 на второй ванте и крепятся на нагеле № 519 нагельной стойки № 40 (справа симметрично).

471. Не назначено.

472. Булинь левый (d = 13 мм) крепится к ветви булиней на боковой шкаторине, проходит через блок № 473, **шкив планки с комель-блоками № 206**, через одно из отверстий № 510 и крепится на утке, на бушприте № 558. (справа симметрично).

473. Блок, пристропен за рым на эзельгофте бушприта (по 1 с каждой стороны).

Фор-брамсель

Этот парус не оснащен нок-горденями.

474. Шкот левый (d = 20 мм) Закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через шкив шкив-гата № 378 стоп-клампа фор-марса-рея, далее через один из шкивов блока № 381 и крепится на нагеле № 520 нагельной стойки № 40.

475. Гитов левый (d = 13 мм) закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через блок № 395, далее через направляющий блок № 229 на третьей ванте и крепится на нагеле № 521 нагельной стойки № 40.

476. Бык-гордени (d = 11 мм) две ветви крепятся за кренгельсы нижней шкаторины на четверти длины паруса от его краев, сплесняются вместе, гордень проходит через коуш № 396 по центру рея, далее через один из коушей № 391 на редане фор-брам-стенги и крепится на нагеле № 521 нагельной стойки № 40.

477. Булинь левый (d = 11мм) крепится к ветви булиней на боковой шкаторине, проходит через шкив трехшкивного блока № 221 на ноке утлегаря, далее через одно из отверстий № 511 наверхия форштевня № 29 и крепится на нагеле № 550 нагельной планки форштевня № 30. (справа нагель № 557).

Фор-бом-брамсель

478. Шкот левый (d = 15 мм) Закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через блок № 394, через второй шкив блока № 395 и крепится на марсе фок-мачты.

479. не назначено.

ГРОТ-МАЧТА

Грот

480. Шкот левый грота (d = 36 мм) крепится за рым № 622 у галерей, проходит через блок № 481, далее через шкив № 621 шкив-гата сквозь борт и крепится на утке № 544 (справа симметрично).

481. Шкот-блок (по 1 с каждой стороны) закреплен в шкотовом углу грота.

482. Галс левый грота (d = 30 мм) закреплен за рым № 602 позади русленей фок-мачты, проходит через блок № 483, возвращается к корпусу, проходит через шкив-гат № 603 и крепится на утке № 528 (справа симметрично).

483. Блок, закреплен в шкотовом углу грота (по 1 с каждой стороны).

484. Гитовы грота (d = 24 мм) закреплены ближе к центру рея, проходят через блоки № 485 и 411bis вдоль первой ванты грот-мачты, далее через направляющий блок № 264 и крепятся на нагеле № 531 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

485. Блок, закреплен в шкотовом углу грота, для проводки его гитова (по 1 с каждой стороны).

486. Второй гитов грота левый (d = 24 мм) закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через блок № 408, далее через блок № 487 и крепится на нагеле № 531 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

487. Блок, пристропен на длинном шкентеле, на топе грот-стенги (по 1 с каждой стороны).

488. Бык-гордени грота (d = 19 мм) (по 2 с каждой стороны) закреплены за кренгельсы нижней шкаторины, поднимаются с передней стороны паруса, проходят через блоки № 411, далее через двухшкивный блок № 489, через двухшкивный направляющий блок № 264 второй ванты и крепятся на нагеле № 532 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

489. Двухшкивный блок, закреплен под передней краспицей марса грот-мачты, для проводки двух бык-горденей грота № 488 (по 1 с каждой стороны).

490. Нок-гордень левый (d = 19 мм) закреплен за кренгельс боковой шкаторины, проходит через блоки № 410 и 491 и крепится на нагеле № 530 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

491. Блок, закреплен под передней краспицей марса грота-мачты (по 1 с каждой стороны).

492. Булинь левый (d = 26 мм) закреплен шпрюйтами на боковой шкаторине и крепится на утке № 516. (справа симметрично).

493. Блок, закреплен за рым на ноке грота-рея, для проводки снасти лиселя.

Грот-марсель

494. Шкот левый (d = 42мм) Закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через шкив-гат № 409 стоп-клампа грота-рея, через блок № 412, далее через шкив № 583 битенга с кегель-блоками № 53 и крепится на его стойке (справа симметрично, шкив № 590).

495. Гитов левый (d = 22 мм) закреплен возле блока № 429, проходит через блоки № 496 и № 429 и крепится на нагеле № 536

нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

496. Блок, закреплен в шкотовом углу грот-марселя (по 1 с каждой стороны).

497. Бык-гордень левый (d = 17 мм) закреплен за кренгельс нижней шкаторины паруса, проходит спереди паруса через блок № 430, далее через направляющий блок № 264 на четвертой ванте и крепится на нагеле № 536 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

498. Нок-гордень левый (d = 17 мм) закреплен за кренгельс боковой шкаторины вместе с булинем, проходит через блоки № 428 и № 499 и крепится на нагеле № 537 нагельной стойки

№ 50 (справа симметрично).

499. Блок, закреплен за первую ванту грот-стенги ниже ворста.

500. Риф-тали левые ($d = 17$ мм) закреплены за кренгельс на уровне третьего риф-банта, проходят через шкив № 426 на ноке рея, через нижний шкив комель-блока № 425 и крепятся на нагеле № 537 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

501. Не назначено.

502. Булинь левый ($d = 15$ мм) крепится к ветви булиней на боковой шкаторине, проходит через шкив блока № 423, на эзельгофте фок-мачты, через направляющий блок № 229 четвертой ванты и крепится на нагеле № 523 нагельной стойки № 40. (справа симметрично).

Грот-брамсель

Этот парус не оснащен нок-горденями.

503. Шкот левый ($d = 20$ мм) закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через шкив шкив-гата № 426 стоп-клампа грот-марса-рея, далее через один из шкивов блока № 429 и крепится на нагеле № 535 нагельной стойки № 50.

504. Гитов левый ($d = 13$ мм) закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через блок № 443, далее через направляющий блок № 264 на пятой ванте и крепится на нагеле № 538 нагельной стойки № 50 (справа симметрично).

505. Бык-гордени ($d = 11$ мм) две ветви крепятся за кренгельсы нижней шкаторины на четверти длины паруса от его краев, сплесняются вместе, гордень проходит через коуш № 444 по центру рея, далее через один из коушей № 439 на редане грот-брам-стенги и крепится на нагеле № 538 нагельной стойки № 50.

506. Булинь левый ($d = 11$ мм) крепится к ветви булиней на боковой шкаторине, проходит через шкив двухшкивного блока № 437, опускается вдоль последней ванты фок-мачты, далее через направляющий коуш № 230 это и же ванты и крепится на нагеле № 525 нагельной планки № 40. (справа симметрично).

Грот-бом-брамсель

507. Шкот левый ($d = 15$ мм) Закреплен в шкотовом углу паруса, проходит через блок № 442, через второй шкив блока № 443 и крепится на марсе грот-мачты.

ФИКСАЦИЯ СНАСТЕЙ ТАКЕЛАЖА

1 Внутренняя сторона борта.

508. Два отверстия по центру наверхия форштевня № 29, для проводки стропа нижних блоков талей штага и лось-штага фор-стенги № 249 и 250.

509. Рым, закреплен спереди над наверхием форштевня № 29, для проводки заспинника бушприта № 216 (справа симметрично).

510. Отверстия слева в наверхии форштевня, для проводки снастей № 290, 294, 220, 348, 461 и 472 от левой планки с комель-блоками № 206 (сквозь правые отверстия проходят снасти № 295, 220, 348, 461 и 472).

511. Отверстие крайнее слева в наверхии форштевня, для проводки булиня фор-брамселя № 477 (справа симметрично).

512. Утка левая, для крепления шкота среднего кливера № 293 (справа симметрично).

513. Утка левая, для крепления шкота кливера № 298 (справа симметрично).

514. Канифас-блок, закреплен на планшире рядом с кат-балкой, для проводки галса фока № 450 (справа симметрично).

515. Утка, закреплена на кат-балке, для крепления галса фока № 450 (справа симметрично).

516. Утка, для крепления булиня грота № 492 (справа симметрично).

517. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления гитовых фока № 453 и № 455 (справа симметрично).

518. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления гитовых и бык-гордений фор-марселя № 465 и № 467 (справа симметрично).

519. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления нок-гордений и риф-талей фор-марселя № 468 и № 470 (справа симметрично).

520. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления шкота фор-брамселя № 474 (справа симметрично).

521. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления гитова

фор-брамселя № 475 (справа симметрично) и бык-гордения фор-брамселя № 476 (справа).

522. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления фала среднего кливера № 291 слева и фала кливера № 296 справа.

523. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления брасов грот-марса-рея и булиней грот-марселя, № 421 и № 502 (справа симметрично).

524. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления брасов грота-рея и блинда-рея № 402 и № 346 (справа симметрично).

525. Нагель нагельной стойки № 40, для крепления брасов грот-брам-рея и булиней грот-брамселя № 436 и № 506 (справа симметрично).

526. Первая стойка битенга фалов фока № 41 для крепления лопаля талей фала драйрепа фор-марса-рея № 369 (справа симметрично).

527. Вторая стойка битенга фалов фока № 41 для крепления фала фор-бом-брам-рея № 397 слева и фала фор-брам-рея № 386 справа.

528. Утка, для крепления галса грота № 482 (справа симметрично) и коренного конца фала фор-брам-рея № 386.

529. Утка, для крепления шкотов стакселей № 303, 309 и 313 и для шкота фока № 448.

530. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления браса фор-брам-рея № 388 и нок-гордения грота № 490 (справа симметрично).

531. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления гитовых грота № 484 и № 486 (справа симметрично).

532. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления бык-гордений грота № 488 (справа симметрично).

533. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления фала грот-стенг-стакселя № 300 слева и леера мидель-стакселя № 304 справа.

534. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления фала гаф-топселя № 339 слева и фала мидель-стакселя № 306 справа.

535. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления шкота

грот-брамсеся № 503 (справа симметрично), также справа крепится фал грот-брам-стаксеся № 310.

536. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления гитовых и бык-гордений грот-марсеся № 495 и № 497 (справа симметрично).

537. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления нок-гордений и риф-талей грот-марсеся № 498 и № 500 (справа симметрично).

538. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления гитовых грот-брамсеся № 504 (справа симметрично), также справа крепится бык-гордень № 505.

539. Нагель нагельной стойки № 50, для крепления лопаря мантиль-талей топенанта гика № 324 (справа симметрично).

540. Рым, для крепления блока мантиль-талей топенанта гика № 324 (справа симметрично).

541. Первая стойка битенга фалов грота № 58 для крепления лопаря талей фала драйрепа грот-марса-рея № 416 (справа симметрично).

542. Утка, для крепления коренного конца фала грот-брам-рея № 434 справа.

543. Вторая стойка битенга фалов грота № 58 для крепления фала грот-брам-рея № 434 слева и фала грот-бом-брам-рея № 445 справа.

544. Утка, для крепления шкота грота № 480 (справа симметрично).

545. Рым, для крепления блока тросов румпеля (справа симметрично).

546. Утка с внутренней стороны транца, для крепления шкота гика № 325 (справа симметрично).

547. Металлическая штанга, закреплена по центру транца для крепления двухшкивного блока № 328 шкота гика № 325.

548. Рым, по центру транца, для крепления блока, через который проходит шкот гика № 325.

549. Шкивы на конце румпеля, для проводки его тросов.

II Палуба

550. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для крепления левого бакштага утлегаря № 219 и левого буиня фор-брамсеся № 477.

551. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для крепления левого утлегарь-штага № 220 и левого топенанта блинда-рея № 348.

552. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для фиксации нирала среднего кливера № 290 и леера кливера № 294.

553. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для крепления левого заспинника бушприта № 216.

554. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для крепления правого заспинника бушприта № 216.

555. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для крепления нирала кливера № 295.

556. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для крепления правого утлегарь-штага № 220 и правого топенанта блинда-рея № 348.

557. Нагель нагельной планки форштевня № 30, для крепления правого бакштага утлегаря № 219 и правого буиня фор-брамсеся № 477.

558. Утка (по 1 с каждого борта) закреплена на бушприте, для фиксации булиней фор марсеся № 472.

559. Утка (по 1 с каждого борта) закреплена на бушприте, для фиксации булиней фока № 461.

560. Шкивы в стойке фор-марса-шкот-битенга № 32, для проводки левого шкота фор-марсеся № 464.

561. Шкивы в стойке фор-марса-шкот-битенга № 32, для проводки правого шкота фор-марсеся № 464.

562. Рым у основания фок-мачты, для крепления левых талей тросового бейфута фока-рея № 359.

563. Рым у основания фок-мачты, для крепления талей лось-штага грот-стенги № 277.

564. Утка на фок-мачте, для крепления лопаря талей лось-штага грот-стенги № 277.

565. Рым у основания фок-мачты, для крепления талей штага грот-стенги № 278.

566. Утка на фок-мачте, для крепления лопаря талей штага грот-стенги № 278.

567. Рым у основания фок-мачты для крепления правых талей тросового бейфута фока-рея № 359.

568. Утка с передней стороны фок-мачты, для крепления лопарей талей тросового бейфута фока-рея № 359.

569. Утка на стойке колокольни № 36, для фиксации нирала мидель-стаксеся № 305 и левого нок-гордения фока № 459.

570. Утка на стойке колокольни № 36, для фиксации левых бык-гордений фока № 457.

571. Утка на стойке колокольни № 36, для фиксации правых бык-гордений фока № 457.

572. Утка на стойке колокольни № 36, для фиксации нирала грот-стенг-стаксеся № 299 и правого нок-гордения фока № 459.

573. Рым, справа от фок-мачты, для крепления гордения.

574. Рым, слева у основания грот-мачты, для крепления гордения.

575. Рым у основания грот-мачты, для крепления левых талей тросового бейфута грота-рея № 407.

576. Рым у основания грот-мачты, для крепления блока с гаком дирик-фала № 331.

577. Утка на грот-мачте слева, для крепления дирик-фала № 331, левого лопаря талей тросового бейфута № 407 и галса гаф-топсеся № 340.

578. Рым у основания грот-мачты, для крепления блока с гаком гафель-гарделя № 330.

579. Утка на грот-мачте слева, для крепления гафель-гарделя № 330, правого лопаря талей тросового бейфута № 407 и шкота гаф-топсеся № 341.

580. Рым у основания грот-мачты, для крепления правых талей тросового бейфута грота-рея № 407.

581. Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления левого браса фока-рея № 353.

582. Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления левого браса фор-марса-рея № 374.

583. Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления левого шкота грот-марсеся № 494.

584, 585 и 586 Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления трех левых гордений бизани № 337.

587, 588 и 589 Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления трех правых гордений бизани № 337.

590. Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления правого шкота грот-марсеся № 494.

591. Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления правого браса фор-марса-рея № 374.

592. Шкив кегель-блока битенга № 53, для крепления правого браса фока-рея № 353.

III Борт снаружи

593. Отверстие в водорезе, для проводки ватерштага бушприта № 209.

594. Отверстие в водорезе, для проводки второго ватерштага

бушприта № 209.

595. Паз в княвдигете, для проводки ватер-вулинга бушприта № 205.

596. Отверстие в водорезе для проводки бакштагов боканцев № 201.

597. Рым для крепления одного из бакштагов боканцев № 201.

598. Рым для крепления бакштага бушприта № 207.

599. Рым на русленях фок-мачты для крепления шкентеля мачт-талей № 227.

600. Рым на русленях фок-мачты для крепления брам-бакштага фор-брам-стенъги № 259.

601. Рым позади русленей фок-мачты для крепления талей фала драйрепа фор-марса-рея № 369.

602. Рым для крепления галса грота № 482.

603. Шкив-гат для проводки галса грота № 482.

604. Не занятый шкив шкив-гат № 68.

605. Шкив для проводки шкота фока № 448.

606. Шкив для проводки шкота грот-стенъ-стакселя № 303.

607. Шкив для проводки шкота мидель-стакселя № 309.

608. Шкив для проводки шкота грот-брам-стакселя № 313.

609. Рым перед русленями грот-мачты, для крепления шкота

фока № 448.

610. Рым над русленями грот-мачты сзади, для крепления мантыль-талей топенанта гика № 324.

611. Рым на русленях грот-мачты, для крепления шкентеля мачт-талей № 262.

612. Рым на русленях грот-мачты для крепления брам-бакштага грот-брам-стенъги № 287.

613. Рым позади русленей грот-мачты для крепления талей фала драйрепа грот-марса-рея № 416.

614. Железная скоба над галереями для проводки снасти при аварийном управлении рулем.

615. Рым над галереями для крепления эренс-бакштага гафеля № 335.

616. Не занятый шкив шкив-гата № 66.

617. Шкив не занят.

618. Шкив не занят.

619. Шкив не занят.

620. Шкив не занят.

621. Шкив для проводки шкота грота № 480.

622. Рым над галереями для крепления шкота грота № 480.